

NORGES OFFICIELLE STATISTIK. NY RÆKKE.

UDGIVEN I AARET 1881.

C. No. 16.

(Tidligere C. No. 3 a.)

U d d r a g

af

A a r s b e r e t n i n g e r

fra de forenede Rigers Konsuler

for Aaret 1880.

Udgivne efter Foranstaltning af

Departementet for det Indre.

CHRISTIANIA.

TRYKT I RINGVOLD'S BOGTRYKKERI.

1881.

NORGES OFFICIELLE STATISTIK. NY RÆKKE.

UDGIVEN I AARET 1881.

C. No. 16.

(Tidligere C. No. 3 a.)

U d d r a g

af

A a r s b e r e t n i n g e r

fra de forenede Rigers Konsuler

for Aaret 1880.

Udgivne efter Foranstaltning af

Departementet for det Indre.



CHRISTIANIA.

TRYKT I RINGVOLDS BOGTRYKKERI.

1881.

INDHOLD.

Aarsberetninger fra:

Aden	Side 80	Lima	Side 319
Akyab	" 266	Lissabon	" 326
Alexandria	" 22	Livorno	" 14
Algier	" 337	London	" 81
Amsterdam	" 56	Lübeck	" 18
Antwerpen	" 199	Madras	" 30
Archangel	" 37	Manila (Philippinerne)	" 265
Bahia	" 263	Marseille	" 154
Bangkok (Siam)	" 260	Melbourne	" 273
Barcelona	" 329	Messina	" 353
Batavia	" 362	Monrovia (Liberia)	" 368
Belize (Britisk Honduras)	" 276	Montevideo	" 158
Bilbao	" 6	Nantes	" 3
Bordeaux	" 4	Neapel	" 236
Bremen	" 356	New York	" 141
Breslau	" 318	Nürnberg	" 307
Bridgetown (Barbados)	" 272	Pernambuco	" 297
Brüssel	" 2	Piræus	" 270
Budapest	" 372	Port Adelaide (Sydastralien)	" 301
Buenos Ayres	" 249	Port au Prince (Haiti)	" 341
Cádiz	" 10	Port Louis (Mauritius)	" 157
Cagliari	" 15	Port of Spain (Trinidad)	" 273
Calcutta	" 319	Quebec	" 183
Capstaden	" 310	Rangoon (Britisk Birma)	" 270
Christchurch (Ny-Zealand)	" 347	Riga	" 343
Colombo (Ceylon)	" 320	Rio de Janeiro	" 314
Constantinopel	" 304	Rom	" 321
Danzig	" 348	San Domingo	" 265
Djeddah	" 34	San Juan (Portorico)	" 372
Dresden	" 351	St. Francisco	" 239
Düsseldorf	" 76	St. Petersburg	" 77
Galatz	" 367	St. Thomas	" 17
Genf	" 368	Shanghai	" 347
Genua	" 36	Sidney (Ny Sydwailes)	" 269
Georgetown (Demerara, Britisk Guyana)	" 275	Singapore	" 267
Gibraltar	" 268	Smyrna	" 79
Guyaquil (Ecuador)	" 361	Stanley (Falklandsøerne)	" 18
Hamilton (Bermudasøerne)	" 266	Stettin	" 31
Hamburg	" 204	Tanger	" 266
Havana (Cuba)	" 366	Triest	" 73
Havre	" 59	Tripoli	" 16
Helsingfors	" 277	Tunis	" 35
Honolulu (Hawaii)	" 303	Valparaíso	" 302
Jamestown (St. Helena)	" 16	Venedig	" 293
Kiel	" 1	Veracruz	" 265
Kjøbenhavn	" 253	Victoria (Britisk Columbia)	" 80
Königsberg	" 241	Victoria (Hongkong)	" 346
La Valetta (Malta)	" 309	Washington	" 287
Leipzig	" 360	Wellington (Ny-Zealand)	" 348
Leith	" 161	Wien	" 261
		Yokohama	" 35



Kiel.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	6	260	—	—	6	260	2,800
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	19	780	—	—	19	780	9,100
„ andre Lande til Hovedstationen	23	5,726	—	—	23	5,726	74,400
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne	52	10,259	—	—	52	10,259	186,460
Ialt	100	17,025	—	—	100	17,025	272,760
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	—	—	10	1,024	10	1,024	—
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	—	—	18	4,299	18	4,299	—
„ andre Lande fra Hovedstationen	5*	280	43	4,435	48	4,715	—
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	—	—	23	6,583	23	6,583	—
Ialt	5	280	94	16,341	99	16,621	—

Distriktet har været besøgt af 439 svenske Fartøier drægtige 44,339 Tons.

Aarsberetning dateret 1ste Marts 1881.

I 1880 betaltes 4, 5, 6 og 7 Toms Spirer med 28 Øre, 8 Toms med 35 Øre pr. Kub. Fod f. o. b. Fragterne vare 5 Kr. 25 Øre in full og i Høstmaanederne 5 Kr. 50 Øre med 5 % pr. 31½ Kub. Fod engelsk Maal ab Piteå og Skellefteå til Kiel og Distriktets øvrige Havne. Ab Norrland betaltes i Fragt 25 å 26 Mark pr. 165 engelske Kub. Fod = 1 Petersburger Stand.

*) Med Mursten.

I Begyndelsen var Efterspørgselen efter firhuggen Træløst kun ringe, men, da der ikke fandtes større Forraad, tiltog den imidlertid senere, saa at indløbne Ordres kun delvis kunde effektueres. Efterspørgselen efter Kalmarvare var ubetydelig og kun Primaladninger bleve betalte med 20 Mark pr. Tylvt 12 Fods $1\frac{1}{4} \times 12$ Toms Bord, andre Dimensioner i Forhold. Planker solgtes til 1 Mark 30 pf. à 1 Mark 40 pf. pr. Kub. Fod. Sorterede Ladninger Gottlandsware solgtes med 15 % Rabat for Bord og Planker samt med $22\frac{1}{2}$ til 25 % Rabat for Bjælker og Spirer; konsignerede Ladninger købtes med en Rabat af 30 %.

I hvorvel Omsætningerne i det forløbne Aar vare noget større end i 1879, gik Forretningerne dog i Almindelighed trægt; imidlertid synes det, som om indeværende Aar skal bringe mere Liv, især efterspørges firhugne Spirer af Norrbotten og Gottlands Vare. Efter Kalmar og Oskarhamns Bord er der endnu kun lidet Begjær.

I 1880 indførtes der hertil fra Norge 2,000 Kub. Meter Træløst, fra Sverige 36,000 Kub. Meter Træløst, 87 Kub. Favne Kalksten samt 800 Ctr. Jern i Stænger. Herfra var ingen Export til de forenede Riger.

Da Veiret under hele Indhøstningstiden var gunstigt, var Høsten i denne Provins, hvad Kvalitet angaar, bedre end den har været i flere Aar, men Pri-serne vedblive dog at holde sig høie. Jernbanen Kiel—Eckenförde vil blive aabnet for Trafiken den 1ste Juli d. A. og antages Fortsættelsen Eckenförde—Flensburg at blive færdig ved Aarets Slutning. Den usædvanlige strenge Vin-ter vedbliver og Distriktets samtlige Havne ere tilfrosne.

Brüssel.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge	6	734	—	—	6	734	13,789
„ andre Lande	1	175	—	—	1	175	2,800
Ialt	7	909	—	—	7	909	16,589
II. Afgaaede:							
Til Norge	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande	—	—	7	909	7	909	—
Ialt	—	—	7	909	7	909	—

Aarsberetning dateret 10de Januar 1881.

Fra Norge er der hovedsagelig bleven indført Bygningstømmer. Uden at være særdeles god, faldt dog Høsten i det forløbne Aar langt bedre ud end i de foregaaende Aar. I Industrien hersker der megen Virksomhed, og de fleste Jern- og Maskinfabriker have mange Bestillinger, men til Priser, som give lidet Udbytte.

Nantes.*Skibsfarten i 1880.*

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	1	50	—	—	1	50	1,085
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	78	15,696	—	—	78	15,696	215,565
„ andre Lande til Hovedstationen	9	1,747	—	—	9	1,747	53,515
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne	89	40,596	1	407	90	41,003	1,023,760
Ialt	177	58,089	1	407	178	58,496	1,293,925
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	—	—	1	321	1	321	—
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	—	—	42	13,613	42	13,613	—
„ andre Lande fra Hovedstationen	4	437	6	1,112	10	1,549	4,767
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	2	556	129	45,075	131	45,631	6,545
Ialt	6	993	178	60,121	184	61,114	11,312

Blandt de ankomne Fartøier var 1 Dampskib drægtig 325 Tons.

For norsk Regning indkøbtes 1 Fartøi drægtig 707 Tons.

Distriktet har været besøgt af 32 svenske Fartøier drægtige 9,966 Tons.

Aarsberetning dateret 20de Januar 1881.

I 1880 indførtes der fra Norge til Distriktet under norsk og svensk Flag 9,933 Tons skaaren og tildels forarbeidet Trælast, 32,996 Barils Rogn, 230 Barils Tran og 623 Tons Is.

Som sædvanlig paa denne Aarstid findes der Trælastbeholdninger i Nantes, og holdes Priserne faste, nemlig for 3×9 Toms Furuplanker 3die Kvalitet, som mest anvendes her, Fr. 1 à Fr. 1.05 pr. løbende Meter, for uforarbejdede Bord 1×5 Toms 1ste, 2den og 3die Kvalitet blandet 17 Centimes og for 4de Kvalitet 15 Centimes pr. løbende Meter; for forarbejdede Bord 22 mm. $\times 10$ cm. à 13 cm. Fr. 1.60 og for 28 & 30 mm. $\times 10$ —13 cm. Fr. 2.10 pr. Kvadratmeter.

Beholdningerne af Rogn i Lorient, Concarneau og Douarnenez kan anslaaes til 8 à 10,000 Barils. Prisen paa Rogn fra Bergen er for Tiden 43 Frcs.

Af Distriktets Produkter har der ikke fundet nogen Udførsel Sted til Norge under norsk eller svensk Flag.

Ogsaa forrige Aar slog Salthøsten i Croisic Feil paa Grund af uheldigt Veirlig.

Sardinfisket er faldt yderst uheldigt ud. Uagtet Fisken er bleven betalt meget høit, har det opfiskede Kvantum været for ringe til at give Fiskerne noget Udbytte.

Distriktet har ikke kunnet tilbyde vore Fartøier udgaaende Fragter. Korn, hvormed tidligere en Masse Fartøier befragtedes til England og som altid har været Distriktets fornemste Udførselsartikel, indføres nemlig nu i stor Maalestok, paa Grund af at Høsten i flere Aar har været daarlig i Frankrige.

Sundhedstilstanden i Bretagne er udmærket.

Bordeaux.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	24	6,983	—	—	24	6,983	103,234
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	47	13,645	—	—	47	13,645	214,817
„ andre Lande til Hovedstationen	159	80,273	—	—	159	80,273	2,117,811
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne	118	44,389	1	194	119	44,583	1,176,862
Ialt	348	145,290	1	194	349	145,484	3,612,724

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	1	141	27	9,438	28	9,579	1,942
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	—	—	36	11,765	36	11,765	—
„ andre Lande fra Hovedstationen	50	22,900	112	57,246	162	80,146	190,084
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . . .	13	3,720	117	43,033	130	46,753	29,659
Ialt	64	26,761	292	121,482	356	148,243	221,685

Blandt de ankomne Fartøier vare 2 Dampskibe drægtige 756 Tons.
Distriktet har været besøgt af 94 svenske Fartøier drægtige 37,644 Tons.

Aarsberetning dateret 22de Januar 1881.

Til Distriktet ankom i

1880:	349	norske Fartøier	drægtige	145,484	Tons
1879:	313	—	—	134,610	—
1878:	303	—	—	122,875	—
1877:	255	—	—	94,454	—
1876:	247	—	—	89,118	—

I forrige Aar ankom til Distriktet fra Amerika 141 norske Fartøier drægtige 75,120 Tons, hvoraf 92 drægtige 48,422 Tons vare lastede med Korn; men efter al Sandsynlighed vil Fragtfarten for denne Artikels Vedkommende iaar blive betydelig mindre, dels fordi man i Frankrige har havt en Kornhøst, der anslaaes til 120,000,000 Hectoliter, hvilket er fuldkommen tilstrækkeligt for Landets Behov, dels fordi man nu har faaet regelmæssig Dampskibsforbindelse mellem New-York og Bordeaux med store franske Dampskibe, som allerede afgaa hver Maaned og som senere skulle afgaa hver 14 Dage.

Til Bordeaux ankom i 1880 2,220 Skibe, af samlet Drægtighed 977,317 Reg. Tons, heri ikke medregnet de smaa Kystfarere („petit cabotage“). Disse fordele sig saaledes paa de enkelte Nationer: 928 Franske dr. 339,352, 679 Engelske dr. 360,702, 183 Norske dr. 87,255, 73 Tydske dr. 26,288, 71 Italienske dr. 39,742, 65 Hollandske dr. 21,766, 60 Svenske dr. 23,736, 52 Østerrigske dr. 25,479, 31 Danske dr. 16,329, 26 Spanske dr. 4,745, 23 Russiske dr. 12,515, 17 Belgiske dr. 7,598, 11 Amerikanske dr. 11,432, 1 Græsk dr. 378 Tons.

Den norske Skibsfart paa Vicekonsulsstationerne Rochefort og Bayonne, der allerede de foregaaende Aar var i stærkt Stigende, har i 1880 end yderligere tiltaget, hovedsagelig paa Grund af Kornimporten. Saaledes ankom i forrige Aar til

Rochefort 110 norske Fartøier dr. 41,641 Tons mod 63 dr. 26,698 Tons i 1879
 Bayonne 23 — — — 6,844 — — 12 — 3,495 — —

Af Rogn indførtes til Distriktet 3,417 Tønder til Sables d'Olonne og 600 Tønder til Bordeaux; af Tran 60 Tønder til Bordeaux.

Med Is ankom til Distriktet kun 4 Fartøier drægtige tilsammen 960 Reg. Tons, nemlig til Bordeaux 2 Fartøier drægtige 592 Tons, og til Bayonne 2 Fartøier drægtige 368 Tons.

Fragterne for Korn fra Amerika varierede mellem 4 sh. 3 d og 6 sh. 9 d pr. Quarter.

Fragterne for Trælaster fra Østersøen (Nedre Botten) begyndte med Frs. 68 à 70 pr. Pet. Standard, men steg som sædvanlig noget udover Høsten, nemlig til Frs. 72 à 75.

Beholdningerne af Trælaster her i Bordeaux ere temmelig store; faa eller ingen Kjøb skulle være afsluttede iaar.

Vinhøsten i 1880 ansees i Almindelighed med Hensyn til Kvaliteten som ordinær. Kvantiteten i dette Departement anslaaes til 1,660,000 Hectoliter, eller noget større end i 1879, men dog ei stort mere end Halvdelen af en god Høst. I hele Frankrige udgjør Vinhøsten i 1880 29,677,000 Hectoliter mod 25,500,000 i 1879, ligeledes ikke stort over Halvdelen af en god Høst. Vinstoksygdommen Phylloxera antages i 1880 i Frankrige at have angrebet yderligere 36,000 Hectarer, men i Departementerne Gironde og Charente-Inférieure skal den have aftaget.

Tre norske Fartøier paa Reise fra Østersøen til Distriktet, 2 bestemte for Bordeaux og 1 for Rochefort, forliste, men uden Tab af Menneskeliv. Ualmindelig mange Fartøier ere ankomne med større eller mindre Havarier.

Bilbao.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	25	4,092	—	—	25	4,092	79,340
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	78	17,023	—	—	78	17,023	221,478
„ andre Lande til Hovedstationen	62	17,129	6	2,521	68	19,650	408,010
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	77	25,034	4	1,036	81	26,070	684,748
Ialt	242	63,278	10	3,557	252	66,835	1,393,576

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
II. Afgaaede.							
Til Norge fra Hovedstationen	4	491	7	1,518	11	2,009	8,680
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	3	623	14	3,913	17	4,536	9,780
„ andre Lande fra Hovedstationen	58	15,826	20	4,522	78	20,348	144,990
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	91	24,623	53	14,009	144	38,632	96,735
Ialt	156	41,563	94	23,962	250	65,525	260,185

Blandt de ankomne Fartøier vare 65 Dampskibe dr. 19,561 Tons.
Distriktet besøgtet af 31 svenske Fartøier dr. 9,690 Tons.

Aarsberetning dateret 24de Januar 1881.

Skibsfart. De forenede Rigers Skibsfart paa dette Konsulatdistrikt er tiltaget i 1880 (i 1879 ankom der nemlig 188 norske Fartøier drægtige 47,378 Tons og 20 svenske drægtige 5,802 Tons); denne Forøgelse, der ogsaa gjælder for andre Nationers Vedkommende, har sin Grund i den stedse tiltagende Export fra dette Sted af Jernerts, hvoraf der i 1880 udskibedes det enorme Kvantum af 2,400,000 Tons. Alene til Bilbao ankom der 3,164 Dampskibe drægtige 1,634,097 Tons og 1,303 Seilskibe drægtige 165,082 Tons. Heraf var engelske 1,961 Dampskibe drægtige 1,174,566 Tons, men kun 264 Seilskibe drægtige 43,295 Tons. 20 Dampskibe drægtige 5,652 Tons og 73 Seilskibe drægtige 18,090 Tons vare norske og 6 Dampskibe drægtige 2,397 Tons og 9 Seilskibe drægtige 3,125 Tons vare svenske. I Forhold til Stedets ubetydelige Folkemængde, ca. 40,000 Indvaanere, er denne store Skibsfart utvivlsomt enestaaende.

Fragter. Trælastfragterne paa Nordspanien fra den botniske Bugt stode i 1880 høiere end i 1879. Gjennemsnitlig blev der tilstaaet 75 Francs med 5 % mod 65 med 5 % i 1879 pr. Petb. Std. For Klipfisk fra Norge med Dampskibe betaltes i Fragt fra 7 til 10 Rvn. og med Seilskibe 6 pr. Kvintal à 3 Voger. Fragterne fra Nordamerika holdt sig i 4 sh 6 d à 5 sh Sterling for Spiritus og Petroleum og for Kornvarer 6 à 7 sh Sterling pr. Quarter. I Aarets Løb gaves Udfragter herfra med Jernerts for Havne paa Østkysten af England til 10 sh og til Bristolkanalen til 8 sh Sterling pr. Ton. Til New York og Philadelphia tilstodes der for Jernerts 13 og 14 sh Sterling pr. Ton. Disse Udfragter ere fremdeles de samme med Udsigt til at ville holde sig.

Import. Fra Norge indførtes til Distriktet i norske Fartøier 791,746 Voger Klipfisk, 940 Petb. Stand. Trælast, 197 Tønder Tran, 8,990 Tønder

Rogn, 438 Tons Is og 9,900 Flasker Øl til en Bruttoværdi paa Lossestedet af	Kr. 6,857,613
og i 5 svenske og endel fremmede Fartøier 141,032 Voger Klipfisk, 100 Petb. Stand. Trællast og 12 Tønder Tran beløbende sig til	„ 1,131,331
	tilsammen Kr. 7,988,944
mod i 1879 for	Kr. 7,616,651

Fra Sverige indførtes i svenske Fartøier 1,712 $\frac{1}{2}$ Petb. Stand. Trællast, 700 Centner Træmasse og 40 Tons Stangjern til Bruttoværdi af	Kr. 456,868
og i 30 norske Fartøier 3,912 $\frac{1}{2}$ Petbr. Stand. Trællast	„ 997,687
	Kr. 1,454,555
mod i 1879 for	„ 1,699,285

Export. Til Norge udførtes i de sidste 3 Maaneder af Aaret 1880 i 7 norske og nogle fremmede Fartøier 2,215,760 Kilogr. Rug til Værdi ombord af Kr. 343,350. Til Sverige fandt ingen Udførsel Sted.

Klipfisk. Fra Norge indførtes heraf til Distriktet i 1880 932,778 mod 815,641 Voger i 1879 og fra Island, Færøerne, Shetlandsøerne og fra Frankrige af fransk newfoundlandsk Klipfisk tilsammen 278,270 mod 197,260 Voger i 1879. Den hele Klipfiskimport beløb sig altsaa i 1880 til det uhorste Kvantum af 1,211,048 Voger mod 1,012,901 Voger i 1879, som indtil da var den største. Ved en saa stor Indførsel, der oversteg den i 1879 med ikke mindre end ca. 200,000 Voger, bleve de nordspanske Markeder altfor stærkt forsynede og undertiden aldeles overfyldte. Dertil kom at Kvaliteten af det norske Produkt i 1880 var slettere end nogensinde hidtil kjendt. Som Følge deraf stode Priserne hele Aaret igjennem paa et meget lavt Standpunkt og kan Gjennemschnittsprisen ikke anslaaes til over 130 Rvn. pr. Kvintal à 3 Voger, hvis Nettoprovenu ikke overstiger 3 $\frac{2}{3}$ Kroner pr. Vog. Afskibningerne paa Nordspanien fra Norge, hvor selv de mest middelmådige Varer betaltes med 4 Kroner Vogen, have ogsaa i 1880 givet betydelige Tab. Vil man ikke i Norge, som saa ofte og især forrige Aar tilkjendegivet i Konsulatets Aarsberetninger, drage Omsorg for en bedre Tilvirkning for at opnaa en smuk og holdbar Klipfisk, hvilket alene kan gennemføres ved at der for mindre god og slet Vare betales mindst 1 à 2 Kroner lavere Pris end for virkelig god Vare pr. Vog, er det ikke længere underkastet nogen Tvivl, at Resultatet for denne for Norge saa vigtige Artikel altid vil blive tabbringende og aarlig værre. Den islandske Klipfisk, hvoraf Tilførselen var større end nogensinde før, idet den i 1880 løb op til 168,593 Voger, var udmærket tilvirket og i det Hele taget smuk og holdbar Vare. Som Følge heraf og af at den norske Klipfisk var uholdbar og styg af Udseende, med Undtagelse af nogle enkelte især fra Bergen kommende, dersteds fiskede og tilvirkede Partier, var Afsætningen af den islandske Fisk, uagtet det store Kvantum, stedse livlig og opnaaede samme en Gjennemschnittspris af 160 Rvn. pr. Kvintal.

<i>Trællast.</i> Heraf indførtes til Distriktet fra	
Sverige	5,825 Petb. Stand.
Norge	1,040 — —
Russisk Finland	2,011 — —
Nordamerika	667 — —

tilsammen 9,543 Petb. Stand. mod i 1879 fra

Sverige	7,231	Petbr.	Stand.
Norge	522	—	—
Russisk Finland . . .	1,264	—	—
Tydskland	236	—	—
Nordamerika	430	—	—

tilsammen 9,683 Petbr. Stand.

Forbruget af Trælaster i 1880 var ligesaa stort om ikke større end i 1879, uagtet Prisen ud paa Foraaret steg ca. 10 % og vedligeholdtes senere i Løbet af Aaret i 1 Rvn. 45 cts. pr. løbende Fod 3" $\times$ 9" Furuplanker og i 5½ à 6 Rvn. pr. Kubikfod Bjælker. Da en stor Del af Tilførselen først indtraf sent paa Høsten, ere Beholdningerne fuldkommen tilstrækkelige til Behovet i dette Aars første 7 à 8 Maaneder, saa at nogen Stigning i Priserne ikke er tænkelig.

Rogn. Deraf indførtes fra Norge 8,990 og fra Holland og Island 960 Tønder. For norsk Rogn betaltes fra 10 til 12 Pjaster pr. Tønde. Beholdningerne beløbe sig til ca. 3,000 Tønder.

Tran. Fra Norge indførtes 197 Tønder Medicintran, som detailleres fra Droguier og Apotheker.

Øl. Af norsk Øl importeredes 9,900 Flasker, som sælges her i smaat fra 5 til 6 Rvn. pr. Flaske, men baade det tydske og hollandske Øl foretrakkes, da det er billigere og ikke saa stærkt som det norske.

Is. For Regning af et Dampskibsselskab indførtes til eget Forbrug fra Norge 438 Tons; noget Salg deraf fandt altsaa ikke Sted.

Træmasse og Stangjern. Af disse to Artikler indførtes til Konsulatdistriktet for første Gang respektive 700 Centner og 40 Tons fra Sverige; men, da de importeredes til Modtagerens eget Forbrug, ere de ikke komne i Handelen.

Rug. Den spanske Rug er smuk og vægtig, men af og til blandet med endel Smaasten og Sand. Prisen steg i Aarets sidste 3 Maaneder fra 22 til 23½ og staar den nu i 22½ Francs pr. 100 Kilogram frit ombord.

Hvedehøsten gav et tilfredsstillende Udbytte i 1880, og gjælder god Hvede her 32 Francs pr. 100 Kilogram frit ombord.

Vin og Oliehøsten gave ogsaa temmelig gode Resultater. Vinudførselen til Frankrige vedbliver uophørlig. Prisen for god spansk Rødvin staar her i 35 Francs og Olie i 80 Francs pr. Hectoliter.

Jernerts. Udførselen herfra var i 1880 dobbelt saa stor som i 1879 og beløb sig til 2,400,000 Tons. Prisen, som i Begyndelsen af Aaret stod i 12 Shillings, faldt senere til 8 sh. Sterling pr. Ton, som er den nugældende.

Kursen paa London er 47⁸⁰/₁₀₀ Pence kort Sigt og paa Paris 5.05 Francs ogsaa kort Sigt for 20 Rvn.

Bilbao Bar. Arbeidet til Forbedringen deraf og i Floden gaar raskt fremad, saa at det er at formode, at det Hele vil være tilendebragt i 1886.

Sundhedstilstanden i Distriktet var og vedbliver at være tilfredsstillende.

Cadiz.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	9	2,464	—	—	9	2,464	17,730
„ andre Lande til Hovedstationen	22	6,395	37	10,456	59	16,851	113,706
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	43	12,361	3	673	46	13,034	178,002
Ialt	74	21,220	40	11,129	114	32,349	309,438
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	30	6,296	—	—	30	6,296	67,806
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	1	279	—	—	1	279	3,204
„ andre Lande fra Hovedstationen	26	9,325	3	1,263	29	10,588	160,434
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	22	5,422	29	9,047	51	14,469	45,522
Ialt	79	21,322	32	10,310	111	31,632	276,966

Blandt de ankomne Fartøier vare 13 Dampskibe dr. 4,610 Tons.
 Distriktet har været besøgt af 34 svenske Fartøier dr. 10,155 Tons.

Aarsberetning dateret 5te Februar 1881.

De tvende sidste Aars rige Høst har i væsentlig Grad bidraget til at Forretningerne have begyndt at gjenvinde sin gamle Livlighed og Betydning. Tvende vigtige Faktorer hertil er den forøgede Vin- og Saltexport.

Da Hovednæringen i denne Provins er Agerbrug, saa har sammes Udbytte en stor Indflydelse paa den almindelige Omsætning. Skulde derfor Høsten ogsaa iaar falde heldigt ud, har man al Grund til at haabe, at Handel og Skibsfart vedvarende vil gaa fremad.

Skulde endvidere de foreslaaede storartede Havnearbeider hersteds, som man tildels har begyndt paa, komme istand, saa vil Cadiz utvivlsomt gjenvinde sin forrige Betydning.

Trælastfragterne have været fra Sverige til Cadiz 72 à 75 Francs og til Sevilla 77 à 82 Frcs. pr. Petb. Stand.; fra Finland om Sommeren til Cadiz 80 à 85 Frcs. og om Vinteren til Cadiz 73 à 75 Frcs. og til Sevilla 78 à 85 Frcs.

Vinfragterne til Sverige med Dampskib £ 1. 5 sh og 10 % pr. Pibe; til Norge, Kjøbenhavn og de russiske Østersøprovinser med Seilfartøi £ 1. med 10 % pr. Pibe; til New York 20 sh Sterling pr. Ton.

Saltfragterne paa Norge Kr. 1 à 1.32 pr. norsk Tønne; til Brasilien og Para 20 sh., til Bahia 16 sh., Rio de Janeiro 19 sh., Santos 21 sh., Rio Grande 30 à 38 sh., Montevideo 16 sh., Buenos Ayres 18 sh., til Parana og Uruguay 24 sh., alt pr. Ton; til New York 4 cent, Boston 7 cent, Portland 7 cent, alt pr. Bushel.

Indførsel. Trælast. I det forløbne Aar er der bleven importeret til Cadiz 3,834.94, til Sevilla 2,757.37 og til Huelva 1,268 Petb. Stand., heraf har Norge bidraget med 152 Petb. Stand. til Huelva og Sverige med 685.23 til Cadiz, 737.57 til Sevilla, og 823 til Huelva. Resten er kommet fra Finland samt lidt Pitch Pine fra Amerika.

Markedet har været ganske livligt og næsten alle ankomne Ladninger have fundet Afsætning, saa at der for Nærværende kun findes mindre Partier paa Importørernes Hænder. Behovet er nu tilfredsstillet, ikke alene for Øieblikket men ogsaa for Vaaren.

Da al Trælast, som importeres hertil fra Finland, stadig kommer i Kon-signation, er det umuligt med Bestemthed at opgive de gangbare Priser; disse fluktuere nemlig for hver Ladning og bero dels paa Varernes Kvalitet og deres større eller mindre Brugbarhed for det herværende Marked, dels paa andre Omstændigheder, saasom Ankomsttid etc.

Da der her paa Pladsen ikke raader nogen Spekulationsaand, men der blot afsættes til Forbrug, saa hænder det, naar der ankommer flere Ladninger samtidig, at Kjøberne drage sig tilbage, saa at Importørerne blive nødsagede til at oplægge sine Varer i Paavente af gunstigere Konjunkturer.

Al Trælast fra Sverige er paa Forhaand solgt og Priserne variere efter de forskjellige Afskibningssteder.

Fra Amerika indføres der store Kvanta med Egestav til Bødkerarbeider. I 1879 opgik Importen til 1,063,410 og i 1880 til 2,832,924 Stykker.

Klipfisk. Forbruget af denne Artikel er saa ringe i Provinserne Cadiz, Huelva og de kanariske Øer, at direkte Import ikke lønner sig; man forsyner sig fra andre Havne, fornemmelig fra Santander og Bilbao. Nøiagtige Opgaver over Forbrugets Størrelse kan ikke meddeles, da Tilførselen sker med Kystfarere.

I Sevilla, hvor Forbruget er større, er der fra Norge og Newfoundland importeret henholdsvis 150,000 og 955,504 Kilogr., altsaa ialt 1,105,504 Kilogr. Sammenligner man det forløbne Aars Import med de nærmest fore-gaaende Aars, viser der sig en betydelig Forøgelse.

Prisen har været pr. Kvintal 65 à 70 Realer for norsk og 85 Realer for newfoundlands Vare, leveret i Sevilla.

Af Thunfisk er der i 1880 herfra exporteret 767,674 Kilogram.

Sprit. Heraf forbruges der meget i Provinserne Cadiz, Sevilla og Huelva. Det Meste leveres af egne Fabriker, der tilvirke Vinsprit, hvorhos

en mindre Del toges fra spanske Middelhavsfabriker. De høie Priser, som Vin har betinget i de sidste Aar, har imidlertid bevirket, at man til Fabrikationen kun har anvendt Vin, der var for daarlig til at exporteres. Da Behovet derfor blev større, tog man sin Tilflugt til tysk Sprit, destilleret af Poteter, hvorhos man i den sidste Tid ogsaa har begyndt at anvende amerikansk Sprit, destilleret hovedsagelig af Mais. Af tysk Sprit findes der to Sorter, en Ima, som sædvanligvis kommer fra Berlin, og en 2da fra Hamburg. Man skjælnet ligeledes mellem to Sorter amerikansk Sprit, nemlig Ima Sprit og 2da Alkohol. Her foretrækkes især den første Sort eller Potetessprit. Det er ikke mange Aar siden, at Potetessprit for første Gang indførtes her til Landet; den mødte da megen Modstand, thi man foretrak Vinsprit, som ogsaa i Virkeligheden er den bedste. Den anvendes nemlig til at styrke visse Vinsorter, der skulle exporteres og som ellers ikke vilde kunne udholde Transporten.

I de to sidste Aar er der fra Udlandet blevet importeret til:

	Cadiz.	Sevilla.	Huelva.
1879	2,611,058 Liter.	1,542,257 Liter.	263,469 Liter.
1880	2,571,524 —	1,765,875 —	507,791 —

De af Tydskerne i den sidste Tid til deres Skibninger paa Spanien foretagne Opkjøb af svensk Sprit har foranlediget, at der tænkes paa en direkte Import fra Sverige. Skal den svenske Sprit imidlertid aabne sig et nyt Marked, maa den for det første være bedre eller ialfald jevn god med Ima Berlinersprit og dernæst maa Prisen være lavere; thi Tydskerne have allerede indarbejdet sin Vare, hvortil kommer, at den er godt likt og at Befolkningen her i Landet ikke er meget for Forandringer. Først efter meget Arbejde lykkes det at faa den til at afvige fra sin engang udstukne Vei.

Jern. Importeres fra England. Behovet dækkes dog hovedsagelig af Jernværkerne i Nordspanien. Af saakaldt Baandjern konsumeres der betydelig til Vin- og Oliefade. Man har begyndt at importere Jernvarer fra de forenede Stater, hvortil der herfra sendes betydelige Kvanta gammelt Jernskrab.

Der indførtes af:

	Baandjern.	Andet Jern.
1879	591,644 Kilo.	1,081,484 Kilo.
1880	1,001,433 —	690,345 —

Det er umuligt at angive, hvormeget der forbruges af spansk Jern.

Is. Tidligere er der hertil bleven importeret 2 Ladninger aarlig; men i det forløbne Aar har ingen Import fundet Sted, da egne Fabriker paa kemisk Vei producere, hvad der behøves.

Udførsel. Vin. Høsten har været ganske rig, men Kvaliteten er ikke saa god som Aaret forud. Produktionen i disse Provinser er meget stor, men den er saa fordelt, at det ikke er muligt med Bestemthed at angive noget Tal. Phylloxeras vedvarende Herjinger af de franske Vinbjerger i Forening med andre Aarsager har bevirket, at der forrige ligesom de nærmest foregaaende Aar har været en overordentlig Forskjel paa den franske Produktion og Konsumtion. Denne Abnormitet har havt tilfølge en betydelig Forøgelse i vor Export, da ikke alene Frankrige fremdeles maa henvende sig til os for at tilfredsstille sit Behov, men ogsaa andre Lande, som tidligere forsynede sig hos sidstnævnte Land, nu søge vore Markeder.

Den rige Tilgang paa hvide og søde Vine har gjort, at Exportørerne ikke have forhøiet sine Priser, som for Nærværende ere frit ombord i Cadiz pr. Pipe:

fra £ 14 til £ 120 for Zerez;
 - " 25 - " 120 " Moscatel y Pedro Ximenez;
 - " 25 - " 80 " Madeira, Malaga, Tintilla de Rota, Paxarete, Malvasia y Lagrimas;
 - " 16 - " 20 " Marsala y Micante.
 £ 16 for Malaga til farmaceutisk Brug.

De røde Vine ere derimod mere sjeldne og Priserne ere stegne paa de billigere, mere kurante Sorter, som exporteres under Navn af spansk Portvin, fra £ 13 til £ 14 pr. Pibe. Uforandret i Pris er de høiere Klasser Portvin, hvoraf der findes lige op til £ 30. Billigste Portvin, som findes, koster £ 11.

Exporten forrige Aar her fra Cadiz var 23,984,000 Liter.

Salt. Høsten har ei været god og Veiret har været lidet gunstigt for Fabrikationen. Dette i Forening med Aarets forøgede Export har bevirket en Prisforhøjelse af 5 Realer pr. Læst. Fra den 1ste November noteres saaledes samme Pris som i Marts 1879 eller 100 Realer pr Læst.

Fra Cadiz er exporteret:

1880	. . .	104,221	Læster til Udlandet		med 648	Fartøier
		14,761	—	-	indenlandsk	Konsumtion — 577 —

Tilsammen 118,982 Læster, der efter en Beregning af $2\frac{1}{8}$ engelsk Ton pr. Læst udgjør 255,337 engelske Tons, mod i

1879	. . .	90,257	Læster til Udlandet
		10,288 $\frac{1}{2}$	— - indenlandsk Konsumtion
		100,545 $\frac{1}{2}$	Læster.

I 1880 Aars Export er der altsaa en Forøgelse af 18,436 $\frac{1}{2}$ Læster.

Til Norge exporteredes i 1880 3,920 og i 1879 3,141 Læster, altsaa en Forøgelse af 779 Læster.

Gjennem kemiske Undersøgelser er det bevist, at ferskt Salt indeholder skadelige Emner, hvorfor Cadiz Saltbolag i sine Love har bestemt, ikke at skibe Salt, som ikke har ligget Vinteren over; den egentlige Rensningsproces foregaar nemlig under Regntiden.

San Lucar de Barrameda høster aarlig 3 à 4,000 Læster og har begyndt at exportere, men Kvaliteten ansees at være daarligere end Cadiz' og det skibes sædvanlig ferskt.

Olie. Med denne Artikel forholder det sig som med Vin; Produktionen er meget stor, men saa fordelt, at det, saalænge statistiske Opgaver fuldstændig mangle, er umuligt at angive sammes Størrelse.

1879 Aars Høst var under det Sædvanlige og Priserne fluktuerede mellem 39 $\frac{1}{2}$ og 44 $\frac{1}{2}$ Realer pr. Arroba; Gjennemsnittsprisen kan ansættes til £ 43 pr. engelsk Ton à 252 Gallons. Som Følge af at det var umuligt at konkurrere med Italien, var der næsten ingen Export. 1880 Aars Høst har derimod været rig i hele Spanien og Priserne ere nu 33 $\frac{1}{2}$ à 35 $\frac{1}{2}$ Realer pr. Arroba fra Lager, hvilket gjør omtrent £ 36. 15 sh pr. engelsk Ton f. o. b. i Sevilla; dette giver Anledning til at tro, at Exporten iaar vil blive betydelig.

Fra Cadiz exporteredes der af Olivenolie:

1879	646,690	Kilo. og i 1880	957,149	Kilo.
------	---------	-----------------	---------	-------

og af Oliven:

1879	714,722	Kilo. og i 1880	1,085,883	Kilo.
------	---------	-----------------	-----------	-------

Af andre Artikler, som exporteres fra Cadiz, kan mærkes:

Korn 2,823,163 Kilo, Korkebark 275,765 Kilo, Kork til Flasker 11,832,000 Stykker, Maccaroni 906,925 Kilo, Figener 633,885 Kilo, Appelsiner 2,338,445 Kilo, Rosiner 550,957 Kilo, Bly 1,497,620 Kilo &c.

Kurser. Middelkurserne have i Aarets Løb været:

i Cadiz	paa London	3 Mdr.	48.05 d	pr. 20 Real
—	Paris	8 Dage	5.05 Fr.	—
i Sevilla	— London	3 Mdr.	48.50 d	—
—	Paris	8 Dage	5.08 Fr.	—
i Huelva	— London	3 Mdr.	48.85 d	—
—	Paris	8 Dage	5.10 $\frac{1}{2}$ Fr.	—

En Sag af megen Betydning for Cadiz er det storartede Dokanlæg, som eies af det herværende Hus A. Lopez & Ko.

Livorno.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hoved- og Vicekonsulsstationen .	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande til Hovedstationen	7	3,270	5	2,286	12	5,556	102,698
„ andre Lande til Vicekonsulsstationen . . .	2	708	—	—	2	708	13,752
Ialt	9	3,978	5	2,286	14	6,264	116,450
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hoved- og Vicekonsulsstationen .	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande fra Hovedstationen	13	6,330	4	1,956	17	8,286	91,855
„ andre Lande til Vicekonsulsstationen . . .	—	—	2	708	2	708	—
Ialt	13	6,330	6	2,664	19	8,994	91,855

Blandt de ankomne Fartøier var 1 Dampskib dr. 927 Tons.
Distriktet har været besøgt af 1 svensk Fartøi dr. 175 Tons.

Aarsberetning dateret 22de Januar 1881.

Fra Norge har ingen direkte Indførsel af Rundfisk fundet Sted; Hamburg og især Genua have forsynet dette Marked med norsk Fisk. Detailpriserne vare 50 à 70 Lire pr. 100 Kilos, alle Omkostninger betalte.

De fleste norske Skibe fandt i 1880 temmelig lønnende Sysselsættelse ved at antage Ladning til de Forenede Stater.

Fra Sverige ankom i 1880 kun en Ladning Planker, disse detailleredes til 66 à 70 Lire for sagede og 63 à 65 Lire for huggede pr. Tylvt 3 × 9 Toms 14 Fod.

Cagliari.*Skibsfarten i 1880.*

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	1	367	—	—	1	367	5,586
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande til Hovedstationen	3	1,107	9	3,091	12	4,198	16,859
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—
Ialt	4	1,474	9	3,091	13	4,565	22,445
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	4	1,236	—	—	4	1,236	18,467
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande fra Hovedstationen	10	3,613	—	—	10	3,613	50,387
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—
Ialt	14	4,849	—	—	14	4,849	68,854

Distriktet har været besøgt af 14 svenske Fartøier dr. 3,984 Tons.

Aarsberetning dateret 19de Januar 1881.

I 1880 har ingen direkte Import fundet Sted fra de forenede Riger, naar undtages to Isladninger og mindre Partier Øl fra Norge.

Indførselen af Fisk er ubetydelig, da Pladsen er vel forsynet med indenlandsk Fisk.

Salthøsten var ganske tilfredsstillende og anslaaes til omkring 116,000 Tons; der er udført 124,269,193 Kilogram, deraf under norsk Flag 7,957,494 Kilogram. Prisen noteredes i Aarets Løb til Lire 12.50 og ved sammes Slutning til Lire 11 pr. metrisk Ton langs Fartøiet. Indskibningsomkostningerne vare 55 Centimes pr. Ton.

Forskjellen mellem Papir- og Guldmynt var ved Aarets Begyndelse 10 til 12 %, men den faldt henimod Slutningen til 1 à 2 % med Udsigt til at komme al pari.

Fragterne holdt sig lave hele Aaret igjennem. Der betaltes for Salt til den botniske Bugt 25 til 28 Øre pr. Fod, for Mineral til Belgien 18 til 20 Francs og til England 16 sh pr. Ton, for Kul fra Shields 14 sh og fra Cardiff 11 sh pr. Ton, for Salt til Boston 8 sh pr. Ton. Mineral og andet Fragtgoods er næsten udelukkende forbeholdt Dampskibene. Disse have i ikke ringe Grad bidraget til at trykke Fragterne og have næsten trængt Seilskibene tilside, hvilke Sidste nu væsentlig indskrænke sig til at exportere Salt.

Vinhøsten har været god og Exporten er tiltaget som Følge af at Phyloxera udbreder sig i Europa.

Tripoli.

Aarsberetning dateret 5te Januar 1881.

I 1880 har der ikke været nogen direkte Handel mellem dette Konsulat-distrikt og de forenede Riger. Distriktet har kun været besøgt af 1 norsk Fartøi drægtig 792 Tons, der ankom til Hovedstationen fra Spanien i Ballast og afgik til London med en Ladning Esparto. Intet svensk Fartøi har besøgt Distriktet.

Jamestown (St. Helena).

Aarsberetning dateret 1ste Januar 1881.

Ingen direkte Handel har i det forløbne Aar fundet Sted mellem denne Ø og de forenede Riger. Øen besøgtes af 5 ladede norske Fartøier drægtige 2,314 Tons, og 1 ballastet drægtig 300. Det Sidste afgik herfra til St. Thomas. Samtidig besøgtes Øen af 13 svenske Fartøier drægtige 6,117 Tons. Intet af de forenede Rigers Fartøier ankom direkte fra Norge eller Sverige, men samtlige anløb her paa Veien fra østlige Havne, hovedsagelig for, som sædvanlig, at forsyne sig med Vand og Proviant for den videre Reise til deres Bestemmelsessted.

St. Thomas.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	—	—	2	602	2	602	—
„ Norge til Vicekonsulsstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande til Hovedstationen	27	9,329	76	27,202	103	36,531	107,460
„ andre Lande til Vicekonsulsstationen . . .	3	829	—	—	3	829	?
Ialt	30	10,158	78	27,804	108	37,962	?
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge fra Vicekonsulsstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande fra Hovedstationen	6	1,705	101	37,085	107	38,790	?
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationen . . .	1	272	2	557	3	829	?
Ialt	7	1,977	103	37,642	110	39,619	?

Distriktet besøgte af 53 svenske Fartøier dr. 9,160 Tons.

Aarsberetning dateret 24de Januar 1881.

Handelen her er meget i Aftagende paa Grund af de mange Dampskibe, der bringe Varer til de forskjellige Steder, de anløbe, og derved hindre Kjøberne fra at komme hertil. Sukkerhøsten paa St. Croix er nu begyndt og Udsigterne ere ret gode. Med Sukkerraffinaderiet dersteds gaar det kun smaat; endnu lader det ikke til, at det vil svare Regning. Sundhedstilstanden her er god, uagtet vi have havt nogle Tilfælde af Smaakopper, som nu næsten ere ophørte, samt enkelte Tilfælde af Klimatfeber.

Stanley (Falklandsøerne).

Aarsberetning dateret 31te December 1880.

I det forløbne Aar har Havnen været besøgt af 1 norsk Fartøi, men derimod ikke af noget svensk. Af andre Nationers Fartøier ankom der 31, nemlig 13 engelske, 9 amerikanske, 8 tyske og 1 spansk. Værdien af Indførselen opgik til omtrent 40,000 £ og Udførselen til omtrent 61,000 £.

Lübeck.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	2	202	—	—	2	202	1,635
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	16	1,370	—	—	16	1,370	18,071
„ andre Lande til Hovedstationen	23	4,099	—	—	23	4,099	58,842
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	13	3,388	1	279	14	3,667	58,949
Ialt	54	9,059	1	279	55	9,338	137,497
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	—	—	2	325	2	325	—
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	—	—	10	1,107	10	1,107	—
„ andre Lande fra Hovedstationen	4	319	21	4,763	25	5,082	1,434
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	5	863	15	3,068	20	3,931	4,703
Ialt	9	1,182	48	9,263	57	10,445	6,137

Blandt de ankomne Fartøier var 11 Dampskibe dr. 2,156 Tons.

Distriktet har været besøgt af 776 svenske Fartøier dr. 115,354 Tons.

Aarsberetning dateret 24de Februar 1881.

Som det kunde forudsees, havde den nye Toldlovgivning til Følge, at Antallet af de til Distriktet i 1880 ankomne Fartøier var mindre end Aaret forud. I 1879 ankom der til Lübeck 1,505 Seilfartøier og 1,000 Dampskibe, i 1880 kun 1,303 Seilfartøier og 908 Dampskibe, følgelig i 1880 284 Fartøier mindre.

Følgende Tabel viser den norske Skibsfart paa Distriktet i Aarene 1877—1880:

	Ankomne Fartøier.	Drægtighed.	Bruttofragt.
1880	55	9,338 Tons	143,634 Kr.
1879	82	14,879 -	262,339 -
1878	80	14,597 -	264,817 -
1877	70	13,149 -	313,155 -

I 1880 ankom der saaledes til Distriktet 27 Fartøier og 5,541 Tons mindre end det foregaaende Aar og viser den opseilede Bruttofragt en Formindskelse af Kr. 118,705. Grunden til dette ugunstige Forhold maa søges i den indskrænkede Import af Trælaster, som nu næsten er den eneste Vare, der fra Østersøhavnene kommer hertil med Seilfartøier.

Ogsaa den svenske Skibsfart var i det forløbne Aar mindre livlig end de nærmest foregaaende. Men uagtet der i 1880 ankom 59 Fartøier og 6,090 Tons mindre end i 1879, saa udviser dog den opseilede Fragt kun en Formindskelse af Kr. 16,216 (1880: Kr. 1,401,861, 1879: Kr. 1,418,077). Dette Forhold maa tilskrives den i den sidste Del af Sommeren og ud paa Høsten særdeles livlige Export fra Lübeck til Sverige, hvortil endog de i regelmæssig Fart gaaende Dampskibe vare utilstrækkelige.

Direkte fra Norge til Lübeck ankom der kun 2 Fartøier. Det ene, der kom fra Haugesund med Sild, udløssede hersteds 367 Tønder og afgik med Resten til Kjøbenhavn; med det andet indførtes fra Christiania 100 Kolli Træmasse, 100 Kasser Fyrstikker, 87 Baller Hornaffald, 10 Kasser Lax og 3 Fade Kjønrøg. Forøvrigt fandt der ingen direkte Handelsforbindelse Sted mellem Lübeck og Norge; Indførselen af Sild og Tran fandt som sædvanlig Sted over Hamburg. Af den første Artikel opgik Beholdningen fra 1879 til cirka 1,000 Tdr. og Indførselen i Aarets sidste Halvdel indskrænkede sig til 5,000 à 5,500 Tdr. De første, i Begyndelsen af Juli ankomne, smaa Partier betalte med 39 Mark for KKK og 28 à 29 Mark for KK. Da Sildefisket i Norge faldt meget uheldigt ud, vare de fra medio Juli til Oktober ankomne smaa Partier ikke tilstrækkelige til at dække Behovet og omsattes derfor KKK til 40 à 44 Mark, KK til 34 à 37 Mark og K til 27 à 31 Mark exkl. Told. Det rige Fiske i Skotland og Holland bevirkede imidlertid at Priserne for KKK senere gik ned i 30 à 31 Mark, KK manglede næsten aldeles og K fandtes blot i utilfredsstillende Kvalitet og Størrelse. Ifølge Opgaver fra Hamburg og Stettin var ved Aarets Slutning Beholdningerne af den i Tydskland godt likte norske Fedsild smaa og utilstrækkelige for Behovet. Den kurante Middelsort KK manglede saagodtsom aldeles.

Af Tran opgives der at være importeret til Lübeck over Hamburg:

Medicintran	35,000 Kg.
Norsk blank Tran	120,000 "
Dansk " " " " " "	25,000 "
Norsk brun " " " " " "	25,000 "
	205,000 Kg.

mod 202,500 Kg. i 1879 og 250,000 Kg. i 1878.

Ved Aarets Begyndelse betales der:

75—85 Rmk. for Medicintran pr. 100 Kg., netto, fortoldet	
58—64 — - blank Tran - — — —	
52—56 — - brun „ - — — —	

Underretningerne om et usædvanligt rigt Fiske i Norge bevirkede imidlertid ud paa Vaaren en stærk Nedgang i Priserne, der betales nemlig da for Medicintran 56—70 Rmk., for blank Tran 50—56 Rmk. og for brun Tran 45—48 Rmk., hvilke Priser ere lavere end de laveste i 1879. Da man imidlertid senere bragte i Erfaring, at Fisket i Norge vistnok havde været rigt, men at Torskeleveren i Almindelighed var mager og gav mindre Tran, viste der sig paany Tendens til Stigning og der noteres i Oktober 58—70 Rmk. for Medicintran, 54—58 Rmk. for blank Tran og 45—48 Rmk. for brun Tran. Ved Aarets Slutning steg Prisen paa blank og brun Tran yderligere 2—6 Rmk. Da Kjøbmændene have Beholdninger for flere Maaneder ventes der ingen Prisforandring før til Sommeren.

Til Rostock indførtes fra Norge i 1880 med 16 norske og 3 svenske Fartøier 13,280 Tønder Sild, 1,232 Tdr. Tran og 122 Tdr. Brisling. I 1879 indførtes der 1,597 Tdr. Sild mere men 285 Tdr. Tran mindre end i 1880. Da Anchovis ikke kunde importeres paa Grund af den høie Told, 60 Mark pr. 100 Kg., kom i Stedet herfor Brisling, hvoraf der tilberedes et Slags Anchovis, som dog har ringe Lighed med den norske og svenske.

Middelprisen for norsk Fedsild opgives til:

	Ved Sæsonens Begyndelse.	I Midten.	Mod Slutningen.
KKK	39 Rmk.	42 Rmk.	38 Rmk.
KK	34 —	40 —	32 —
K	30 —	33 —	26 —
M	15 —	23 —	20 —

alt pr. ufortoldet Tønde.

Tranpriserne vare under hele Aaret:

60—78 Rmk. for Medicintran	} pr. fortoldet Tønde.
57—64 — - blank Tran	
45—50 — - brun Tran	

Totalindførselen af Træløst til Lübeck i 1880 opgives til 190,000 Tylvter Bord og Planker og 84,000 St. Bjælker og Spirer fra Sverige samt 228,000 Tylvter Bord og Planker, 76,000 St. Bjælker og Spirer og 88,000 St. Lægter fra Finland. Til Rostock indførtes fra Sverige 297,219 Kfod Bord og Planker samt 200,728 Kfod Spirer og Bjælker. Til Wismar 205,751 Kfd Bord og Planker samt 96,624 Kfd Spirer og Bjælker.

Da Træløstpriserne paa Grund af den, især paa Vaaren, raadende stærke Spekulationsaand vare særdeles fluktuerende, er det vanskeligt at opgive Middelprisen. Firskaarne Furubord og Planker fra Gefle og Søderhamns Distrikt omsattes pr. Standard frit ombord til følgende Priser:

	1ste	2den	3die	4de Kvalitet.
9 Toms	230—250	190—210	150—160	110—120 Mark.
8 —	210—230	170—190	110—130	80—100 —
7 —	190—200	140—150	110—120	95—100 —
5 à 6 — . . .	170—180	130—140	100—110	90—100 —

For Bord fra Sundsvalls og Hudiksvalls Distrikt 10 à 20 Mark mindre pr. Standard.

Fra de nordligere Havne i den botniske Bugt importeredes der i Aarets Løb væsentlig usorterede Furubord og Planker. Priserne vare pr. Standard frit ombord:

9 Toms og bredere	150—160 Rmk.
8 — —	115—130 —
7 — —	110—120 —
5 à 6 — —	90—100 —

For kanthugne Furuspirer fra Skellefteå og Piteå betales

30—35 pf. for $\frac{4}{4}-\frac{7}{7}$ Toms	{ pr. Kfod frit ombord og med 15 % Rabat for Gran.
35—40 - " $\frac{8}{8}$	
40—50 - " Bjælker	

Med Undtagelse af Trælast foregik næsten hele Indførselen fra Østersøhavnene med Dampskibe. For Trælast var Fragterne næsten ligesaa lave som i 1879. Kornfragterne fra Østersøhavnene vare saa ufordelagtige, at de kun undtagelsesvis kunde antages af Seilfartøier og af Dampskibe kun antages i Mangel af anden Returladning og for at undgaa at betale Ballast. Middelfragterne fra de engelske Kulhavne holdt sig derimod cirka 10 sh. pr. Keel højere end i 1879. Fragterne for Seilfartøier reguleredes som følger:

fra Gefle, Hudiksvall og Søderhamn for Bord og Planker 25—27 Rmk.;

fra Hernøsand for Bord og Planker 27—30 Rmk., alt in full pr. Standard à 165 Kfod.

Fra Skellefteå for Spirer og Bjælker $5\frac{1}{2}$ à $6\frac{1}{4}$ Kr. in full pr. $31\frac{1}{2}$ Kfod;

fra Bjørneborg 25—26 Rmk.; fra Kotka og Wiborg 26—29 Rmk.; fra Riga 27—28 Rmk., alt in full pr. Standard Bord og Planker.

Fra de engelske Kulhavne var Middelfragten £ 7 sh. 10 pr. Keel à $21\frac{1}{5}$ Tons.

Petroleumsfragterne ab New-York og Philadelphia flukterede mellem 2 sh. 9 d og 4 sh. 9 d pr. 40 Gallons.

Dampskibsfragterne for Rug ab St. Petersburg, Reval, Riga og Libau varerede om Vaaren og Sommeren mellem 13 og 24 Rmk. in full pr. Last à 2,000 Kg., for Hvede og Gryn i Forhold. Som Følge af den slette Høst i Rusland kunde der om Høsten ikke afsluttes Kornfragter her. Det som betales i de russiske Østersøhavne var ikke engang tilstrækkeligt til at dække Omkostningerne ved Indladning og Losning. I et Par Tilfælde medtog Dampskibsførerne endog Rug fragtfrit istedetfor Ballast.

Lübecks Handelskammer og nautiske Forening, ligesom de fleste andre Institutioner af denne Art inden det tyske Rige, have paa det Bestemteste udtalt sig saavel mod enhver Udelukkelse af fremmede Fartøier fra at drive Kystfart mellem de tyske Havne som ogsaa mod alle Foranstaltninger ad Lovgivningsvei, der tilsigte at indføre „droits de pavillon“ eller „droits d'entrepôt“ efter fransk Mønster.

Staden Lübeck har for Øieblikket 22 Dampskibe dr. 6,812 Reg. Tons og 12 Seilfartøier dr. 2,363 Tons foruden 8 smaa Flod- og Bugserdampskibe dr. 239 Tons. De større Dampskibe er næsten udelukkende sysselsatte i Fart paa Rusland og Finland, de faa Seilfartøier derimod for det Meste paa fjerne Farvande. Paa Byens før saa livlige Skibsværft staar intet Fartøi under Bygning.

Travekorrektionen antages at være fuldendt inden Udgangen af 1881. Ved dette Arbeide vil Floden blive seilbar lige op til Lübeck endog for Fartøier, der have et Dybgaende af 5 Meter.

Uddybningen og Udvidelsen af Stecknitzkanalen ventes at ville blive af stor Betydning for Lübecks Handel. Ved Hjælp af denne Kanal, der forbinder Travefloden ved Elben, haaber man at kunne aabne en bekvem og billig Forbindelse ikke blot med Hamburg men ogsaa med det Indre af Tydskland og med Bøhmen.

Alexandria.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande til Hovedstationen	10	8,622	—	—	10	8,622	204,444
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne	1	1,232	—	—	1	1,232	30,600
Ialt	11	9,854	—	—	11	9,854	235,044
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande fra Hovedstationen	5	3,330	4	4,816	9	8,146	52,884
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	—	—	1	1,232	1	1,232	—
Ialt	5	3,330	5	6,048	10	9,378	52,884

Blandt de ankomne Fartøier var 5 Dampskibe dr. 7,060 Tons.

Distriktet besøgt af 6 svenske Fartøier dr. 2,151 Tons.

Suezkanalen passeredes paa Gjennemgang af 7 norske Fartøier (Dampskibe) dr. 8,192 Tons og 1 svensk dr. 200 Tons.

Aarsberetning dateret 24de Februar 1881.

Den samlede Skibsfart paa Alexandria opgik i forrige Aar til 2,333 Skibe dr. 1,220,751 Tons, heraf falder 1,037,061 Tons paa Dampskibe og 183,690 paa Seilskibe.

Antallet af Skibe, der i Løbet af 1880 passerede Suezkanalen paa Gjennemgang opgik til 2,026 dr. 3,057,488 Tons, heraf var 1,591 engelske dr. 2,432,932 Tons.

Af svenske Dampskibe var der kun et, Vega, og af norske kun tre, nemlig de bergenske Dampskibe, August (3 Gange), Hakon Adelsten (3 Gange) og Harald Haarfager, der i Løbet af 1880 passerede Suezkanalen.

Fragterne vare i det forløbne Aar temmelig lave. For Kornvarer varierede Fragterne til England fra 3 sh. 3 d til 1 sh. 6 d pr. Quarter à 480 $\mathcal{T}$. I Gjennemsnit betaltes omkring 13 sh. pr. Ton Bomuldsfrø à 2,240 $\mathcal{T}$ til England. Kulfragterne fra Newcastle vare fra 13 til 16 sh. pr. Ton. Trælastfragterne fra den botniske Bugt omkring 96 Francs pr. Petersburger Standard.

I de første Maaneder af Aaret var Udslibningen, fornemlig af Bomuld og Bomuldsfrø, meget betydelig.

Paa Grund af den slette Kornhøst og det ringe Kvantum Bønner og Hvede, der var at udske, var Efterspørgselen efter Skibe ringe i Løbet af Sommermaanederne.

Ud paa Efteraaret og i Januar Maaned dette Aar (1881), den Tid af Aaret, da Exporten af Landets fornemste Udførselsartikler, Bomuld og Bomuldsfrø, ellers er meget livlig, var Efterspørgselen efter Skibe forholdsvis ringe, hvilket havde sin Grund i de herværende høje Priser paa de vigtigste Exportartikler, der vanskeliggjorde deres Afskibning til de europæiske Markeder.

Store Kvanta Varer findes nu magasinerede i Alexandria. Der er saaledes Grund til at tro, at der vil blive større Brug for Skibe senere ud paa Foraaret og Sommeren, da Varerne nødvendigvis maa afskibes.

I Løbet af forrige Sommer bleve de i Aaret 1870 paabegyndte Havnearbejder i Alexandria fuldendte. Foruden at Havnen nu yder god Beskyttelse for Skibene, er der tillige gennem de store Kaianlæg forskaffet Fartøjerne stor Lettelse ved deres Losning og Ladning.

Spørgsmaalet om at lette Indseilingen til Alexandrias Havn ved at sprænge de i Indløbet værende Undervandsklipper er under alvorlig Overlægning.

Om Dampskibsfarten paa Alexandria.

Omtrent 85 % af Skibsfarten paa Alexandria falder paa Dampskibene.

Seilskibsfarten aftager her Aar for Aar, og man bliver vel snart fuldkommen berettiget til at sige, at den store Fragtfart paa Alexandria udelukkende besørges af Dampskibe. Seilskibenes Rolle her indskrænker sig til Kystfarten, der besørges af egyptiske, græske og tyrkiske Smaafartøier, og til Transport af enkelte Varer som Petroleum fra Amerika, nogle faa Ladninger Kul fra England og Marseille samt af Trævarer fra Sverige, Østerrige, Italien, Rumænien og Tyrkiet. Dog begynde ogsaa her Dampskibene at fortrænge Seilskibene af Trælastfarten. Et dansk Dampskib ankom saaledes hid forrige Høst med Tømmer fra Sverige; og de Dampskibe, der ere emploierede i faste Ruter mellem Alexandria og Triest, Venedig og Odessa, medbringe stadigen Tømmer hertil.

Den store Import af Kul fra England foregaar saagodtsom udelukkende med Dampskibe.

Af de 614 i Løbet af forrige Aar fra Alexandria afgaaede engelske Skibe var der kun 4 Seilskibe.

Gjennemsnitstørrelsen af de i Fragtfarten paa Alexandria ankomne Lastedampskibe er omtrent 1,000 Tons (Netto). Dog ere Dampskibe fra 6 til 800 Tons (Netto) de, der her lettest finde Beskjæftigelse.

Naar det af de anførte Sifre fremgaar, hvilken underordnet Stilling vor Handelsflaade paa Grund af vor Mangel paa Dampskibe indtager saavel i Farten paa Alexandria som i den store Verdensrute via Suezkanalen (fra hvilken Fart Seilskibene gennem de ugunstige Vindforholde i det Røde Hav ere saa godt som udelukkede), saa fremgaar samtidigen af nævnte Sifre, hvilket storartet Felt disse Farvande tilbyde for Sysselsættelse af Dampskibe. Jeg har derfor troet det at være min Skyldighed stedse i mine Rapporter nærmere at omhandle de herværende Forholde vedrørende Dampskibsfarten, og at paavise dette Distrikts fremtidige store Betydning for vor Dampskibsfart.

Uden at ville bedømme, hverken til hvilken Grad Dampskibene ville komme til at fortrænge Seilskibene, eller hvorvidt Seilskibsbedriften altid vil vedblive at være en naturlig og fordelagtig Bedrift for vore Lande, saa vover jeg dog at paastaa, at det vil blive umuligt for os paa Grund af Seilskibenes vedvarende Fortrængelse fra det ene Farvand efter det andet, at kunne opretholde den fremragende Stilling, som vi hidtil til vore Landes Ære og Fordel har indtaget blandt de søfarende Nationer, medmindre vi anskaffe større Dampskibe, passende til Fragtfart paa fjernere Farvande.

For med Held og Fremgang at kunne udvide vor Dampskibsflaade, gjælder det først og fremst at skaffe os Indsigt og Erfaring i Alt, hvad Dampskibsfart og Dampskibsrederi angaar. Naar engang denne er vunden, saa ville Kapitalerne ad Associationens Vei sikkerligen komme til at flyde lige saa rigeligen til Anskaffelse af Dampskibe, som de i sin Tid tilveiebragtes, da det gjaldt at anskaffe Seilskibe. Den store Udvikling, som den norske Seilflaade fik i Løbet af nogle Aar, viser, at der neppe vil mangle paa Kapitaler, naar der handles om en Bedrift, som er naturlig for vore Lande, og som man har Indsigt i og Tillid til.

Ihvorvel det er nødvendigt, at enhver, der vil kaste sig paa en Forretning, selv erhverver sig de til denne Forretning nødvendige Kundskaber og Indsigter, saa hindrer dette dog ikke, at det i et Tilfælde som dette, hvor der handles om en for os forholdsvis ny Bedrift, nemlig om en udvidet Dampskibsfart, bliver af Vigtighed og nødvendigt, at alle de Spørgsmaal, som staa i nær Forbindelse med denne Bedrift, blive almindeligt drøftede og belyste.

Meget er udrettet gennem den Tilslutning, som har fundet Sted mellem vore Rederier indbyrdes og mellem vore Rederier og Assurandørers Samvirken i at arbeide for vor Skibsfarts Fremme.

Skulde det derfor ikke være ligesaa ønskeligt som gavnligt, om nogle af vore indsigtsfulde og indflydelsesrige Redere vilde tage Dampskibsspørgsmaalet alvorligt under Overveielse, saa at Betingelserne for vor Dampskibsflaades Udvikling under en kyndig Ledning kunde blive undergivet en grundig og indsigtsfuld Drøftelse.

I Anledning af Betingelserne for Anvendelse af Dampskibe, tillod jeg mig i min sidste Aarsrapport at paavise, hvor meget Seilskibenes Remplacering af Dampskibe paa de forskjellige Ruter afgang af Vindforholdene. Jeg anførte saaledes, at medens Gjennemsnitshurtigheden af Seilskibene paa Nordsøen, Østersøen og Middelhavet opgik til 3 à 5 Kilometer i Timen, opgik Gjennemsnitshurtigheden af de i Oceanfarten anbragte Seilskibe til 6 à 7 Kilometer i Timen. Heraf skulde altsaa fremgaa, at Dampskibene fremfor alt burde remplacere Seilskibene i Farten paa de mere lukkede Farvande, hvor Vindforholdene specielt ere ugunstige for Seilskibene.

Der er selvfølgelig mange andre Forholde, der maa tages i Betragtning, for at man kan kunne bedømme, hvorvidt Dampskibene paa visse Farvande og Ruter ere at foretrække for Seilskibe.

For at Dampskibe, sysselsatte i Farten paa fjernere Farvande, skulle kunne lønne sig, maa de være større Skibe. Men disse have paa mange Handelspladse større Vanskelighed for at faa Ladning end mindre Skibe. Videre kommer i Betragtning Farvandets Beskaffenhed, Havnenes Dybde og om der gives en hurtig Expedition for de kostbare større Dampskibe.

En af de første Betingelser, for at en Dampskibsbedrift skal kunne lønne sig, er vel den, at der er Anledning til Sysselsættelse for Dampskibene hele Aaret rundt.

I denne Anledning har jeg i mine Rapporter stadigen paavist, at Dampskibsfarten paa Alexandria er livligst fra Oktober til Marts, og at Farten via Suezkanalen ligeledes er livligst under Vinteren, der er den mindst stormfulde Aarstid paa de Ostindiske Farvande. Derimod er det netop paa denne Tid af Aaret, at Farten paa vore nærmeste Farvande og paa det Sorte Hav for en Del eller ganske er lukket paa Grund af Is, og at Farten paa de Nord Amerikanske Farvande er yderst besværlig.

Ved at sysselsætte Skibene i Løbet af Vaar, Sommer og Høst paa de Europæiske og Amerikanske Farvande og om Vinteren paa Alexandria eller gennem Suezkanalen paa de Ostindiske Farvande, har man saaledes Anledning til at sysselsætte Fartøjerne hele Aaret rundt.

Af største Vigtighed bliver det derfor at give Dampskibene saadanne Dimensioner og saadan Indredning, at de kunne passe for forskellige Farvande og for forskellige Sorter Ladninger.

Størrelsen af det Pengeudbytte, som man under almindelige Forhold kan have af et Dampskib, sysselsat i en bestemt Rute, forekommer mig at være den bedste Maalestok for at kunne bedømme, om Dampskibsfarten paa et bestemt Farvand er lønnende og til hvilken Grad.

Jeg tillader mig her at anføre, at da jeg i sin Tid var ansat ved det Kongl. Gesandtskab i Constantinopel, indtog jeg i mine Rapporter om vor Skibsfart dersteds flere Opgjør over Udbyttet af bergenske Skibe, sysselsatte i Kornfarten paa det Sorte Hav. Offentliggjørelsen af disse Opgjør havde til Følge, at mange svenske og norske Rederier fandt, at Farten paa det Sorte Hav var lønnende. Medens det før næsten udelukkende var Skibe fra Bergen og Stavanger, som fra vore Lande havde taget Del i denne Fart, begyndte nu mange andre svenske og norske Byer at sætte deres Skibe i Fragtfart paa det Sorte Hav. Denne Fart er nu næsten ganske gaaet over til Dampskibene.

Jeg tillader mig derfor her at indtage nogle Opgjør, som en i Dampskibsrederi meget kyndig Mand godhedsfuldt har tilstillet mig over Udbyttet af tvende Dampskibe, sysselsatte i Farten paa de herværende Farvande og paa Ostindien via Suezkanalen.

Ihvorvel jeg tror, at Offentliggjørelsen af disse Opgjør er af Vigtighed, saa tillader jeg mig dog at bemærke, at jeg ingenlunde har til Hensigt med deres Indsendelse at ville opfordre til noget bestemt Dampskibsforetagende eller Spekulation. Jeg ønsker kun, at de skulle tjene til at belyse Sagen.

Det omtrentlige Udbytte af et Dampskibs Reise fra Newcastle til Alexandria med Kul, Afgang derfra i Ballast til Soulina, hvor det indtog en Ladning Byg til Antwerpen. Fartøiets Nettodrægtighed er 1,487 Tons og dets Maskine paa 250 Hestes Kraft. Reisen begyndte den 15de August 1880 ved Fartøiets Ankomst til North Shields og endte den 1ste November, da det ankom til Cardiff fra Antwerpen.

	Newcastle.	Debet.	Credit.
Skibsudgifter	£ 178. 18. 3.		
Bunkerkul 606 Tons à 8 sh. „	242. 8. 0.		
Rekvisiter til Maskinen . . „	64. 17. 8.		
Do. „ Dækket . . „	47. 13. 7.		
	<u>£ 533. 17. 6.</u>		
	Alexandria.		
Skibsudgifter „	108. 10. 7.		
	Soulina.		
Skibsudgifter	Fcs. 6,461 98		
Maskine og Dæksrekvisiter . „	157 50		
	<u>Fcs. 6,619 48</u>		
	„ 264. 15. 7.		
	Constantinopel.		
Skibsudgifter	Piast. 5,957		
	„ 54. 0. 0.		
	Gibraltar.		
Skibsudgifter	£ 4. 12. 7.		
160 Tons Kul „	164. 0. 0.		
	„ 168. 12. 7.		
	Antwerpen.		
Skibsudgifter	Fcs. 5,292 84		
Kul „	1,292 85		
Rekvisiter til Dæk & Maskinen „	250 —		
	<u>Fcs. 6,835 69</u>		
	„ 273. 8. 7.		
	Kommissioner.		
5 % Mæglerkurtage af Fragten til Alexandria ($\frac{1}{3}$ godtgjort Rederiet) .	£ 56. 13. 1.		
2 % Adressekommission . . . „	30. 14. 5.		
$\frac{3}{4}$ % Kursdifference i Alexandria imellem 3 Maaneders Vex- ler og à vista „	11. 8. 0.		
1 % Assurance af Fragtforskud i Soulina „	2. 14. 0.		
5 % Mæglerkurtage af Fragten fra Soulina til Antwerpen ($\frac{1}{3}$ godtgjort Rederiet) . . „	58. 9. 5.		
	„ 159. 18. 11.		
Kost & Maanedspenge for Mandskabet fra 15 August til 1 Novbr. (2 Maaneder 17 Dage) à £ 5. 16. 7 pr. Dag . . .	„ 448. 16. 11.		
	<u>£ 2,012. 0. 8.</u>		
Fragt fra Newcastle til Alexandria af:			
118 Kurve Stentøi à 19 sh. £	112. 2. 0.		
55 Tons 12. 8. Cement à 18 sh. 6 d „	51. 10. 9.		
1,900 Tons 2. 1. Kul à 16 sh. „	1,520. 1. 10.		
		£ 1,683. 14. 7.	
Transport	£ 2,012. 0. 8.	£ 1,683. 14. 7.	

	Debet.	Credit.
Transport	£ 2,012. 0. 8.	£ 1,683. 14. 7.
Fragt fra Soulina til Antwerpen af 39,898 Hectoliter Byg efter Fragt 3 sh. pr. Quarter Hvede		" 1,754. 2. 8.
Brutto Gevinst	" 1,425. 16. 7.	
	£ 3,437. 17. 3.	£ 3,437. 17. 3.
Assurance i 77 Dage af 30,000 £ à 6 %	£ 379. 14. 6.	£ 1,425. 16. 7.
Værdiforringelse à 4 %	" 253. 3. 4.	" 632. 17. 10.
	Gevinst Netto	£ 792. 18. 9.

Sysselsat hele Aaret rundt til ovennævnte lave Fragter og paa ovennævnte Farvande, vilde Renten, om ikke noget Uheld indtræffer, af den i Fartøiet anbragte Kapital være omkring 12 % pr. anno.

Det ovennævnte Dampskib ankom hid til Alexandria paa en Tid af Aaret, hvor der, paa Grund af Landets slette Kornhøst, var ringe Efterspørgsel efter Skibe, og hvorfor Fartøiet nødsagedes at afgaa i Ballast til Soulina.

Under almindelige Forholde, vilde en Fragt af 3 sh. pr. Quarter Hvede, som Fartøiet opnaaede i Soulina, ikke have været vanskelig at erholde her. Og til en saadan Fragt fra Alexandria til Antwerpen vilde Udbyttet af Reisen være bleven forøget med henved 630 £ og ialt have udgjort omtrent 1,420 £.

Udgifterne i Alexandria ved Lastens Indtagning m. m. vilde nemlig neppe have oversteget 60 £, hvorimod Udgifterne i Soulina ved Lastens Indladning tilligemed andre Udgifter der og i Constantinopel opgik til omtrent £ 319. Følgelig en Forskjel i Udgifterne af omtrent £ 259. 0. 0.

Desuden foraarsagedes ved Forseilingen til Soulina og Opholdet der en Forlængelse af Reisen med mindst 15 Dage. Udgifterne ved Kost og Maanedspenge, Assurance og Værdiforringelse af Fartøiet for denne Tid opgaar vel omtrent til £ 213. 0. 0. Større Kulforbrug paa den længere Reise til og fra Soulina £ 160. 0. 0. £ 632. 0. 0.

Det omtrentlige Udbytte af et Dampskibs Reise fra Cardiff til Port-Saïd med Kul, Afgang derfra i Ballast til Nicolajeff, hvor det indtog en Ladning Hvede til Dublin. Fartøiets Nettodrægtighed er 1,232 Tons og dets Maskine paa 160 Hestes Kraft. Reisen begyndte 27de April 1880 og endte 5te Juli 1880, da Fartøiet atter returnerede til Cardiff.

Cardiff.	Debet.	Credit.
Rekvisiter til Dækket	£ 41. 11. 0.	
— " Maskinen	" 58. 1. 9.	
Skibsudgifter	" 134. 14. 9.	
Bunkerkul 312.10 Tons à 9 sh 6 d	" 148. 8. 9.	
	£ 382. 16. 3.	
Port-Saïd.		
Skibsudgifter	" 105. 3. 5.	
Nicolajeff.		
Skibsudgifter	" 180. 12. 5.	
Transport	£ 668. 12. 1.	

	Debet.	Credit.
Transport £	668. 12. 1.	
Constantinopel.		
Skibsudgifter	Piast. 5,191	
Maskin- & Dæks-		
rekvisiter	500	
	<u>Piast. 5,691</u>	
	£ 51. 14. 9.	
29 ⁵ / ₂₀ Tons Bunkerkul à 24 sh.	„ 35. 2. 0.	
	„ 86. 16. 9.	
Malta.		
Skibsudgifter	£ 7. 3. 8.	
Dæks- & Maskinrekvisiter	„ 20. 0. 0.	
169 Tons Kul à 25 sh.	„ 211. 5. 0.	
	„ 238. 8. 8.	
Dublin.		
Skibsudgifter	„ 206. 15. 7.	
Kommissioner.		
² / ₃ af 5 % Mæglerkurtage af Kulfragten (£		
1,692. 5. 0.), £ 84. 12. 3., (¹ / ₃ godt-		
gjort Rederiet)	£ 56. 8. 2.	
Assurance & Renter af Fragt-		
forskud 3 ¹ / ₂ %	„ 19. 14. 10.	
2 % Adressekommission	„ 33. 16. 11.	
2 % Afdrag for ikke at veie		
Lasten i Port-Saïd	„ 33. 16. 11.	
Halvparten af 5 % Mæglerkur-		
tage af Fragten (£ 2,002.		
8. 10.) £ 100. 2. 5. (Halv-		
parten godtgjort Rederiet)	„ 50. 1. 3.	
Charter	„ 0. 10. 6.	
Assurance af Fragtforskud i		
Nicolajeff	„ 2. 4. 9.	
	„ 196. 13. 4.	
Kost- & Maanedspenge for Mandskabet i 68		
Dage à £ 5. 6. 7. pr. Dag	„ 362. 7. 8.	
	<u>£ 1,759. 14. 1.</u>	
Fragt til Port-Saïd af 1,934 Tons Kul à		
17 sh. 6 d	£ 1,692. 5. 0.	
Fragt til Dublin af 9,866		
Quarter Hvede à 4 sh.		
⁷ / ₁₀ d pr. Quarter	„ 2,002. 8. 10.	
		£ 3,694. 13. 10.
Brutto Gevinst	„ 1,934. 19. 9.	
	<u>£ 3,694. 13. 10.</u>	<u>£ 3,694. 13. 10.</u>
		£ 1,934. 19. 9.
Assurance i 68 Dage af £ 25,000 à 6 %		
prm.	£ 279. 10. 0.	
Værdiforringelse i 68 Dage af		
£ 25,000 à 4 % prm.	„ 186. 7. 0.	
		„ 465. 17. 0.
		<u>Netto £ 1,469. 2. 9.</u>

Dette Nettoudbytte svarer til en aarlig Rente af circa 31 % af Kapitalen.

Udbytte af det foregaaende Dampskibs Reise fra Grimsby til Akyab med Kul & Retur til Bremerhaven med Ris. Reisen begyndte 3die Januar 1880 og endte 27de April 1880 (Ankomst til Cardiff).

Grimsby.		Debet.	Credit.
Skibsudgifter	£ 124. 11. 10.		
Bunkerkul 233 ⁹ / ₂₀ Tons à 9 sh. 9 d.	„ 113. 16. 1.		
Rekvisiter til Maskinen	„ 85. 0. 0.		
— „ Dækket	„ 75. 0. 0.	£ 398. 7. 11.	
Malta.			
Skibsudgifter	£ 6. 15. 6.		
Bunkerkul 192 Tons à 23 sh. „	220. 16. 0.	„ 227. 11. 6.	
Port-Saïd.			
Kanaludgifter & diverse Smaa-udgifter	£ 646. 14. 10.		
157 Tons Bunkerkul à 28 sh. „	219. 16. 0.	„ 866. 10. 10.	
Akyab.			
Skibsudgifter, Losnings- & Lastningsudgifter	£ 230. 0. 0.		
Rekvisiter til Maskinen	„ 17. 10. 0.		
63 Tons Bunkerkul	„ 138. 0. 0.		
1 % Afdrag for ikke at veie „	25. 7. 0.	„ 410. 17. 0.	
Point-de-Galle.			
Skibsudgifter	£ 12. 0. 0.		
160 Tons Bunkerkul à 40 sh. 6 d „	324. 0. 0.	„ 336. 0. 0.	
Aden.			
Skibsudgifter	£ 5. 10. 0.		
50 Tons Bunkerkul à 43 sh. „	107. 10. 0.	„ 113. 0. 0.	
Port-Saïd.			
Kanaludgifter i Suez & diverse Smaaudgifter	£ 656. 0. 0.		
88 Tons Bunkerkul à 30 sh. „	132. 0. 0.	„ 788. 0. 0.	
Malta.			
Skibsudgifter	£ 7. 9. 0.		
175 Tons Bunkerkul	„ 201. 5. 0.		
Rekvisiter til Maskinen	„ 13. 12. 5.	„ 222. 6. 5.	
Bremen.			
Skibsudgifter	Rmk. 4,479. 44		
Rekvisiter til Maskinen	„ 150. 75		
— „ Dækket	„ 322. 05		
	<u>Rmk. 4,952. 24</u>	„ 247. 10. 0.	
Kommissioner.			
2 ¹ / ₂ % af Fragtforsku i Akyab £	11. 7. 6.		
Adressekommission af Kul-fragten	„ 193. 1. 0.		
Assurance 1 ¹ / ₂ % af Fragt Forsku	„ 10. 1. 3.		
Transport	£ 214. 9. 9.	£ 3,610. 3. 8.	

	Debet.	Credit.
Transport £ 214. 9. 9. £ 3,610. 3. 8.		
Mæglerkurtage af Fragten ud & hjem (£ 7,550. 14. 7. 5 %) £ 377. 10. 9. (hvor- af Halvparten godtgjort Rederiet) „ 188. 15. 5.		„ 403. 5. 2.
Kost- & Maanedspenge for Mandskabet fra Ankomst Grimsby 3 Januar til Ankomst Cardiff 27 April (114 Dage) à £ 5. 6. 7. pr. Dag „ 607. 10. 6.		£ 4,620. 19. 4.
Fragten ud & hjem 1,928.750 Tons Kul { 1,939.752 — Ris }		£ 7,550. 14. 7.
Brutto Gevinst „ 2,929. 15. 3.		£ 7,550. 14. 7. £ 7,550. 14. 7.
Gevinst		£ 2,929. 15. 3.
Assurance i 114 Dage af £ 25,000 à 6 % prm. £ 468. 10. 0.		
Værdiforringelse i 114 Dage af £ 25,000 à 4 % prm. „ 312. 10. 0.		„ 781. 0. 0.
		Gevinst Netto £ 2,148. 15. 3.

Et Nettoudbytte, der svarer til henved 27 à 28 % af Kapitalen, under Forudsætning af at Skibet hele Aaret igjennem var sysselsat paa ovennævnte Farvande og til ovennævnte Fragter samt intet Uheld indtraf.

Udbyttet af disse tvende Skibes Reiser kan ingenlunde siges at have været ualmindeligt heldigt; thi intet af dem havde høie Fragter. Det første Skib havde endog en meget lav Fragt.

Selv om man af Nettoudbyttet af de tre Reiser vilde fradrage ef Beløb til Dækning af uforudseede Udgifter, saa vilde det endelige Resultat alligevel levne en ikke ringe Gevinst. Disse Opgjør synes mig i ethvert Tilfælde at være af den Natur, at de burde formaa vore Skibsredere til alvorligen at undersøge, om det ikke skulde være i deres Interesse i stor Maalestok at udvide vor Dampskibsflaade.

Madras.

Aarsberetning dateret 20de Januar 1881.

Kun et norsk Fartøi dr. 1,211 Tons har i 1880 besøgt Havnen. Det ankom i Ballast fra Mauritius og afgik ligeledes i Ballast til Batavia. Havnen har ikke været besøgt af svenske Fartøier.

Stettin.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	49	10,022	—	—	49	10,022	101,319
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	16	831	—	—	16	831	13,516
„ andre Lande til Hovedstationen	171	56,973	—	—	171	56,973	1,547,432
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	33	7,556	—	—	33	7,556	124,725
Ialt	269	75,382	—	—	269	75,382	1,786,992
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	7	1,349	38	12,370	45	13,719	10,297
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	1	61	13	1,085	14	1,146	90
„ andre Lande fra Hovedstationen	104	30,893	69	21,514	173	52,407	245,782
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	3	611	34	6,907	37	7,518	6,723
Ialt	115	32,914	154	41,876	269	74,790	262,892

Blandt de ankomne Fartøier var 77 Dampskibe dr. 18,792 Tons.

Distriktet har været besøgt af 342 svenske Fartøier dr. 69,648 Tons.

Aarsberetning dateret 15de Februar 1881.

I 1879 ankom der til Distriktet 251 norske Fartøier dr. 65,562 Tons og 360 svenske dr. 87,583 Tons. Den norske Skibsfart er altsaa tiltaget i 1880, medens den svenske derimod er aftaget. Grunden til denne Ulighed maa hovedsagelig søges i en, trods Toldforhøjelsen, tiltagende Petroleum- og Maisimport fra Amerika, hvori den norske Handelsflaade har fundet god Sysselsættelse, samt i en formindsket Kornimport fra Rusland, hvori den svenske Dampskibsflaade pleier at deltage i stor Udstrækning.

Den norske Dampskibsfart paa Distriktet er, trods Nedgangen i vor Kornimport fra Rusland, dog tiltaget noget. Der ankom nemlig til Distriktet:

i 1880	77	norske Dampskibe	dr.	18,792	Reg. Tons
- 1879	70	—	—	- 18,305	—
- 1878	57	—	—	- 12,889	—
- 1877	51	—	—	- 13,415	—

Førstnævnte 77 Dampskibsreiser udførtes af 20 Dampskibe dr. tilsammen 5,091 Tons. Alene til Stettin ankom der fra Norge 35 og fra udenrigske Havne 34 norske Dampskibe, tilsammen 69, som samtlige indehavde Ladning. Samtidig ankom der til Wolgast 7 norske Dampskibe med Korn. Fra Stettin afgik til Norge 11 og til udenrigske Steder 58, tilsammen 69 Dampskibe, deraf med Ladning 7 til Norge og 29 til udenrigske Steder. Af ovennævnte 77 Reiser udførte et Dampskib 13, to 11, et 7, et 5, tre 4, et 3, fire 2 Reiser og syv hver 1 Reise.

Den største Del af de til Distriktet ankomne svenske Fartøier var, som sædvanlig, Dampskibe. Der ankom nemlig 231 svenske Dampskibe dr. 55,660 Tons, deraf alene til Stettin 5 fra Sverige og 131 fra udenrigske Steder, tilsammen 136, af hvilke 131 indehavde Ladning. De ovennævnte 231 Reiser udførtes af 54 Dampskibe dr. tilsammen 14,328 Tons. Sammenlignet med de trede foregaaende Aar besøgte Distriktet:

i 1879 af	288	svenske Dampskibe	dr.	77,990	Reg. Tons
- 1878 -	123	—	—	- 26,462	—
- 1877 -	127	—	—	- 33,926	—

I Importen fra Norge til Stettin deltog 49 norske Fartøier dr. 10,022 Tons, deraf ankom 28 med 29,500 Tdr. Sild og 4,100 Tdr. Tran, 9 med 60,500 Centner Svovlkis, 9 med 23,000 Ctr. Feltspath, og 3 med 10,000 Ctr. forskellige Varer. Endvidere importeredes fra Norge:

til Colberg	med 5 norske Fartøier	2,320 Tdr. Sild.
- Rügenwalde	- 3 — —	1,931 — —
- Stralsund	- 1 — —	247 — —
- Wolgast	- 6 — —	2,718 — —
- Stolpmünde	- 1 — —	503 — —

Exporten til Norge fra Stettin med 7 norske Fartøier dr. 1,349 Tons bestod af 3,613 Centner Korn og 16,800 Ctr. Stykgods.

I Importen fra udenrigske Steder til Stettin deltog 171 norske Fartøier dr. 56,973 Tons, af disse ankom 101 fra Nordamerika, (mod blot 58 i Aaret 1879) nemlig 60 med 165,838 Fade Petroleum, 29 med 376,430 Ctr. Mais, 7 med 18,868 Fade Harpix, 2 med 4,635 Fade Fedt og 3 lastede med diverse Varer; fra Rusland ankom 25 norske Fartøier med 169,500 Ctr. Rug og 4 med 17,600 Ctr. Havre; fra Skotland ankom 18 norske Fartøier med 21,190 Tdr. Sild; de øvrige 23 Fartøier indehavde for det Meste Stykgods. Til Colberg indførtes med 3 norske Fartøier fra New-York 8,000 Ctr. Mais og fra Königsberg 3,542 St. Sleepers. Til Stralsund indførtes med 11 norske Fartøier 5,000 Fade Petroleum, 1,900 Tons Kul og 2 Ladninge Linolie. I Swinemünde udlossede 2 norske Fartøier 360 Tons Kokes, 110 Tons Kul og 4,064 Ctr. Rug. Til Wolgast ankom 17 norske Fartøier, hvoraf 4 med 1,576 Tons Kul, 4 med 37,550 Ctr. Mais, 7 med 44,320 Ctr. Rug og 1 med 342 Tons Farvetræ o. s. v.

Exporten til udenrigske Steder med 104 norske Fartøier dr. 30,893 Tons bestod af 14,400 Ctr. Korn, 18,800 Ctr. Poteter, 10,317 Ctr. Sirup, 35,300 Ctr. Kalk- og Gipssten, 1,219,500 Stkr. Mursten og 54,200 Ctr. Stykgods; 17 norske Fartøier afgik lastede med omtrent 4,350 Læster Eg- og Furutømmer, desuden medtoges af til Amerika returnerende norske Fartøier

38,750 Stkr. tomme Petroleumsfade, 7,920 Stkr. gamle Jernbaneskiner og 73,000 Ctr. diverse Varer.

De paa Distriktet optjente og stipulerede Bruttofragter udgjorde:

	1880.	1879.	1878.
for norske Fartøier	2,277,649 Rmk.	1,616,084 Rmk.	1,430,400 Rmk.
- svenske —	1,041,655 —	1,202,957 —	555,455 —

Besætningen paa de norske Fartøier, som i det forløbne Aar besøgte Stettin, udgjorde 2,204 Mand. I Aarets Løb er der ved Generalkonsulatet for 81 norske Fartøier foretaget følgende Mønstringsexpeditioner:

afmønstret eller afskrevet	270 Mand.
anmeldt rømt	2 —
paamønstret	217 —

Ialt 489 Sømænd.

De mønstrede Sømænds Nationalitet var:

	Afmønstrede.	Paamønstrede.
Nordmænd	174	91
Svenske	52	75
Danske	13	22
Finner	12	9
Tydske	15	16
Forskjellige Nationaliteter	6	4
Summa	272	217

I Maanedshyre betingedes i Stettin med Seilfartøi 42 à 60 Kr. for Styr-mænd, 44 à 56 for Tømmermænd, 45 à 52 for Kokke, 36 à 42 for Matroser og 28 à 35 for Letmatroser. Ifølge Anmeldelse fra vedkommende Skibsførere er paa Reisen hertil to Mand faldt overbord fra norske Fartøier og druknet. Paa det herværende Sygehus har været optaget 12 norske Sømænd, hvoraf en er død og en endnu befinder sig der, medens de øvrige ere blevne helbredede. 2 Nordmænd ere under Fartøiernes Ophold her i Havnen blevne arresterede for Forseelser begaaede iland. Forlis af norske Fartøier er ikke anmeldt.

I 1880 besøgte Stettin af følgende søgaaende Fartøier:

	1,603 Dampskibe dr. 535,816 Reg. Tons
	2,117 Seilfartøier - 231,518 —
Tilsammen	3,720 Fartøier dr. 767,334 Reg. Tons mod
Aar 1879	3,125 — - 675,265 —

altsaa 595 Fartøier og 92,069 Reg. Tons mere end i 1879, da vor Skibsfart opviste en Forøgelse mod 1878 af 348 Fartøier og 132,545 Tons. Ordnet efter Nationalitet var der forrige Aar blandt de søgaaende Fartøier 2,217 tydske, 635 engelske, 347 danske, 208 svenske, 196 norske, 84 hollandske, 22 russiske, 4 franske, 4 amerikanske, 1 belgisk, 1 østerrigsk og 1 græsk. Vor Skibsfart aabnedes for Dampskibe den 7de og for Seilskibe den 10de Marts og sluttedes først ved Aarets Udgang den 10de Januar 1881.

Det forløbne Aar var for den herværende Skibsfart i Almindelighed mindre gunstigt end Aaret 1879. Fragterne vare stadig meget trykkede, Kornimporten formindskedes, og Potetseksporten aftog betydeligt, derimod havde vi en usædvanlig stor Indførsel af Mais og Petroleum fra Amerika. For Seilfartøier var der herfra noget jævner Sysselsættelse end tidligere; alligevel maatte mange af de hertil ankomne fremmede Fartøier afseile i Ballast til svenske og finske Østersøhavne.

Redere og Førere af de fra Amerika med Petroleum hertil ankomne Fartøier besværede sig i Almindelighed — og det med Rette — ikke alene

over Mangel paa Losseplads, idet en stor Del af de paa Høsten hertil i større Antal ankomne Fartøier maatte ligge og vente i Ugevis, inden det blev deres Tur til at forhale til Losseplads, men ogsaa over de Petroleumsfartøier, som Følge af at en Kgl. Forordning foreskriver aabne Luger, paahvilende Toldvagtspenge af 6 Rmk. daglig fra og med den Dag, Fartøiet ankommer i Swinemünde ligetil det bliver fuldstændigt udlosset i Stettin. Da disse Vagt-penge ikke sjelden opgaa til det samme Beløb som de Kongl. Havneafgifter (hvilke for Fartøi med Ladning udgjøre 10 pfg. ind- og 10 pfg. udgaaende pr. Kub. Meter, med Ballast 5 pfg.), har Generalkonsulatet henstillet til den herværende Kongl. Politidirektion og til Handelskammeret, at Petroleumsfartøier maa blive fritagne for nævnte Toldvagtsafgift.

Til nedennævnte tyske Havne ankom følgende Antal søgaaende Fartøier:

	1880.		1879.
Hamburg .	6,024 dr. 2,766,806 Reg. Tons.	5,671 dr. 2,492,905 Reg. Tons.	
Swinemünde	4,098 - 936,761 —	3,815 - 907,943 —	
Danzig . .	1,894 - 461,299 —	1,740 - 447,192 —	
Pillau . .	1,829 - 391,093 —	2,139 - 432,079 —	
Kiel . . .	4,279 - 367,970 —	4,273 - 302,987 —	
Lübeck . .	2,314 - 314,503 —	2,505 - 344,053 —	
Memel . .	929 - 165,145 —	1,051 - 174,250 —	

De 4 gammelpreussiske Østersøhavnes Skibsfart var saaledes med Hensyn til Drægtighed temmelig uforandret i de to sidste Aar, idet de ankomne Fartøiers Drægtighed udgjorde i 1880 1,954,298 Reg. Tons mod 1,961,367 Tons i 1879. Den russiske Exports Forlæggelse til Libau har virket saa ufordelagtigt, at Forøgelsen i Swinemündes og Danzigs Skibsfart ikke har været stor nok til at udjævne Formindskelsen i Pillaus og Memels Skibsfart.

Djeddah.

Aarsberetning dateret 11te Januar 1881.

Intet norsk eller svensk Fartøi har i det forløbne Aar besøgt Distriktet og har der mellem samme og de forenede Riger ikke fundet nogen direkte Handelsforbindelse Sted.

I 1880 besøgte Djeddah af 328 Dampskibe dr. 295,302 Tons mod 241 dr. 213,295 Tons i 1879 og 218 dr. 194,473 Tons i 1878. Seilfartøiernes Antal udgjorde i 1880 1,072 dr. 51,035 mod 1,156 dr. 55,932 Tons i 1879 og 1,018 dr. 45,070 Tons i 1878.

Forøgelsen i Skibenes Antal og Tonnage beror ikke paa en større Handelsomsætning, men har sin Grund i de strengere Forholdsregler, som ere blevne tagne med Hensyn til Pilegrimstransporten, og det store Antal Pilegrimme, som ankom i det forløbne Aar, hvilket paa Grund af, at den store Fest Kurban-Bairam faldt paa en Fredag, var mere end almindelig helligt. I 1880 landsteg 59,659 Pilegrimme i Djeddah. 13,594 af disse vare Malaier, 13,113 Indiere, 9,541 Ægyptere, 7,679 Tyrker o. s. v. Der herskede ingen epidemisk eller smitsom Sygdom blandt dem. Passagerpriserne have været temmelig høie, saa at de, som have beskæftiget sig med denne Transport, i Almindelighed have havt ganske god Fortjeneste. Det er at haabe, at ogsaa vore Redere ville finde Anledning til at tage Del i denne altid lønnende Transport.

Yokohama.

Aarsberetning dateret 8de Januar 1881.

Kun 1 norsk Fartøi dr. 417 Tons (Brig Kvik af Fredrikshald) har i 1880 besøgt Havnen. Det ankom i Ballast og afgik til Takao med en Ladning Sukker. Af svenske Fartøier er ingen ankomne.

Tunis.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande til Hovedstationen	2	1,044	—	—	2	1,044	54,727
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne	—	—	1	352	1	352	—
Ialt	2	1,044	1	352	3	1,396	54,727
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande fra Hovedstationen	—	—	2	1,044	2	1,044	—
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	1	352	—	—	1	352	4,956
Ialt	1	352	2	1,044	3	1,396	4,956

Intet svensk Fartøi har besøgt Distriktet.

Aarsberetning dateret 31te December 1880.

Til Tunis indførtes med to norske Fartøier 31,062 Planker til en Værdi ialt af 78,182 Francs, deraf 19,928 Planker fra Canada til en Værdi af 33,800 Francs og en Fragt af 25,000 Francs og 11,134 Planker fra Hernø-sand til en Værdi af 44,382 Francs og en Fragt af 13,565 Francs. Et norsk Fartøi indtog i Sousa 236 Tons Sparto eller Alpha til Burntisland til en Fragt af 24 sh. pr. Ton altsaa £ 283. 4. 0. og til en Værdi af 20,000 Francs.

Det forløbne Aar har været mindre gunstigt for Handelen og Industrien end Aaret 1879, men man kan haabe paa bedre Tider, naar Arbeiderne begynde paa de nye Jernbanelinier Tunis—Sousa og Tunis Biserte og Portofarina samt Havnearbeiderne i Søen El Bahira. Disse Arbeider, som ere givne et fransk Selskab i Koncession, vil nødvendiggjøre en større Indførsel af Bygningstømmer.

Genua.*Skibsfarten i 1880.*

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	14	5,082	—	—	14	5,082	130,970
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande til Hovedstationen	31	12,277	—	—	31	12,277	547,470
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne	2	763	—	—	2	763	8,050
Ialt	47	18,122	—	—	47	18,122	686,490
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande fra Hovedstationen	13	5,006	29	10,896	42	15,902	66,850
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	—	—	2	763	2	763	—
Ialt	13	5,006	31	11,659	44	16,665	66,850

Blandt de ankomne Fartøier var 8 Dampskibe dr. 3,837 Tons.
Distriktet har været besøgt af 7 svenske Fartøier dr. 2,107 Tons.

Aarsberetning dateret 15de Januar 1881.

Den direkte Tilførsel fra Norge i 14 norske og 2 fremmede Fartøier, dr. tilsammen 5,312 Tons, samt i flere større Partier i Dampskibe via Hamburg bestod af 138,747 Voger Stokfisk, 21,585 Voger Klipfisk og 1,858 Tønder Tran. Priserne paa Fiskevarer holde sig under nærværende Vintersæson lave d. v. s. mellem 70 og 75 Lire pr. 100 Kil. prima sorteret Hol-lænder Rundfisk og 55 à 65 Lire for ringere Sorteringer. Norsk Klipfisk betales med 55 à 60 Lire pr. 100 Kil.

Høsterne og Sundhedstilstanden var tilfredsstillende f. A.

Agioen paa Guld er nu faldt ned i cirka $2\frac{1}{2}$ % som Følge af et Parla-mentet forelagt Forslag om et større Statslaan, hvorved formentlig tilsigtes at ophæve tvungen Seddelkurs og at optage Betaling i Metal. Det var ønske-ligt, at denne Sag snart ordnedes til Handelens og især Industriens Tilfredshed.

Archangel.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge	—	—	101	28,496	101	28,496	—
„ andre Lande	4	1,009	89	25,921	93	26,930	5,630
Ialt	4	1,009	190	54,417	194	55,426	5,630
II. Afgaaede:							
Til Norge	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande	192	55,367	—	—	192	55,367	1,426,897
Ialt	192	55,367	—	—	192	55,367	1,426,897

Distriktet har været besøgt af 22 svenske Fartøier dr. 7,368 Tons.

Aarsberetning dateret 19de Februar 1881.

De 194 ankomne norske Fartøier, hvoraf et gjorde to Reiser, vare Seil-skibe med Undtagelse af 2 smaa her i Archangel solgte Dampbaade. Af de svenske Fartøier vare 8 Dampskibe, hver Reise regnet som et Fartøi. 2 af Dampskibene gjorde to Reiser.

De tre foregaaende Aar ankom til Distriktet:

	Norske Fartøier.		Svenske Fartøier.	
1877 . . .	196 dr.	55,413 Tons	46 dr.	15,252 Tons
1878 . . .	148 -	42,601 —	61 -	21,508 —
1879 . . .	197 -	54,095 —	21 -	8,364 —

Den norske Skibsfart paa Distriktet, sammenlignet med 1879,
 aftog med 3 Fartøier, tiltog med 1,331 Tons.
 den svenske tiltog med 1 — — — 990 —

Optjent Bruttofragt var:

1880, indgaaende for	4 norske Fartøier	.	5,630
— udgaaende	- 190 — —	.	1,426,897
— ialt for	194 norske Fartøier	.	1,432,527 Kroner.
—	22 svenske —	.	209,483 —
1879	197 norske —	.	1,345,997 —
1878	148 — —	.	1,271,455 —
1877	196 — —	.	1,751,945 —

Fragterne stod i det Hele taget bedre end foregaaende Aars.

Trælastfragterne fra Archangel vare saaledes i 1880 med faa Undtagelser:
 paa London fra 57 sh. 6 d til 60 sh.
 - Østkysten (Kulhavn) - 53 sh. 9 d, 55 sh., 57 sh. 6 d og 60 sh.
 - — andre Havne - 57 sh. 6 d, 60 sh., almindeligst 60 sh.
 - Vestkysten (Kulhavn) - 60 sh.
 - — andre Havne - 60 sh.—65 sh., enkelte Fragter 67 sh. 6 d, 70 sh.
 - Kanalhavnene . . . - 60 sh.—65 sh.
 - Bordeaux - 90 fr. in full til 90 fr. + 5 %.
 - Marseille, Cette . . - 103 fr. + 5 % til 105 + 5 %, enkelte Fragter
 102 og 106 + 5 %.

Havrefragterne vare:

- Østkysten fra 3 sh.—3 sh. 6 d, almindeligst 3 sh. 3 d pr. Quarter à 320 ₧.

Linsædfragterne vare:

- Østkysten fra 3 sh. 6 d—3 sh. 9 d pr. Quarter à 424 ₧.

- Holland - 25—26 fl. pr. Ruglast à 15 Tschetvert.

Tjærefragterne vare:

- paa London og Østkysten 3 sh. 6 d—3 sh. 9 d, almindeligst 3 sh. 6 d.

Begfragterne, som almindelig, i Regelen 3 d høiere end for Tjære, hvilket, naar der tages Hensyn til Begfadenes Størrelse og Vægt, er uforholdsmæssig liden Forhøjelse.

I Aaret 1879 var den almindeligste Fragt for Trælast til London fra 55 sh. til 57 sh. 6 d, til Kulhavnene paa Østkysten 50—52 sh. 6 d, til andre Havne 55 sh.; til Kanalen 57 sh. 6 d—60 sh.; til Vestkysten 60 sh.; til Bordeaux 80—85 fr. + 5 %, og til Marseille og Cette 100 fr. + 5 %.

For Havre til Østkysten betales i 1879 3 sh.; for Linsæd, ligeledes til Østkysten, 3 sh. 6 d—3 sh. 9 d, til Vestkysten 4 sh., og til Holland 26—28 fl. For Tjære var Gjennemsnitsfragten til Østkysten 3 sh. 4½ d.

Fragterne paa Onega og Soroka, hvor Skibsafgifterne ere forholdsvis smaa, stode ogsaa ifjor, som almindelig, 10—15 % under Archangelsfragterne. Fra Mesen derimod, hvor Afgifterne, efter en sidste Aar etableret ny Tarif, endog ere høiere end i Archangel, betales ifjor Fragt til London med 62 sh. 6 d pr. Standard. Da Havnen desuden er mindre bekvem, turde høiere Fragt fra Mesen end fra andre Udskibningssteder ved Hvidesøen være fuldkommen berettiget. Fra Onega, Soroka og Mesen skibes blot Trælast.

Af nedenstaaende Opgave over Bruttofragter for de fra Archangel de sidste syv Aar expederede norske Seilskibe fremgaar, i hvilken Grad Fragterne ifjor stode over foregaaende Aars.

Aar.	Antal Skibe.	Tons.	Optjent Bruttofragt.	Bruttofragt pr. Ton.
1874	157	40,531	Kr. 1,493,688	Kr. 36.85
1875	173	48,475	„ 1,491,520	„ 30.77
1876	177	46,775	„ 1,449,420	„ 30.99
1877	167	43,191	„ 1,406,345	„ 32.56
1878	122	31,649	„ 960,050	„ 30.33
1879	168	42,716	„ 1,086,181	„ 25.43
1880	159	40,660	„ 1,112,560	„ 27.61

Isgangen i Dvinafloden begyndte ifjor ved Archangel den 12te Mai, to Dage tidligere end den i en Række af Aar observerede midlere Tid for Isløsningen her ved Stedet. Første Skib, den norske Brig Egersund, ankom den 2den Juni, altsaa tre Uger efter Isgangen, hvilket netop er det Tidsrum, som ansees at burde forløbe efter Dvinaens Aabning, inden Skibe antages at kunne komme herop uden at løbe altfor stor Risiko af Isen. Selv de først ankomne Skibe synes ikke i synderlig Grad at have været generede af Is, som ogsaa snart forsvandt af Hvidesøen. Skibsfarten aabnedes saaledes ifjor, ligesom foregaaende Aar, under særdeles heldige Omstændigheder uden Søskader. Til Onega, Soroka og Mesen sees de første Skibe at være ankomne noget sildigere end til Archangel, hvilket ogsaa, især for de to første Steders Vedkommende, er det Almindelige.

Skibene havde ifjor, især de med Vaarflaaden ankomne, med faa Undtagelser hurtige Reiser. To til tre Uger fra Nordsøhavnene var det Almindelige. Ud paa Sommeren bleve flere Fartøier paa Hidreisen i væsentlig Grad forsinkede, hovedsagelig ved stille Veir, ligesom der ogsaa under hele Fartstiden blandt Fartøier fra fjernere Havne fandtes enkelte, som havde haft temmelig lange Reiser. De mange forskellige Kurser, som Reisen hertil medfører, gjør det, som i en tidligere Beretning paavist, umuligt til Rettensnor at opstille nogen midlere Tid for Reisernes Varighed til disse Egne. Ved at beregne Gjennemsnit af Dageantal af norske og svenske Skibes Reiser til Archangel ifjor, faaes fra Nordsøhavnene $21\frac{5}{6}$ Dag og fra Havnene ved Kanalen, fra Vestkysten af Storbritannien samt fra Irland $23\frac{1}{2}$ Dag, hvilket maa ansees som meget heldigt.

Intet af de forenede Rigers Skibe led, saavidt her bekjendt, under Aarets Skibsfart større Søskade i dette Farvand. Et engelsk Dampskib sank paa Hidreisen i Hvidesøen efter Grundstødning i tykt Veir. Et fransk Seilskib blev kondemneret efterat være kommen paa Grund udenfor Dvinabarren, men iøvrigt vides ingen større Havarier under Fjoraarets Skibsfart at være skeede. Under Høsten forsinkedes mange Fartøiers Afreise fra Archangel ved kontrært Veir, ligesom Overreiserne for en hel Del Skibe synes at have været ualmindelig lange. Sidste norske Skib udklareredes fra Archangel den 30te September; den 18de August forlod sidste svenske Fartøj Havnen. Sidste Afseiling til Udlandet fandt Sted den 11te Oktober. Et Skib, der afgik herfra Dagen efter, frøs inde i Floden, som paa Grund af ualmindelig tidlig Frost lagde sig tre Uger før vanlig Tid.

Fyr- Havne- og Lodsvæsen. Det i sidste Aarsberetning omtalte Fyrskib, bestemt for Udlægning paa Dvinabarren, er for Nærværende under Bygning, men vil ikke blive færdigt for Bestemmelsen før i Aaret 1882. Som det blev oplyst, er det Meningen, at det samtidig skal tjene som Lods- og Redningsstation, forhaabentlig til adskillig Lettelse for Skibsfarten. Vandstanden paa Dvinabarren er fremdeles under normale Omstændigheder 14 Fod 2" engelsk Maal. Hvad Guvernementets Kommunikationsvæsen betræffer ere ingen Forbedringer indførte. Terrainundersøgelser foregaa for Jernbaneprojekt fra Kadnikoff i Nærheden af Vologda, det nordligste Punkt i Ruslands Jernbanenet østenfor St. Petersburg, til Beresnik, 280 Verst fra Archangel. I Konsulatets sidste Aarsberetning fremhævedes Fordelene ved et saadant Anlæg, for hvis Realisation dog endnu ingen Sikkerhed have. Nogen Udvidelse af Telegrafnet har heller ikke fundet Sted, saa Exporthavnene Onega, Soroka og Mesen fremdeles ere uden Telegrafforbindelse.

Skibsafgifterne i Archangel betalttes ifjor uforandrede efter det i Aarsberetningen for 1878 indtagne Regulativ. Kapteinernes hyppige Klager i tidligere Aar over, at Certepartiernes Bestemmelser, navnlig med Hensyn til Adresse-Kommissionen, ikke bleve respekterede af Afskiberne, ere for en Del forstummede. Fartøier, der ganske undtagelsesvis have været befragtede under Certepartier med Bestemmelsen, „free of address commission“, have i Regelen været befriede for denne Afgift.

Under Fjoraarets Skibsfart udbetaltes Fragtforskuud til Skibene her i Archangel efter følgende Beregning for Sølvrubel:

London	2 Md.	27 d
Amsterdam	2 —	137 cts.
Hamburg	2 —	230 rpf.
Paris	2 —	285 cent., hvilket sam-

menlignet med tidligere Forhold heroppe maa kaldes billigt, da Petersburg-Kursen paa Rubel en stor Del af Sommeren stod i 25¹/₂ og 25³/₄ d og først udpaa Høsten gik ned, dog ikke under 25 d. Som i foregaaende Aaringer forsynede adskillige Rederier sine Skibe med Penge ved at akkreditere Kapteinerne hos en Bank i St. Petersburg, som besørger Pengene udbetalte til Kapteinerne gennem Statsbankens Filialkontor her i Archangel. Paa Grund af Afskibernes lave Kurs paa Forskuddene medførte Forsendelse af Penge paa denne Maade formentlig ikke stor Besparelse ifjor, men har desuagtet den Fordel at holde Exportørernes Beregning af Avance paa Fragtforskuddene nede.

For Onegas og Sorokas Vedkommende henvises til den i Konsulatets sidste Aarsberetning givne Opgave over Skibsafgifterne, blot med Bemærkning, at Lodspengene i Onega ifjor opkrævedes med 7 Kopek pr. Ton istedetfor som tidligere med SR. 25 pr. Skib.

I Mesen, hvor Skibningen ifjor efter en Sagbruget overgaaet Ildebrand igjen blev optagen, beregnedes Skibsafgifterne efter følgende, for endel modificerede Regulativ:

Lastepenge til Staten	pr. Ton	5 Kopek.
Adressepenge	-	Stand. £ 0. 2. 9.
For Lods, om saadan ønskes:		
fra Flodmundingen til Lastepladsen	-	2. 0. 0.
- Lastepladsen tilsøs	-	3. 0. 0.
For Bugserbaad fra Søen	pr. Stand.	- 0. 0. 10.
- — tilsøs	-	- 0. 1. 0.
For Ballastpram, medregnet		
Bugserbaad til samme	- Ton	- 0. 2. 0.

Ved Sammenligning med tidligere gjældende Tarif fremgaar, at Lastepengene, der før uden Berettigelse opkrævedes med 1 sh., nu ere nedsat til det Lovmæssige, 10 Kop. pr. Last lig 2 Tons. Adressepengene, der før, sammenlagt med en egen Post for Doktor og Medicin, var 2 sh. 6 d, ere derimod opsatte med 3 d pr. Standard. For Ballastløsningen betales før 1 sh. 6 d pr. Ton, beregnet af en Trediedel af Skibets Drægtighed, uanseet det udlossede Kvantum, nu derimod 2 sh. pr. Ton udlosset Ballast. Lods- penge og andre Udgifter ere derimod uforandrede. For Fragtforskuud til Skibene, hvorpaa tidligere i Mesen toges ublu Avance, indtil 40 %, var Beregningen ifjor meget moderat, 26 d pr. Rubel, altsaa 1 Pence mindre end i Archangel. Desuagtet maa Skibsafgifterne i Mesen ansees for uforholdsmæssig høie, især naar man, som allerede bemærket, tager Hensyn til Stedets Ube- kvemhed i det Hele taget. Af Afsnittet om Fragtsatserne synes ogsaa at fremgaa, at denne Omstændighed allerede har bevirket, at Fragterne fra Mesen ifjor stode adskilligt høiere end fra andre Havne ved Hvidesøen.

Ifjor indførtes i Rusland det internationale System for Maaling af Skibe, hvilket samtidig med ikke ubetydelig Tidsbesparelse ved Expeditionen ogsaa i nogen Grad bidrager til at formindske Afgifterne for Skibene især i Archangel, hvor samtlige Udgifter med Undtagelse af Lodspengene beregnes efter Tonnagen. En russisk Last skulde nemlig være 2 Register Tons, men Drægtigheden beregnedes efter saa ufuldstændige Data, at Lasten som oftest blev mindre end 2 Tons, og Drægtigheden saaledes, især for Skibe af nyere Konstruktion, større end den skulde være. Exempelvis kan anføres, at Drægtigheden af 168 norske Seilskibe, efter norske Maalebreve 42,716 Tons, var 46,157 Tons efter russisk Maaling. Det hændte imidlertid ogsaa, at enkelte Skibe bleve mindre. De faste Udgifter i Archangel, nemlig Lastepenge, Adressepenge og Afgifter til Byen, beløbe sig til 79 Kop. pr. Ton.

Sundhedstilstanden under Fjoraaret var, uagtet Koppesygdom i nogle Landkommuner, i det Hele taget tilfredsstillende i hele Distriktet.

Fra norsk Skib deserterede under Sommeren en svensk Sømand. Ingen Desertioner fandt Sted fra svenske Skibe under Aarets Skibsfart.

Det hænder ikke saa sjelden, at Skibe ankomme med pasløse finske Søfolk, tilhørende Skibsbesætningen. De sidste Aars politiske Uroligheder her i Landet have medført, at Autoriteterne strengt paase, at russiske Undersaatter, forhyrede med udenlandske Fartøier, kunne legitimere deres Ret til Søfart i Udlandet, idet de i modsat Fald blive Skibene fratrene og hjemtransporterede som Fanger. Ifjor havdes saadanne Tilfælde, og da det her paa Stedet som oftest er vanskeligt at skaffe duelige Søfolk til Remplacering, kan det ikke noksom anbefales, at der ved Forhyring af russiske Undersaatter paasees, at de ere forsynede med gyldigt Pas.

Import. Fra norsk Finmarken indførtes i russiske Kystfartøier:

1. til Archangel i 249 Fartøier, hvoraf 8 Dampskibe, tilsammen drægtige 15,451 Tons:

saltet og tørret Fisk	Pud 736,437	til Værdi	SR. 648,064
— Sild	5,867	—	” 3,563
Salt	5,751	—	” 1,815
Vildtskind	39	—	” 6,724
Mølle- og Slibestene	1,838	—	” 1,793
Kaffe	109	—	” 1,480
Vine	76	—	” 500
Manufaktur- og forskj. andre Varer	—	—	” 3,395

SR. 667,334

2. til Onega, Suma, Soroka, Kem og Mesen i

46 Fartøier, dr. 2,514 Tons:

saltet og tørret Fisk Pud 121,145 til Værdi SR. 132,816

— Sild — 38 - — " 35

Salt — 5,191 - — " 1,751

Vildtskind, 868 Stkr. og — 15 - — " 5,917

Mølle- og Slibestene — 2,042 - — " 2,144

Forskjellige andre Varer . . . - — " 107

SR. 142,770

Import fra norsk Finmarken Aar 1880 SR. 810,104

Fra andre udenrigske Steder, hovedsagelig

England og Hamburg, indførtes:

1. til Archangel:

Forskj. Varer til Værdi SR. 199,745

2. til Onega, Soroka og Mesen:

Forskj. Varer - — " 7,004 " 206,749

Distriktets samlede Import Aaret 1880 SR. 1,016,853

— — — — — 1879 " 973,217

hvoraf fra norsk Finmarken " 710,679

Export. Til norsk Finmarken udførtes i russiske Kystfartøier:

1. fra Archangel i 211 Fartøier, hvoraf 9 Dampskibe, tilsammen drægtige 14,205 Tons:

Mel, Gryn, hovedsa-

gelig Rugmel . . Pud 418,583 til Værdi SR. 460,100

Rug, Havre . . . Tschetvt 40 - — " 425

Spiritus Vedro 456 - — " 3,700

Kjød Pud 3,428 - — " 14,050

Smør — 1,359 - — " 11,419

Tougværk — 2,267 - — " 17,299

Tjære og Beg . . Tdr. 90 - — " 484

Forskjellige Træmaterialier, hvoraf

26,591 Planker og Bord . . . - — " 14,502

Hø, Halm Pud 2,816 - — " 929

Grøntsager, Poteter . — 840 - — " 545

Lys, Sæbe, Ravndug, Mursten og

andre Varer - — " 745

SR. 524,198

2. fra Onega, Suma, Soroka, Kem og Mesen i

76 Fartøier, dr. 3,917 Tons:

Rugmel, Gryn . . . Pud 11,503 til Værdi SR. 13,039

Smør, Kjød, Talg . . — 1,120 - — " 4,436

Forskj. Træmaterialier, Tjære . . - — " 12,455

Fjær Pud 108 - — " 431

Grøntsager, Poteter . — 2,500 - — " 885

Huder, Tougværk, Tran, Sæbe og

andre Varer - — " 710

SR. 31,956

Export til norsk Finmarken Aar 1880 SR. 556,154

Til andre udenrigske Steder udførtes:

1. fra Archangel: Forskj. Varer . til Værdi SR. 10,107,152	
2. „ Onega: Trælast til Værdi SR. 303,400	
3. „ Soroka: — - — „ 211,088	
4. „ Mesen: — - — „ 126,000	
	„ 640,480
Export til andre udenrigske Steder	SR. 10,747,632
Distriktets samlede Export Aaret 1880	SR. 11,303,786
— — — — — 1879	„ 10,443,902
hvoraf fra norsk Finmarken	„ 489,836

Ovenstaaende Tabeller udvise, at Fjoraarets Skibning fra Archangel til Udlandet udenfor norsk Finmarken gik op til SR. 10,107,152, hvilket er SR. 611,557 mere end det foregaaende Aars. Beløbet, der repræsenterer den officielle Lokalpris paa Varerne med Tillæg af de før Skibningen paa samme faldende Udgifter, kan dog ikke strengt betragtes som den virkelige Værdi, da Toldkammerets Beregninger, der hovedsagelig ere benyttede, tildels ere baserede paa Taxtpriser, der flere Aar uforandrede have tjent som Grundlag. Uagtet de ifjor i Udlandet herskende daarlige Konjunkturer for Flaxvarer, de værdifuldeste af Archangels Exportartikler, oversteg dog Udførselen af disse Varer det foregaaende Aars med 71,735 Pud, medens det her efterliggende, usolgte Kvantum skal beløbe sig til ca. 160,000 Pud. Naar undtages Linsæd, hvoraf ifjor udførtes ca. 25,500 Tschetvert mindre end i 1879, var Exporten af de øvrige mere betydende Varer ligeledes større i 1880 end det foregaaende Aar. Saaledes mere af Havre 87,886 Tschetv., af Tjære og Beg 20,245 Barrels og af Trælast 3,879 Ptbg. Standard. Af Tjære ligger usolgt paa Pladsen 14,800 Barrels. Af Rug, som de sidste Aar sjelden er bleven skibet fra Archangel, udførtes ifjor 19,328 Tschetv. til Holland. Exporten af denne Kornsort, før en betydelig Udførselsartikel fra Stedet, kan mere betragtes som en Tilfældighed, som neppe iaar vil gjentage sig. Hvad i Indlandet ikke medgaar til Formaling af Mel og til Brændevinsbrænderierne, bliver i Regelen opkjøbt fra Østersøhavnene. I det Hele taget synes det med hvert Aar at blive vanskeligere for Archangel paa Produktionsstederne at konkurrere i Flax- og Kornvarer med disse Havne, hvorhen Varerne paa Grund af lettere Kommunikationer ofte kunne afsættes med større Fordel. Antallet af Archangels Exporthuse have derfor ogsaa i de sidste Aar været i Aftagende. Et af de større Huse, som allerede forlængst havde flyttet sin Hovedforretning til St. Petersburg, har fra Nyaaret aldeles sluttet i Archangel, hvor for Nærværende blot findes to større Exportforretninger for nævnte Varer. Naar Handelen desuagtet har kunnet drives endog i større Omfang end tidligere og til sine Tider med stor Fordel, ligger dette for en stor Del i Udlandets lave Kurs paa Rubel de sidste Aar. Da Stedet saagodtsom ingen Import har, ville Fragterne herfra altid holde sig forholdsvis høie, og kan heri ikke ventes nogen Forandring, saalænge det nordlige Rusland forbliver uden Jernbaner og forbedrede Kommunikationsmidler i det Hele taget. Som ovenfor anført ere Udsigterne for saadanne Anlæg ikke lyse. Distriktets Export gik ifjor som almindelig i ganske overveiende Grad til britiske Havne, en mindre Del Trælast og Flaxvarer til Frankrige, Linsæd, Tjære og Beg tildels til Holland.

De mest naturlige Exportvarer fra Hvidesøhavnene vil altid blive Trælast, Tjære, Beg og andre Skovprodukter. Tilgangen af Skov er ganske overordentlig stor, Flødningen let, og Varen, af udmærket Beskaffenhed, staar i høi Pris paa Udlandets Markeder. Tømmerpriserne ere vistnok de sidste Aar,

sammenlignet med tidligere Tider, i betydelig Grad stegne, formentlig hovedsagelig paa Grund af, at Skoveieren, næsten udelukkende Staten, først nu synes at have faaet Øinene op for sin Eiendoms Værdi, men maa sikkerlig Priserne endnu kaldes meget moderate. Man hører ogsaa her blandt Exportørerne Tale om, at Skovene minke stærkt, og det er vistnok saa, at det ikke mere er saa let som tidligere i 5 Versts Afstand fra Flødningselv at finde de bedst passende Dimensioner af Tømmer for Export, men desuagtet kan det vistnok siges, at Skovene i Dvinaflodens Omraade endnu for en Række af Aar ere udtømmelige.

Det er fra Archangels, Vologdas og for en mindre Del fra Olonets's Guvernementer, at Tømmeret drives ned til Hvidesøhavnene. Man regner i det første 30 og i Vologdas Guvernement 33½ Million Dessjatin Skov (1 Dessjatin lig 1.0925 Hektar). Perms Guvernement med ca. 23 Millioner Dessjatin, næst Vologdas og Archangels det skovrigeste i Rusland, har vistnok naturligst Afløb til det sorte og det kaspiske Hav, men kan ogsaa sættes i let Vandforbindelse med Floderne til Hvidesøen. (Nord-Katharina-Kanalen, der forener Kama- og Vytschegdafloderne, skal for Nærværende for endel være tilsandet). Regner man endelig Vjatkas Guvernement med ca. 9 Millioner Dessjatin Skov, som staar i Vandforbindelse med Perms Guvernement, saa vil det sees, at der i det nordlige og nordøstlige Rusland findes et samlet Skovgebet af optil 100 Millioner Dessjatin, hvorfra Tømmer kan drives til Hvidesøhavnene.*) Tages der Hensyn til denne uhyre Skovrigdom og Distriktets lidet udviklede Trælastexport, maa man næsten være berettiget til at sige, at Skovene endnu staa saagodtsom urørte. Da Skovene i det sydlige og vestlige Rusland allerede synes at være temmelig medtagne, kan det vel med Sikkerhed antages, at Udførsel af Trælast fra Archangels Guvernement i en ikke fjern Fremtid vil tage et ganske andet Opsving end hidtil.

Nedenstaaende Tabel viser Distriktets Udførsel af Trælast de sidste 8 Aar.

Aar.	Archangel.	Onega.	Soroka.	Mesen.	Tilsammen.
1873.	20,339	6,506	3,167	1,756	31,768
1874.	26,394	8,590	4,295	2,550	41,829
1875.	28,731	10,354	1,126	2,109	42,320
1876.	32,428	6,656	1,001	2,937	43,022
1877.	31,682	10,262	4,009	2,468	48,421
1878.	26,234	8,228	6,410	2,684	43,556
1879.	37,846	8,990	3,876	—	50,712
1880.	39,025	7,585	5,277	2,824	54,711
Sum	242,679	67,171	29,161	17,328	356,339

Tømmeret flødes til Archangel paa Floderne Jug, Vaga, Vytschegda, Sukhona, Jemtsa, Pinega, Dvina og deres Bifloder, hvilke omfatte et Skovgebet, rækkende fra Sibiriens Grændser til Volgas Kilder. Det fældte Tømmer bliver om Vinteren bragt til Lunnepladsene ved Smaafloederne, om Vaaren flødet ned til Mundingerne af disse, enten stokkevis eller i Smaaflaader paa

*) Holtzhandel und Holtzindustrie der Ostsee-Länder von Dr. Gustav Marchet und Regierungsrath Dr. W. F. Exner. Weimar 1876.

40—60 Stokke. Her samles alt Tømmeret i saadanne, som igjen forbindes for Flødningen paa Hovedfloderne, saa Tømmeret udover Sommeren og Høsten kommer til Sagbrugene i Flaader paa 800—1,000 Stokke. Det nedflødede Parti kommer saaledes i Regelen først til Udslibning næste Aar. Hugningen sker paa Akkord, og er det tildels Huggerne, der ogsaa besørge Flødningen helt ned til Brugene. Skovene er alt efter Beskaffenheden og Afstanden fra Flødningselv inddelte i Revierer af 4 Klasser, Priserne afpassede efter Tømmerets Godhed og Omkostningerne ved Driften af samme. Træerne forsælges paa Roden, enten efter Tarif med angivet Længde og Tykkelse, eller efter Anbud paa offentlige Auktioner. Denne sidste Maade, ved hvilken Priserne ikke maa understige et af Forststyrelsen opstillet Minimum, har hidtil været den almindelige ved Salg af større Partier for Udslibning. Kjøbekontrakterne gjaldt i Regelen Hugning i 3 Aar. I Kontrakterne tages intet Hensyn til det kubiske Indhold af Træet, kun Længderne, indtil 12 Arsclin, ere angivne. Ingen Udvisning finder Sted, saa Kjøberen selv vælger sit Træ, uanset Tykkelsen i det Revier, som Handelen omfatter. De af Trælastexportørerne mest søgte Dimensioner ere 10—12 Arsclins Længde med 7—9 Verschoks Topende (1 Arsclin 0.7112 Meter, 1 Verschok 4.445 Centimeter, 16 Verschok lig 1 Archin). Topperne af de fældte Træer efterligge i Skoven for Statens Regning og medfølge saaledes ikke i Handelen. Skovauktionerne for den fra Archangel skibede Last afholdes af Forststyrelsen i Archangel baade for Archangels og Vologdas Guvernementer. De have hidtil udelukkende omfattet Furutømmer. Ved den Høsten 1876 afholdte Auktion, for Leverance i tre Aar, vare Priserne følgende:

fra 1ste	Klasses	Revier,	Archangels	Guvernement	pr. Stok	. .	SR.	1.17
- 2den	—	—	—	—	—	. .	-	0.95
- 3die	—	—	—	—	} Intet solgt.			
- 4de	—	—	—	—				
- 1ste	—	—	Vologdas	—	pr. Stok	. .	-	1.06 $\frac{2}{10}$
- 2den	—	—	—	—	-	—	. .	0.92 $\frac{1}{2}$
- 3die	—	—	—	—	-	—	. .	} 0.82
- 4de	—	—	—	—	-	—	. .	

Til disse Priser lægges 12 % for Flødningsmaterial, for ved Roden efterlagt ubrugeligt Tømmer, for fældet Skov ved Rydning af Veie m. m. I Archangels Guvernement kjøbtes næsten udelukkende i 1ste Klasses Revierer, for Vologdas derimod, hvorfra i Regelen kommer noget mere end Halvparten af det hele Kvantum, i de forskjellige Klasser, men ubetydeligt i 1ste Klasse.

Den af Forststyrelsen ved 1879 Aars Auktion opstillede Minimumspris SR. 1. 17 pr. Stok for 1ste Klasses Tømmer i Archangels Guvernement, lavere Klasser i Forhold, akcepteredes ikke af Exportørerne, og blev saaledes ingen Handel afsluttet. Heller ikke Fjoraarets Auktion førte til noget Resultat, uagtet Anbudene gik op til SR. 1.48 pr. Stok, 1 Kopek mere end den opstillede Minimumspris. De bleve nemlig ikke godkjendte af Forst-Departementet, som det hed, paa Grund af Formfeil. Trælastexportørerne have derfor været nødte til for nærværende Aars Skibning at kjøbe Tømmer efter Tariftaxterne, hvilket ogsaa sker for kommende Aars Skibning. Da dette falder noget dyrere, og da megen Tid gik tabt, især i Vinter ved de opstaaede Vanskeligheder med Auktionen, ere Indkjøbene bleve adskilligt reducerede, især for 1882 Aars Skibning, da intet Tømmer i Vinter er blevet solgt i Vologdas Guvernement, hvor Styrelsen skal have en ny Tarif under Arbeide. I Vologda kjøbes dog adskilligt Tømmer i private Skove.

At opstille Beregning over Drifts- og Sagningsomkostninger samt Lastens Kostende, færdig til Udskibning, bliver naturligvis vanskeligt. Archangel har 5 Dampsage paa Lasteplassen Maimax, omtrent $\frac{3}{4}$ Mil fra Byen, og et Par mindre Vandsage oppe i Floden. Ialt arbeides med 10 dobbelte og 22 enkelte Rammer samt 6 Cirkelsage foruden Kant- og Kapsage. Samtlige Sagbrug ere, hvad Maskiner betæffer, neppe tidsmæssige. Naar man lægger Mærke til, at Arbeidet i Regelen gaar Aaret rundt, turde den ubetydelige Produktion formentlig tilstrækkelig bevise dette. 20—25 Stokke pr. Ramme i 8 Timer skal være det Almindelige, der sages. Desuden svarer Arrangementet paa Tomterne neppe heller til Tidens Fordringer. Jernbaner og bekvemme Arbeidsredskaber fattes, og benyttes til Driften en Mængde Heste, ikke alene til at slæbe Tømmeret paa Land men ogsaa til Transport af Stokken til Sagen, af den skaarne Last m. m. Naar hertil kommer, at der af Tømmeret i Regelen kun udvindes Planker og Bord, fra 1—3 Tommers Tykkelse, 7—11 Tommers Bredde, (de sidste Aar har man dog begyndt at skibe Plankeender), at Affaldet indtil den sidste Tid har været anseet som aldeles værdiløst, og fremdeles omtrent er det, at Administrations-Omkostningerne ere overordentlig høje, saa kommer den færdige Last, uagtet billigt Indkjøb paa Tømmer og lave Arbeidspriser, formentlig i langt højere Pris end rimeligt. Det paastaas almindeligt, at Sugning, Vedligeholdelse, Skibning, Renter, Amortisation m. m. m. gaar op til 1 Rubel pr. Stok. Hugning, Drift i Skoven og Flødning kan høit beregnet ansættes til 80 Kopek pr. Stok, hvilket tillagt 20 Kopek for uforudseede og andre Udgifter altsaa ogsaa skulde blive 1 Rubel pr. Stok. Som allerede anført have Tømmerpriserne de sidste Aar været i Stigende, ifjor og iaar tildels fordi Exportøreren have været nødt til at købe efter Tarifpriser for mindre Salg istedetfor som tidligere efter Tilslag paa Auktioner for større Leveringer. Tarifprisen for største Dimension af det almindelige Exporttømmer (12 Arschin—9 Verschok), som paa den i Aaret 1876 afholdte Auktion betaltes med SR. 1.17, vil af vedlagte Uddrag af Tariffen (Bilag 1) sees at koste SR. 2.55 i 1ste Klasse af Archangels Guvernements Skove. Desuagtet kommer man formentlig det Rigtige temmelig nær ved at antage SR. 1.50 som Middelpris for det til Skibning iaar og næste Aar kommende Tømmer. Lægges hertil det antagne Udlæg for Hugning, Drift i Skoven og Flødning, ialt SR. 1.00, skulde altsaa Stokken, nedbragt til Sagbruget, koste SR. 2.50. Naar hertil kommer SR. 1.00 for Tilvirkningsudgifter ved Sagen, Skibning m. m. udkommer ialt SR. 3.50 pr. saget Stok. Regnes endelig 15 Stokke pr. Ptbg. Standard, hvilket med Archangeltømmerets Dimensioner (Middeltykkelse i Toppen formentlig $7\frac{1}{2}$ Verschak) turde være altfor meget, skulde Prisen paa 1 Ptbg. Standard skaaren Furulast ved Skibssiden, færdig til Indskibning, blive SR. 52.50. Med en Middelpris pr. Granstok paa Roden af 75 Kop. og de samme Udgifter som for Furu iøvrigt skulde 1 Ptbg. Standard skibningsfærdig, skaaren Granlast komme i SR. 41.25. Driftsomkostningerne i Skoven kunne dog formentlig reduceres med mindst 10 Kopek for Gran. Som ovenfor bemærket skibes for Nærværende ingen Granlast fra Archangel.

Fritombord-Priserne for skaaren Furulast fra Archangel vare i Aarene:

1874	1ste Sort:	fra	£ 12	til	£ 12 10 sh.,
	2den	—	- - 9	-	- 10
	3die	—	- - 8	-	- 9
1875	1ste	—	- - 10	-	- 11
	2den	—	- - 7 10 sh.	-	- 8 5 -
	3die	—	- - 6	-	- 7

1876	1ste Sort:	fra	£ 11	til	£ 12	
	2den	—	- - 8	- -	9 10 sh.,	
	3die	—	- - 7	- -	8	
1877	1ste	—	- - 12 10 sh.	- -	13 10 -	
	2den	—	- - 9 10 -	- -	10 10 -	
	3die	—	- - 8	- -	9 10 -	
1878	1ste	—	- - 11 10 -	- -	12	
	2den	—	- - 8 10 -	- -	9 10 -	
	3die	—	- - 7	- -	8	
1879	1ste	—	- - 9 10 -	- -	10 10 -	
	2den	—	- - 5 15 -	- -	7	
	3die	—	- - 2 15 -	- -	5	
1880	1ste	—	- - 12	- -	12 10 -	
	2den	—	- - 8	- -	10 10 -	
	3die	—	- - 4 10 -	- -	5	

For nærværende Aars Skibning er endnu lidet solgt, især til England, men til gode Priser. Saaledes skal være obtineret for 1ste Sort £ 13, for 2den Sort £ 9 10 sh. og for 3die Sort £ 6 10 sh.—£ 6.

Ved Sagningen antages at udkomme 15 à 20 % 1ste Sort, 45 à 50 % 2den Sort og 35 % 3die Sort Planker og Bord.

Onega, Soroka og Mesen, hvoraf de to første faar en stor Del af Tømmeret fra Olonets Guvernement, have for Nærværende billigere Indkjøb af Tømmer end Archangel, da man paa disse Steder endnu arbejder paa ældre Kontrakter med Staten. For Onegas Vedkommende skal saaledes Prisen pr. Stok paa Roden være SR. 1.12, for Sorokas og Mesens betydelig billigere, men paastaaes det i alle Fald, at Omkostningerne ved Driften ere større. Naar Lasten fra Onega og maaske ogsaa fra Soroka til sine Tider staar i noget høiere Pris paa Udlandets Markeder end Archangellasten, turde dette hovedsagelig ligge i de lavere Fragter paa Grund af lavere Skibsafgifter paa Skibningsstederne. Onega, der tilhører et engelsk Kompagni, er den Lastplads ved Hvidesøen, hvorfra Trælastexport længst har fundet Sted, Soroka er derimod et nyt Anlæg. Det sidste skal være ganske tidsmæssigt indrettet. Sidste Aar forsøgtes fra Soroka Skibning af Tøndestav. Stedet har saavel som Onega den Fordel fremfor Archangel og Mesen, at de kunne besøges af store Skibe, men ere Ankerpladsene 6—10 Kvartmil fra Sagbrugene, saa at Lastning maa ske fra Lægter. Mesen har iøvrigt liden Betydning.

Markederne for Distriktets Trælast ere Storbritannien, Irland og Frankrige, England i ganske overveiende Grad. Til Frankrige (Bordeaux, Marseille og Cette) skibes for det Meste Bord.

Fra Byen Kem, omtrent 6 Mile nordenfor Soroka, i hvis Distrikt findes store Statsskove af god Kvalitet, og hvorfra Trælastexport endnu ikke har fundet Sted, vil saadan med det Første blive sat igang, idet Staten netop har solgt 1,000,000 Træer, at hugges i 10 Aar for Skibning fra Kem. Med Handedelen fulgte et for omtrent lignende Tid siden en Mils Vei fra Byen opført Sagbrug, som dog aldrig har leveret Last, da Etablisementet siden Opførelsen har været sekvestreret af Staten. Stedet har en udmærket Havn for store Skibe, som skulle kunne lægge til Kai lige ved Bruget, og vil blive af ganske stor Betydning for Skibsfarten paa Hvidesøen. Uagtet Sagbruget med fuld Indretning staar færdigt, er det dog ikke sandsynligt, at nogen Skibning iaar vil finde Sted.

Fra Archangel afgik ifjor til Udlandet udenfor norsk Finmarken 507 Skibe, drægtige 159,806 Tons, hvoraf 98 Dampskibe. I Aaret 1879 afgik fra Stedet 479 Skibe, deraf 77 Dampskibe.

Afgik fra Onega i 1880	39	Skibe, drægtige	16,636	Tons.
— - — - 1879	41	—	20,820	—
— - Soroka - 1880	26	—	11,721	—
— - — - 1879	23	—	8,908	—
— - Mesen - 1880	14	—	6,157	—
— - — - 1879	—	—	—	—

Til Oversigt af Distriktets Skibsfart paa Udlandet i det Hele taget tjener medfølgende Tabel (Bil. 2) over de i de sidste 5 Aar fra Distriktet afgaaede Fartøier, russiske Kystfartøier til norsk Finmarken ikke medregnede.

Af Tabellen fremgaar, at Dampskibenes Antal er i temmelig rask Stigende. Naar Aaret 1879 heri synes at gjøre en Undtagelse, maa lægges Mærke til, at Distriktet ligesom russiske Havne i det Hele taget besøgtes af faa britiske Skibe nævnte Aar. Det er især Flaxvarer, Korn og Sæd, der skibes med Dampskibene, imidlertid have disse i de sidste Aar ogsaa begyndt at føre Trælast. Ifjor blev saaledes fra Distriktet skibet Træ i 16 Dampskibe. Middeltal for Indtag af Trælast pr. Dag i Seilskibe har for Archangels Vedkommende været ca. 130 Ptbg. Standard, i Onega og Soroka omtrent 200. For Dampskibe kan formentlig regnes minst 350 Standards, og repræsenterer saaledes 16 Dampskibe omkring 40 Seilskibe, hvilket allerede er ganske betydeligt til en Begyndelse. Antallet af Trælastfartøier (Seil og Damp) fra Distriktet var ifjor 371, hvoraf 159 norske og 13 svenske, alle Seilskibe, i hvilke mere end $\frac{4}{10}$ af Distriktets Trælast udførtes.

Uagtet man vistnok har seet, at Dampskibene i Trælastfarten fra andre Havne tildels tage meget virksom Del, synes det dog paa Grund af den korte Skibningstid vanskeligt at tænke sig, at de her i Distriktet have Udsigt til at dominere, medmindre at de nedstemme Fordringerne paa hurtig Expedition, hvilket maaske vanskeligt kan gøres med de for Nærværende betingede Fragter, der aldeles ikke have været højere for Dampskibene, tværtom. Det for Lastning af Seilskibe i Certepartierne stipulerede Indtag er for det Meste 10 Standards pr. Dag, for Dampskibene omtrent det Sexdobbelte, og har det hidtil vist sig med mange Seilfartøier paa engang under Lastning, hvilket her er det Almindelige, at Brugene have havt stor Vanskelighed ved at levere Ladningerne i den bestemte Tid.

Distriktets Import fra Udlandet udenfor norsk Finmarken var ifjor endnu ubetydeligere end almindeligt og understeg i Værdi foregaaende Aars med SR. 55,789.

Ved keiserlig Ukas af 23de November 1880 er Akcisen paa indenlandsk Salt ophævet for hele Riget; ved Ukas af 16de December 1880 er Indførselstolden paa udenlandsk Salt betydeligt reduceret, Indførselstolden paa andre Varer forøget med 10 %, Afgiften for Oplægning af Varer i Toldkammernes Pakhuse fordoblet, og Afgifterne paa Handelspatenter betydeligt forøgede; samtlige disse Bestemmelser traadte i Kraft den 1ste Januar dette Aar.

Naar Hensyn tages til Landets store Befolkning og den høie Told paa udenlandsk Salt, kan den indenlandske Tilvirkning af denne Vare neppe siges at have været meget betydelig. Det er især den sydøstlige Del af Riget, der er rig paa Salt. I Aaret 1879 blev saaledes paa Krim tilvirket $10\frac{1}{2}$ Million Pud, i Astrachans Guvernement 13 og i Perms Guvernement $12\frac{1}{2}$ Millioun Pud Salt. I andre Dele af Landet forholdsvis ubetydeligt, i Archangels Guvernement saaledes blot 103,290 Pud. For hele Riget skal Salttilvirkningen nævnte

Aar have beløbet sig til ca. 42 $\frac{1}{2}$ Million Pud. Statens Indtægt af Saltakci-sen, der for de forskjellige Landsdele varierede fra 10 til 30 Kopek pr. Pud (i Archangels Guvernement 10 Kopek), udgjorde i 1879 SR. 12,447,116 og tillagt andre Indtægter af Salt, idet Staten tildels havde egne Oplag, ialt SR. 13,392,851.

Ukasen af 16de December f. A. har i Udtog følgende Lydelse:

- I. Fra 1ste Januar 1881 bliver istedetfor den i Toldtarifens § 49 bestemte Told at opkræve:
 1. af Salt, indført søveis og over Land, undtagen til nedenfor anførte Steder, med 20 Kopek pr. Pud. (Var tidligere 38 $\frac{1}{2}$ Kop.).
 2. af Salt, indført til Havnene i Archangels Guvernement 10 Kopek pr. Pud. (Var 22 Kop.).
- II. De for Saltindførsel til den Murmanske Kyst eksisterende Privilegier (al Indførsel til Murmanskysten er toldfri) saavelsom Forbudet mod Indførsel af Salt gjennem Havnene i det sorte og i det Kaspiske Hav forblive fremdeles gjældende.
- III. Indeholder forskjellige specielle Bestemmelser.
- IV. Fra 1ste Januar 1881 bliver at opkræve Tillægstold af 10 Kop. pr. Rubel for Varer, importerede over de europæiske og asiatiske Grændser, med Undtagelse af: a) Salt, b) tyrkiske og persiske Varer, indførte over den tyrkiske og persiske Landgrændse til de transkaukasiske Havne i det Kaspiske Hav og til Astrachan.
- V. Denne Tillægstold af 10 Kop. bliver som al anden Told at erlægge i Guld.
- VI. Af udenlandske Varer, i Oplag paa Rigets Toldkammere efter 1ste Januar 1881, betales i Afgift for Magasinering det Dobbelte af det i Toldreglementets § 993 bestemte Beløb.

Denne Afgift varierede efter Varens Beskaffenhed og Oplægningsmaaden fra $\frac{1}{2}$ til 4 Kopek pr. Pud Brutto pr. 3 Maaneder. De øvrige Artikler i Ukasen omhandle Paalæg paa Handelspatenter.

Man gjør sig her i Landet meget store Forhaabninger om Fordelene af de indførte Forandringer, Salt vedkommende. Den betydelige Reduktion i Prisen vil naturligvis bevirke forøget Forbrug og især have Betydning for de lavere Klasser af Folket, som ikke forbruge udenlandske Varer og saaledes ikke komme til at føle Trykket af den forhøiede Told paa disse. At den lettere Adgang til Salt vil være af den største Betydning for Udvikling af Landets Fædrift og Agerbrug, for Fiskerierne samt for forskjellige andre Industrigrene er indlysende.

Med den ubetydelige Salttilvirkning her i Guvernementet, omirent 1,600 Tons, tør man vel med forøget Forbrug gjøre Regning paa større Indførsel — nogle flere Saltfragter for Skibene — saameget mere som det vil være seet, at Salttolden for dette Distrikt er bleven reduceret med 2 Kopek mere pr. Pud, end Akcisen beløb sig til.

Efter officielle Opgaver, der dog kun gjøre Fordring paa tilnærmelsesvis at angive rigtige Talstørrelser, skal Samhandelen mellem Archangels Guvernement og norsk Finmarken ifjor have været betydeligere end nogensinde. Sammenlignet med Aaret 1879, hvis Handelsomsætning, som medfølgende Tabel (Bil. No. 3) udviser, i høi Grad overgik de foregaaende Aars, var sammenlagt Værdi af Import og Export ifjor SR. 165,743 større end i 1879. Dette Beløb fremkommer dog nærmest ved høiere Værdiangivelser paa Hovedartiklerne, Fisk- og Kornvarer, idet de ind- og udførte Varemængder ikke i meget væsentlig Grad oversteg foregaaende Aars. Saltet og tørret Fisk sees ifjor beregnet til 90 $\frac{3}{4}$ Kopek og Mel til SR. 1.10 pr. Pud, medens Priserne

i 1879 opgaves til respektive 81½ Kopek og SR. 1.03. Af de øvrige Varer, der ere Gjenstand for Export fra Distriktet, var Forskjellen for sidste og foregaaende Aar heller ikke stor. De vigtigste vare som almindeligt Træløst, Tougværk, Kjød og andre Fødevarer, af hvilke Smør de sidste Aar synes at have faaet større Betydning. Importartiklerne ere med Undtagelse af Fiskevarer af mindre Vigtighed.

De statistiske Opgaver over Guvernementets Fiskerier ere temmelig mangelfulde; for de vigtigste, Torskefiskerierne, fattes saaledes Angivelse over Fangstens Mængde. Paa Toldkammerne føres vistnok Optegnelser over Indførselen ogsaa af indenlandske Fiskeprodukter, men da de ligesom for toldfrie norske Fiskevarer støtte sig til løse og høist upaalidelige Opgaver af Skipperne, have de liden Værd. Fra Murmanskysten opgives saaledes ifjor at være indført til Archangel 154,682 Pud saltet og tørret Fisk, formentlig hovedsagelig Torsk, til Værdi SR. 155,143, altsaa nærmest 1 Rubel pr. Pud. Toldkammeret har ledsaget denne Opgave med Bemærkning om, at nævnte Kvantum er indført i Fartøier, ankomme direkte fra Murman, og at Fangst, gjort paa denne Kyst og indført i Fartøier paa Reise fra Norge, er opført som norsk Vare. Heraf fremgaar allerede, at Opgaverne over Fiskeindførselen i det Hele taget ikke kunne skjønkes fuld Tillid. Saltet og tørret Fisk (Sei, Torsk og andre Arter uden Forskjel) føres desuden uanseet den store Forskjel i Vægt og Pris underet, og er man saaledes aldeles berøvet Muligheden af at bedømme den indførte Fiskemængde. Da saagodtsom al Tørfisk indføres fra Norge, idet saadan sjelden virkes paa Murmanskysten, skulde det synes, at den opgivne Værdi paa norsk, sammenlignet med russisk Fisk, maa være for lavt ansat, uagtet vistnok en stor Del af den første bestaar af Sei, og russisk Saltfisk i Regelen staar i højere Pris paa Archangels Fiskemarked end lignende norsk Vare.

Russerne salte paa Fiskeværerne direkte i Fartøierne med forholdsvis lidet Salt. Fisken bliver derfor lidet udlaget og beholder et rødt Udseende, som netop falder i Russernes Smag. Den af Handelsmændene i Norge under Vinteren for Russehandel virkede Vare er stærkere saltet, mere udlaget og har hvidere Farve, men staar, som sagt, oftest i lavere Pris. Den hos den norske Almue indkjøbte Fisk, som Russerne selv indsalte, antages ogsaa ofte at give mindre værdifuld Vare, da den tildels skal være flere Dage gammel, inden den sælges og kommer i Salt. Om saaledes Toldkammerens Opgaver over Fiskeindførselen fra Norge end ikke kunne ansees for ganske paalidelige, synes de dog at paavise, at Importen fra Finmarken de sidste Aar har taget et stort Opsving. Dette kan formentlig hovedsagelig tilskrives den stadige Tiltagen af direkte Udførsel af Fiskevarer fra Murman til St. Petersburg. Denne forøgede Udførsel til Østersøen bevirker naturligvis mindre Fiskeindførsel af russisk og mere af norsk til dette Distrikt. Det har hidtil ikke været muligt at erholde officielle Opgaver over nævnte Udførsel søvejs til Østersøen, som ifjor siges at have beløbet sig til ca. 200,000 Pud. En vigtig Omstændighed ved denne Trafik er, at en stor Del af den til Østersøen som russisk Produkt udførte og saaledes der toldfrit indførte Fisk er af norsk Fangst, indkjøbt af Russere i Finmarken, idet Toldtarifen, som i tidligere Beretning oplyst, fortolkes saaledes, at Fisk af norsk Fangst betragtes som russisk Produkt, naar den er indsaltet af Russere. En anden Omstændighed, som lader haabe, at Fiskeindførselen fra Norge fremdeles vil tiltage, er, at Markedet for Ishavets Fiskeprodukter stadig udvides syd i Rusland.

Fiskehandelen i Archangel foregaar under Stedets Høstmarked, som fra gammel Tid har været Kystboernes (Pomorerne) fornemste Forretningsplads,

ikke alene for Afsætning af deres Fiskeprodukter og andre i Norge indkjøbte Varer, men ogsaa for Indkjøb af allehaande for deres Bedrift og Livsophold fornødne Gjenstande, hvorhos de ogsaa under Markedet gjøre Afregning med Stedets Handlende for om Vaaren paa Kredit optagne Varer, saasom Mel, Tougverk og lignende, der ere Gjenstand for deres Handel om Sommeren. Til Markedet indfinder sig Almuen fra de omliggende Distrikter, Fiskeopkjøbere og andre Handlende fra fjernere Egne. Officielt aabnes Markedet 1ste September gml. Stil og varer under hele denne Maaned, men i Virkeligheden afhænger Aabning og Varighed af Pomorernes Ankomst. God Fangst paa Murmanskysten under Juli og August Maaneder i Forbindelse med billig og rig Tilgang paa Fisk i Norge bevirkede, at Pomorerne ifjor ualmindelig tidlig sluttede deres Indkjøb paa Fiskeværene, saaat Størsteparten af dem efter hurtige Hidreiser allerede vare ankomne til Archangel medio August g. St., fra hvilken Tid Markedet saaledes kan ansees at være begyndt. Forsendelse af paa Markedet opkjøbte Fiskevarer sker for en stor Del i Barker, bugserede af Dampskibe op Dvinaen. Frygt for, at den under Høsten herskende ualmindelig lave Vandstand i Floden skulde umuliggjøre denne Transport, forarsagede, at Fisken afsattes hurtigt og til gode Priser. Disse afhænge iøvrigt meget af Fiskens Størrelse, og solgtes saaledes ifjor paa Markedet:

stor	saltet	Kveite	SR. 2.00	til SR. 2.30
middels	—	—	— 1.90	- — 2.10
stor	—	Torsk	— 1.20	- — 1.40
middels	—	—	— 0.80	- — 1.10
tørret	Torsk	— 2.90	- — 3.20	
saltet	Sei	— 0.55—62	- — 0.70—80	
tørret	—	— 1.20	- — 1.50	

Uagtet Pomorernes Melindkjøb ifjor vistnok gjordes til temmelig høie Priser, antages dog Udbyttet af Aarets Handel for dem at have været meget godt.

Høstens Udfald i Archangels Oplands-Distrikter Aaret 1880.

Rug. Avlingen var ganske tilfredsstillende i Wjatkas Guvernement, i Wologdas derimod mislig. Det antages ikke, at Rug vil komme til Udførsel fra Archangel iaar.

Havre. Sammenlignet med foregaaende Aars var Udbyttet af Høsten i Wjatkas Guvernement afgjort mindre godt, baade hvad Kvantitet og Kvalitet betræffer, i Wologdas derimod ganske tilfredsstillende, uagtet Varen vistnok er noget lettere. De høie Priser paa alle Brødstoffe have ogsaa bevirket høie Havrepriser. SR. 4.80 pr. Tschetvert à 5 Pud 33 $\frac{1}{2}$ er allerede bleven betalt.

Linsæd. Det forlyder, at Kvaliteten skal være foregaaende Aars betydelig overlegen. Dersom passende Priser opnaaes i Udlandet, kan man gjøre Regning paa stor Tilførsel.

Flaxvarer. Aarets Høst kan med Hensyn til Kvantiteten ansees lig foregaaende Aars. Kvaliteten skal i Wjatkas Guvernement ikke være særdeles god, i Wologdas derimod bedre. Man synes i det Hele taget ikke at gjøre Regning paa høiere Mærker i samme Forhold som forrige Aar.

Tjære og Beg. Udlandets Priser vare ifjor saalidet lønnende for Tilvirkerne, at Tilførselen formentlig bliver mindre iaar.

Træl原因. Det ifjor nedflødede Kvantum Tømmer var af Grunde, som allerede omtalte, adskilligt mindre end foregaaende Aars. Den til Skibning iaar kommende Last vil neppe naa op til tre Fjerdedele af Fjoraarets for

Archangels Vedkommende; fra de andre Lastepladse derimod formentlig som almindeligt.

Sandsynlige Fritombord-Priser for nærværende Aars Skibning:

Havre	16 sh. pr. 304 $\mathfrak{W}$
Linsæd med 5 % Blanding	44 - - 424 "
Flax Crown No. 1	£ 46 pr. Ton
" — " 2	- 44 - "
" — " 3	- 41 - "
" — " 4	- 39 - "
" Zabrack " 1	- 31—32 - "
" — " 2	- 27 - "
" Tow $\frac{1}{2}$ " 1	- 26 - "
" — $\frac{1}{2}$ " 2	- 27 - "
" Codilla " 3	- 21 - "
Tjære, almindelig	8 sh. 6 d til 9 sh. pr. Barrel.
" tyk	8 - - 8 - 6 d - —
Beg	3 - 6 d til 3 - 9 d - Cwt.

Trælastpriserne, allerede omtalte, synes i den sidste Tid at være noget svagere i England.

Konjunkturerne for Rugmel.

Fra Wolagdas Guvernement kan ingen Tilførsel ventes; derimod antager man at kunne paaregne omkring 4 til 500,000 Pud fra Wjatka. Heraf vil dog formentlig mindst 200,000 Pud blive indkjøbt for Archangels offentlige Melmagasiner, og skulde saaledes af nævnte Kvantum blot 2 til 300,000 Pud blive disponibel for Handelen. Fra Egnene ved Dvina- og Jugfloderne gjør man Regning paa omtrent lignende Parti, altsaa med Wjatkamelet ca. 500,000 Pud. Som i tidligere Beretninger oplyst, har det været fra Wolgaegnene, at Archangel de sidste Aar har faaet sin Hovedforsyning af Mel. Paa Grund af mislig Rughøst i de til Wolgaflodens Gebet hørende Guvernementer Saratoff, Samara og Simbirske antages det imidlertid ikke, at større Indkjøb der iaar ville kunne blive gjorte. Til Dato er intet Wolgamel kjøbt for Archangel. Nogen bestemt Mening herom kan dog endnu ikke opgjøres, da Beretningerne fra disse Egne ere høist modsigende, og paalidelige statistiske Opgaver om Landets Høst fattes. Erfaring har ofte vist, at der ved Flodskibsfartens Aabning dog fandtes tilstrækkelig Mel i Distrikter, som efter Vinterberetningerne maatte antages ganske blottede. Naar man imidlertid lægger Mærke til Lokalpriserne paa Mel i de forskellige Dele af Landet, t. Ex. i St. Petersburg, hvor ivinter har været betalt indtil SR. 2.22 pr. Pud, saa kan ikke nægtes, at Tilstrækkeligheden af Landets Melforraad synes tvivlsom. At opgjøre nogen Formening om Prisforholdene, selv i den nærmeste Fremtid, bliver under saadanne Omstændigheder umuligt. Af en Beretning i et af de sidste St. Petersburg Blade sees senest at være solgt 3,000 Matter, d. e. 27,000 Pud Wolgamel, Mai-Levering i Rybinsk, til SR. 11.50 pr. Matte. Man regner Transport-Omkostningerne fra Rybinsk til Archangel til SR. 1.70 pr. Matte. Her leveret vilde dette Mel altsaa komme i SR. 13.20 pr. Matte eller SR. 1.47 pr. Pud. Wolgamel, leveret i Archangel, betaltes ifjor i Begyndelsen af Aaret SR. 1.02; senere gik det op til SR. 1.17—18, hvilket ansaaes for uhørt dyrt. Nylig er for Archangels Melmagasin i Wjatka bleven indkjøbt 100,000 Pud til SR. 1.43—44.

Det synes saaledes, at man endog med væsentlig forbedrede Konjunkturer neppe her kan gjøre Regning paa Melpriser under SR. 1.40 pr. Pud, og at der er liden Sandsynlighed for, at Finmarken iaar fra Archangel kan paaregne den almindelige Meltilførsel af ca. 4—500,000 Pud.

Bilag 1.

Tarifpriser paa 1ste Klassenes Tømmer i Archangels Guvernements Statsskove.

Længde i Arschin.					Længde i Arschin.					Længde i Arschin.														
Topendens Tykkelse i Verschok.		Furu.	Lærketræ.	Gran, Birk og Asp.	Topendens Tykkelse i Verschok.		Furu.	Lærketræ.	Gran, Birk og Asp.	Topendens Tykkelse i Verschok.		Furu.	Lærketræ.	Gran, Birk og Asp.										
Pris i Kopek.					Pris i Kopek.					Pris i Kopek.														
8	5	40	32	20	9	5	45	35	23	10	5	70	55	35										
	6	70	56	35		10	6	80	65		40	11	6	90	72	45								
	7	98	80	50			11	7	110		90		55	12	7	130	105	65						
	8	125	100	63				12	8		140		112		70	13	8	165	135	83				
	9	155	124	80					13		9		175		140		88	14	9	205	165	103		
	10	188	150	95							14		10		200		160		100	15	10	245	195	123
	11	225	180	113									15		11		255		205		128	16	11	295
11	5	75	60	38	12					5					85		70		43		13		5	95
	6	105	85	53		13				6		125			100		63		14				6	138
	7	145	115	73			14			7		165		130	83		15						7	180
	8	185	150	98				15		8		205		165	103	16							8	227
	9	230	185	115					16	9		255		205	128			17					9	279
	10	275	220	138						17	10	305		245	153					18			10	337
	11	330	265	165							18	11	365	290	183							19	11	401

Bilag 2.

Archangels Konsulatdistrikts

	1876.						1877.							
	Damp.		Seil.		Sum.		Damp.		Seil.		Sum.			
	Ant.	Tons	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske . . .	—	—	37	12,192	37	12,192	1	654	25	8,712	26	9,366	1	916
Norske	—	—	190	54,065	190	54,065	—	—	196	59,940	196	59,940	—	—
Svenske . . .	13	6,960	24	7,049	37	14,009	12	7,037	34	10,027	46	17,064	18	9,589
Britiske . . .	34	21,563	70	18,544	104	40,107	51	35,944	109	28,429	158	64,373	30	19,990
Nordtyske .	7	6,046	107	30,419	114	36,465	9	6,133	142	41,177	151	47,310	12	8,288
Danske . . .	4	3,106	74	13,751	78	16,857	6	4,290	51	13,238	57	17,528	4	2,654
Hollandske .	—	—	12	2,056	12	2,056	—	—	5	1,089	5	1,089	—	—
Franske . . .	—	—	2	310	2	310	—	—	1	279	1	279	—	—
Italienske . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	326	1	326	—	—
Amerikanske	—	—	3	1,622	3	1,622	—	—	2	1,127	2	1,127	—	—
	58	37,675	519	140,008	577	177,683	79	54,058	564	164,344	643	218,402	65	41,437

Bilag 3.

Nedenstaaende Uddrag af Konsulatets Beretninger for de sidste
Konsulatdistriktet

Konsulat-

Import.

Aar.	Fartøier.		Saltet, tørret Fisk, Sild.		Samlet Imports Værdi.
	Ant.	Tons.	Pud.	Værdi.	
1874 . . .	303	15,465	558,096	SR. 552,821	SR. 642,361
1875 . . .	316	19,516	621,292	„ 521,527	„ 590,682
1876 . . .	307	20,013	729,980	„ 585,591	„ 620,702
1877 . . .	284	17,920	672,835	„ 453,491	„ 485,482
1878 . . .	267	17,412	555,937	„ 516,286	„ 563,037
1879 . . .	296	18,692	837,954	„ 682,213	„ 710,679
1880 . . .	295	17,965	863,487	„ 784,478	„ 810,104

Skibsfart paa Udlandet 1876—80.

1878.				1879.						1880.					
Seil.		Sum.		Damp.		Seil.		Sum.		Damp.		Seil.		Sum.	
Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
15	6,684	16	7,600	1	916	17	5,973	18	6,889	—	—	40	13,206	40	13,206
148	46,162	148	46,162	—	—	197	58,383	197	58,383	—	—	192	55,541	192	55,541
43	14,388	61	23,977	7	3,828	14	4,910	21	8,738	8	3,833	14	3,561	22	7,394
54	13,062	84	33,052	52	31,900	64	17,449	116	49,349	65	37,164	57	13,446	122	50,610
134	39,995	146	48,283	14	9,024	131	39,255	145	48,279	23	13,296	132	37,464	155	50,760
45	13,921	49	16,575	4	2,581	31	8,526	35	11,107	6	3,566	35	9,507	41	13,073
8	1,573	8	1,573	—	—	7	1,324	7	1,324	—	—	7	1,407	7	1,407
2	446	2	446	—	—	3	839	3	839	—	—	6	1,636	6	1,636
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	733	1	733	—	—	1	727	1	727	—	—	—	—	—	—
450	136,964	515	178,401	78	48,249	465	137,386	543	185,635	102	57,859	483	135,768	585	193,627

7 Aar giver Oversigt af Samhandelen mellem Finmarken og i dette Tidsrum.

distriktets

Export.

Aar.	Fartøier.		Rugmel, Gryn o. fl.		Samlet Exports Værdi.
	Ant.	Tons.	Pud.	Værdi.	
1874 . . .	—	—	639,958	SR. 530,087	SR. 639,038
1875 . . .	—	—	549,662	„ 501,793	„ 626,639
1876 . . .	323	20,733	447,765	„ 421,652	„ 494,802
1877 . . .	291	18,557	462,933	„ 489,558	„ 570,221
1878 . . .	283	18,466	372,700	„ 470,454	„ 553,698
1879 . . .	295	18,481	394,835	„ 407,210	„ 489,836
1880 . . .	287	18,722	430,126	„ 473,564	„ 556,154

Amsterdam.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	100	25,617	—	—	100	25,617	339,564
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	68	13,672	—	—	68	13, 672	177,192
„ andre Lande til Hovedstationen	142	56,816	—	—	142	56,816	1,567,371
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne	337	125,467	—	—	337	125,467	3,126,123
Ialt	647	221,572	—	—	647	221,572	5,210,250
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	37	10,729	118	32,191	155	42,920	122,572
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	—	—	187	59,809	187	59,809	—
„ andre Lande fra Hovedstationen	22	8,905	70	32,913	92	41,818	73,083
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	64	27,342	154	51,507	218	78,849	184,539
Ialt	123	46,976	529	176,420	652	223,396	380,194

Blandt de ankomne Fartøier var 55 Dampskibe dr. 17,553 Tons.

For norsk Regning indkjøbtes 1 Fartøi dr. 134 Tons.

Distriktet har været besøgt af 120 svenske Fartøier dr. 47,745 Tons, heraf var 59 Dampskibe dr. 27,408 Tons.

Aarsberetning dateret 31te December 1880.

Norges Skibsfart paa Holland var i 1880 større end i det foregaaende Aar, da der ankom 618 Fartøier dr. 208,528 Tons.

Fragterne vare lave, og med Undtagelse af Kornfragterne fra Amerika, som saa at sige holdt Liv i Fragtfarten, var Udbyttet for Rederierne lidet paa alle Have.

Norges Handel paa Holland var hvad Trælasten angaar mere lønnende end det foregaaende Aar. Priserne steg ud over Vinteren, og som stedse, naar Tilbudet ei overstiger Behovet, kan Sælgeren nogenlunde diktere Prisen.

Behovet for Bjelker, hugne paa norsk Maade, aftager aarlig her i Landet, til samme Tid som Indførselen af skaaren og høvlet Last stadig tiltager. Da Forraadet er betydelig mindre end ved forrige Aars Udgang, ere Udsigterne ei ugunstige, og naar Sælgerne i Norden vil være tilbageholdne, vil man nok faa en antagelig Pris her; dog angiver det engelske Marked nu Tonen for de europæiske Trælastmarkeder, og det afhænger derfor fornemmelig af dette Markeds Retning, hvorledes Markedet her vil stille sig til Foraaret.

Af Nordlandske Produkter Fisk og Tran var ogsaa i dette Aar Tilførselen liden.

I al Handel synes Tilliden successive at vende tilbage, man er vel forsigtigere end vanlig, men Lysten til at gjøre Forretninger viser sig overalt.

Java Kaffe. Priserne for dette vigtige Kolonialprodukt fulgte en ganske anden Retning, end man ved Aarets Begyndelse havde ventet, vel vidste man at et stort Kvantum Java Kaffe vilde komme i Markedet, men saa stadig nedadgaaende Priser havde Ingen ventet. Priserne vare ved Nederl. Handel Maatschappys Auktioner:

Januar 27	47	ct. pr. $\frac{1}{2}$ Ko.	August 4	40 $\frac{1}{2}$	ct. pr. $\frac{1}{2}$ Ko.
Marts 2	47 $\frac{1}{2}$	- " - "	Septbr. 8	39 $\frac{1}{2}$	- " - "
April 7	40 $\frac{1}{2}$	- " - "	Oktobr. 13	38	- " - "
Mai 12	39 $\frac{1}{2}$	- " - "	Novbr. 17	39 $\frac{1}{2}$	- " - "
Juni 16	41 $\frac{1}{2}$	- " - "	Decbr. 13	37	- " - "

Aarsagen til denne stærke Nedgang i Priserne var fornemmelig den store Høst, ei alene af Java, men fornemmelig af Rio og Santos Kaffe, hvorved Forraadene steg til en Høide, der afskrækkede Kjøberne, dertil kom i November Fallissementer i Amerika af store Kaffespekulanter og forcerede Salg af disses store Forraad, alt dette sammenvirkede til, at Priserne stadig gik nedad; man noterer nu ved Aarets Slutning 38 $\frac{1}{2}$ Cent, men det er vanskeligt at udtale en Mening om Prisernes sandsynlige Gang, uden at kjende hvad Rio og Santos kan yde.

Sukker var i 1880 en billig Vare. Det Opsving Markedet tog mod Slutningen af forrige Aar, grundet paa en mindre Høst, saavel af Kolonial- som af Beteravsukker, holdt ikke længe Stand. Fra Januar til April 1880 faldt Priserne 4 à 5 Gulden og selv til disse Priser var Omsætningen slæbende. Denne Tilstand varede til henimod Slutningen af Aaret, da det viste sig, at Beteravsukkerhøsten blev mindre end paaregnet, og som Følge deraf forbedredes Priserne.

Da Kolonialsukkerhandelen stadig aftager paa de hollandske Markeder og Javasukker for den største Del gaar til England, maa Raffinadørerne her for en større Del bruge Beteravsukker.

Værdiforholdet af Javasukker var 31te December 1880:

No. 5	fl. 22 $\frac{1}{2}$	No. 13	fl. 30 $\frac{1}{2}$
" 6	" 23 $\frac{1}{2}$	" 14	" 31
" 7	" 24 $\frac{1}{2}$	" 15	" 31 $\frac{1}{4}$
" 8	" 25 $\frac{1}{2}$	" 16	" 31 $\frac{1}{2}$
" 9	" 26 $\frac{1}{2}$	" 17	" 32
" 10	" 27 $\frac{1}{2}$	" 18	" 32 $\frac{1}{2}$
" 11	" 29	" 19	" 33
" 12	" 30	" 20	" 33 $\frac{1}{2}$

I raffineret Sukker var Handelen slæbende og Priserne gik stadig nedad i de første 7 Maaneder af Aaret, senere blev Markedet livligt, og saavel for Indlandet som for Export var der livlig Omsætning. En hidtil ukjendt Export af raffineret Sukker til Sydamerika bidrog ogsaa sit til at give Raffinadørerne livlig Beskæftigelse.

Java og Sumatra Tobak fortjener særlig Opmærksomhed, for Cigarfabrikation er det en meget søgt Vare. Omendskjøndt Produktionen i 1879 var betydelig mindre end i 1878, vare Priserne lavere, for en stor Del en Følge af Tarifførhøielsen i Tydskland, der hidtil var et Hovedmarked for denne Tobak.

Banca og Billiton Tin ere Spekulations-Metaller, som ogsaa i dette Aar undergik betydelige Prisfluktuationer. Udover Vaaren steg Priserne successive til 60 fl., men derefter fulgte en meget flau Periode. I Juni vare Priserne nede i 41 fl. Dette fremlokkede Spekulanter og mod Slutningen af Juli vare Priserne atter oppe i 57 for Banca og 55 for Billiton; i September var Prisen atter 47; man noterer nu 55 Gulden.

Pengemarkedet var rigelig forsynet. Den Nederlandske Banks Diskonto har ingen Forandring undergaaet siden 20de Januar 1880, den diskonterede siden den Tid:

Vexler	à 3	%
Indenlandske Vexler	- 3 $\frac{1}{2}$	"
Laan paa Holl. Statspapirer	- 3	"
— „ Udenlandske do.	- 4	"
— „ alleslags Varer	- 3	"

Handelen i Statspapirer har i dette Aar været meget levende, næsten alle Værdipapirer ere stegne betydelig, og denne Handel har givet et rigt Udbytte i det henrundne Aar.

Amsterdams nye Vandvei til Nordsøen ved Ymuiden fyldestgør i alle Dele. Den ydre Havn i Nordsøen vil endnn fordre flere Aars Arbeide, inden Udgravningen er fuldendt.

Rotterdams nye Vandvei (Hoek van Holland) fyldestgør derimod ikke. Dybden er endnu omtrent den samme som forrige Aar, og der synes endnu lang Tid og stor Kapital nødig, inden dette Foretagende vil lykkes.

Det er et glædeligt Tidens Tegn, at Rømning blandt vore Søfolk bliver mindre Aar for Aar.

Sundhedstilstanden var god hele Aaret.

Toldsatserne paa de vigtigste norske og svenske Exportartikler i Nederlandene ere:

Kornvarer	fl. 1.50 pr. Læst (21 $\frac{1}{2}$ Tønde).
Trælast, uskaaren Last	frit.
— skaaren Last	frit.
— høvlet Last	frit.
Jern	frit.
Kobber, Kager & Stænger	frit.
— valset i Plader & Spiger	fl. 1.00 pr. 100 Ko.
Tjære og Beg	frit.
Sild og Fisk	frit.
Tran	frit.
Is	frit.

Havre.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	54	17,281	—	—	54	17,281	169,737
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	253	64,668	—	—	253	64,668	813,233
„ andre Lande til Hovedstationen	240	102,140	4	999	244	103,139	2,825,951
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	820	276,776	3	553	823	277,329	6,151,471
Ialt	1,367	460,865	7	1,552	1,374	462,417	9,960,392
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	27	9,647	82	27,424	109	37,071	102,170
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	15	3,222	444	127,196	459	130,418	30,541
„ andre Lande fra Hovedstationen	12	4,928	181	83,008	193	87,936	29,687
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	16	3,590	602	209,754	618	213,344	31,493
Ialt	70	21,387	1,309	447,382	1,379	463,769	293,891

Blandt de ankomne Fartøier var 92 Dampskibe dr. 36,294 Tons.

For norsk Regning indkøbtes 6 Fartøier dr. 3,818 Tons.

Distriktet besøgte af 441 svenske Fartøier dr. 153,874 Tons.

Aarsberetning dateret 31 Marts 1881.

Bruttofragter optjente i de tvende sidste Aar af de til Distriktet ankomne og afgaaede svenske og norske Fartøier:

1879 18,182,522 Frcs.

1880 19,268,085 —

Mere i 1880 1,085,563 Frcs.

Den svenske og norske Skibsfart paa Distriktet tiltog i Aaret 1879 med 335 Fartøier til en Drægtighed af 129,912 Tons, hvilken betydelige Forøgelse

for en Del havde sin Grund i, at tvende nye Havne (Dunkerque og Gravelines) fra 1ste Januar 1879 bleve indlemmede i Generalkonsulatets Distrikt. I afvigte Aar er vor Skibsfart end yderligere steget med 180 Fartøier til en Drægtighed af 58,370 Tons, hvoraf 11,741 Tons falder paa den svenske Skibsfart og 46,629 Tons paa den norske. Denne Stigning viser sig i næsten alle Havne i Distriktet, men navnlig i Dunkerque og Dieppe, og det er hovedsagelig alene i en Havn, Caen, at en Tilbagegang har fundet Sted, som fortjener at nævnes.

Den for offentlig Regning i Distriktet opkrævede Konsulatafgift af svenske og norske Fartøier udgjorde

i 1878	24,669 Frcs.
1879	30,897 —
1880	33,734 —

Sammenlignet med de nærmest forudgaaende Aar stillede Trælastfragterne sig bedre i 1880. Fra Hernøsand og Sundsvall til Havre betaltes ved Fartens Aabning 53 à 54 Frcs. med 5 % pr. Pet Stand.; ved anden Reise vare Fragterne vel nede i 52 Frcs, men senere indtraadte en Stigning, saaledes at de mod Sæsonens Slutning hertil ankomne Fartøier havde en Fragt af 60 Frcs. I indeværende Aar er i Calais, efter hvad Vicekonsulen har oplyst, nærmest paa Grund af de derværende større Beholdninger af Trælast og langt ringere Indkjøb end sædvanligt, bleven sluttet til 49 Frcs. fra nedre Golf. De til Havre i f. A. fra Canada ankomne Fartøier havde i Fragt 80 à 82 Frcs. pr. Stand. Petroleumsfrafterne vare i Gjennemsnit kun lidt over 3 sh. pr. 40 gallons. Kornfragterne fra de forenede Stater varierede fra 4 sh. 4 d til 5 sh. 4 d pr. Quarter Hvede og de almindelige Bomuldsfragter vare fra New Orleans 11/16 cent pr. $\mathcal{B}$, fra Galveston 12 & 13/16 og fra Charleston 14/16. Fragterne fra Vestindien hertil med Farvetræ varierede fra 50 til 55 Frcs. pr. 1,000 Kilos eller i Gjennemsnit 51½, medens disse Fragter i Aaret 1879 i Gjennemsnit ansættes til Frcs. 53.

Antallet af forliste og nødlidende svenske og norske Sømænd, som understøttedes af Generalkonsulatet i f. A., udgjorde 51, hvorhos 21 syge Sømænd efterlodes hersteds til Konsulatets Omsorg. De til samme havde Udlæg beløb sig til 7,650 Frcs. I 1879 var Antallet i det Hele 102 og de gjorde Udlæg beløb sig til 8,885 Frcs.

Af Paamønstringer og Afmønstringer udførtes ved Generalkonsulatet

	i 1880.		i 1879.	
	Paamønst.	Afmønst.	Paamønst.	Afmønst.
for svenske Fartøier	39	35;	59	65
- norske —	481	457;	516	505

Adgangen til at hjemsende Pengebeløb gennem Generalkonsulatet benyttes for hvert Aar i stigende Omfang af hertil ankomne Sømænd. I Aaret 1876 hjemsendtes herfra af svenske og norske Sømænd ialt 9,749 Kroner, medens Beløbet i f. A. udgjorde:

Hjemsendt af 97 svenske Sømænd . .	14,473 Kr.
af 167 norske — . .	17,823 —
Tilsammen	32,296 Kr.

I f. A. blev besørget hjemsendt Efterladenskab efter 11 afdøde svenske og norske Sømænd, hvoriblandt Penge til samlet Beløb 1,138 Kroner. I 1879 hjemsendtes af Generalkonsulatet for 29 Sømænd, der i Penge havde efterladt 3,237 Kroner.

I frivillige Bidrag til herværende Sømandskapel indbetaltes paa Generalkonsulatet et samlet Beløb af 1,407 Frcs. Fra Vicekonsulen i Honfleur indsendtes i samme Øiemed 398 Frcs.

Rømning foregik i f. A. fra svenske og norske Skibe i Havre i det Omfang, som følgende Tabel udviser:

Svenske		Norske		Udlændinge		Tilsammen.	
fra svensk Fartøi.	fra norsk Fartøi.	fra svensk Fartøi.	fra norsk Fartøi.	fra svensk Fartøi.	fra norsk Fartøi.	fra svenske Fartøier.	fra norske Fartøier.
11	6	1	28	4	4	16	38

altsaa tilsammen fra svenske og norske Fartøier 54. Det samlede Antal var i 1878 82 og i 1879 51. Tvende fra norske Skibe rømte norske Sømænd, der først paagrebes efter vedkommende Fartøiers Afreise, hjemsendtes efter Konsulatets Foranstaltning og bleve ilagte den ene Fængsel paa sædvanlig Fangekost i 80 Dage og den anden Vand og Brød i 10 Dage.

Skibsfarten paa Havre — den franske Kystfart medregnet — udgjorde i 1880 under fransk Flag 3,809 Fartøier drægtig 680,075 Tons under fremmed — 2,614 — — 1,587,408 —

tilsammen 6,423 Fartøier drægtig 2,267,483 Tons.

Sammenlignet med Aaret 1879 udviser forrige Aar en Stigning af 208 Fartøier og 73,586 Tons. Paa det franske Flag falder en Forøgelse af 19,832 og paa fremmede Flag af 53,754 Tons.

Den i Havre hjemmehørende Handelsflaade udgjorde:

Seilskibe Dampskibe

i 1871 327 drægtig 115,643 Tons, 65 drægtig 22,080 Tons

og i 1880 183 — 47,142 — 103 — 63,415 —,

af hvilke 103 Dampskibe 30 kun benyttes til Bugsering i Havnen, paa Reden og i Seinen.

I Løbet af de sidste 10 Aar er altsaa

	Antal.	Tons.
Seilskibe, aftaget	144	68,501
Dampskibe, forøget . . .	38	41,335

Forringelse i det Hele 106 27,166

Ved at omtale den Hurtighed, med hvilken Havres Handelsflaade er aftaget, bemærker et af Stedets Blade: „Man kan heraf se, at det var paa den høie Tid at Forholdsregler toges, for at bevirke Forandring i denne beklagelige Tilstand, og det er dette, som den nys udkomne Lov sur la marine marchande utvivlsomt vil gjøre.“

Handelskammeret i Havre har i den for forrige Aar meddelte Oversigt over dets Virksomhed, som sædvanligt, navnlig beskæftiget sig med Stedets Havn. Havres Fremtid beror paa de større eller mindre Lettelser, som kan ydes Handel og Skibsfart, og ligeoverfor Konkurrencen med fremmede Havne samt de Fremskridt, som overalt gjøres, har man aabent Øie for Nødvendigheden af at anspænde alle Kræfter. Adskilligt er udrettet i det forløbne Aar, men Meget staar endnu tilbage. Efter flere Aars Rivninger mellem de tvende

rivaliserende Byer Havre og Rouen, der i mange Punkter have forskellige Interesser, blev ved Lov af 19de Juli f. A. fattet Beslutning om Anlæg af en Kanal fra Havre til Tankarville, et Anlæg, som antages at komme til at udøve en betydelig Indflydelse paa Havres kommercielle og maritime Udvikling. Uagtet de store Udgifter, forskellige Anlæg og Foranstaltninger medføre for Handelskammeret, har dog dette i afvigte Aar seet sig istand til fra 1ste August af at foretage en Nedsættelse af omkring 30 % i den Afgift, samme oppebærer af alle hertil ankommende Fartøier under Navn af droit de péage. En anden for Skibsfarten heldig Foranstaltning, der ogsaa skyldes Handelskammerets Initiativ, er sat i Verk i afvigte Aar, nemlig en ikke uvæsentlig Reduktion i de betydelige Afgifter, som efter Tarifen af 1838 have været erlagte til de her ansatte Skibsmæglere. Blandt andre for Havres Udvikling nyttige Foranstaltninger, som Handelskammeret energisk har arbeidet for i det forløbne Aar, kan nævnes Udvidelser i Havres Jernbaneforbindelser navnlig med det nordlige Frankrige, en Bro over Seinen for at erholde en direkte Forbindelse med den nedre Del af Normandie og Bretagne, samt endelig Oprettelse af et nyt Departement (Seine Maritime) med Havre som Hovedstad — en Sag, som her paa Stedet omfattes med megen Varme og om hvis heldige Udfald man nærer de bedste Forhaabninger.

Til Oplysning om de ekstraordinære Havnearbeider, der for Statens Regning foretages i Konsulatdistriktet, hidsættes en Tabel, der viser hvad hertil var anvendt ved Udgangen af 1880.

	Arbeide:	Paabegyndt.	Anvendt ved Udgangen af 1880.
Dunkerque:	Nyt Bassin og Uddybning af Indløb m. v.	1876	11,880,000 Frs.
Calais:	Nyt Bassin og Bassin de chasses	1876	6,958,900 —
Boulogne:	Port en eau profonde	1879	2,674,400 —
Rouen:	Forlængelse af Kaier	1880	1,207,800 —
Havre:	Fuldendelse af tvende Bassins samt Paabegyndelsen af et 9de Bassin	1874 og 1880	6,076,700 —
Honfleur:	Opførelse af 4de Bassin og Bassin de chasses	1873 og 1879	5,689,400 —
Cherbourg:	Forbedringer	1880	100,000 —

Store Havnearbeider ere saaledes satte i Gang og ville i et længere Tidsrum komme til at foregaa i de fleste Havne i Distriktet. Under disse Forhold har Skibsfartens Stigning i enkelte Havne og specielt Dunkerque og Calais bevirket, at der til visse Tider af Aaret har manglet tilstrækkelig Plads til at modtage ankomne Fartøier og anbringe dem ved Kai. Vicekonsulen i Dunkerque har herom bemærket, at Skibsfartens betydelige Forøgelse i afvigte Aar — henved 90,000 Tons, hvoraf omtrent 21,000 falder paa det svenske og norske Flag, gav Anledning til endel Vanskeligheder og Reklamationer i Maanederne Juni og Juli betreffende Plads ved Kai og Udlosning i Bassinerne, som længe have været utilstrækkelige. Da imidlertid Overbestyrelsen af Havnearbeiderne nu har stillet til Disposition et nyt Bassin, der fører 550 mètres Kai til de allerede eksisterende 1,650 mètres og derhos er forsynet med et Slusebassin, som tillader meget dybtgaaende Skibe at gaa ind, tør man antage, at disse Vanskeligheder ikke atter gjentage sig eller i ethvert Fald betydeligen ville aftage til stor Fordel for Skibsfarten paa Stedet. Det nævnte Bassin er forøvrigt kun Begyndelsen af de storartede Anlæg, som ville gjøre Dunkerque til en Havn, der kan være istand til at maale sig med de bedst udstyrede i Udlandet, saaledes som udkræves af Stedets geografiske Beliggenhed og den betydelige industrielle Virksomhed, denne Havn er kaldet

til at betjene. For Calais Vedkommende meddeler den dersteds ansatte Vicekonsul, at Havnearbejderne skride fremad og at Udvidelsen af det gamle Bassin vil være fuldført i April Maaned. Der vil da, bemærker han, blive noget mere Plads at disponere over, saaledes at man for en Del vil kunne undgaa Overfyldning i Forhavnen og andre dermed forbundne Ulemper, som have fundet Sted i de tvende sidste Aar.

Den betydelige Skibsfart, de forenede Riger drive paa Frankrige og specielt paa Havre, kan ikke andet end henlede Opmærksomheden paa den ovenfor nævnte Lov sur la marine marchande. Denne Lov, der har været under Behandling i den franske Nationalrepræsentation siden Aaret 1873, mødte i længere Tid Modstand fra flere Kanter, idet der blandt andet blev gjort gjældende, at det foreslaaede Præmiesystem (prime de l'armement) af fremmede Magter kunde blive betragtet som en surtaxe de pavillon og udsætte det franske Flag for Repressalier. Da jeg ved at afgive Indberetning om Lovens Udfærdigelse har havt Anledning til at udtale mig herom, skal jeg indskrænke mig til at meddele nogle Oplysninger om den Virkning, Loven viser sig at øve til Udvikling af det franske Skibsrederi. „Economiste Français“, der stadig har udtalt sig mod det omhandlede Præmiesystem, anfører, at der strax efterat Loven var udkommen blev bestilt flere større Dampskibe til Udvidelse af forskellige Dampskibslinier og Oprettelse af nye paa Amerika, Australien, Indien, China og Afrika, hvilke Oplysninger ledsages af følgende Bemærkninger: „Det er med Tilfredsstillelse, at vi gjøre opmærksom paa den Udvikling, der allerede finder Sted i den maritime Industri som Følge af den nylig udkomne Lov sur la marine marchande. Naar Statens Penge skulle anvendes hertil, er det vel at dette sker paa en fordelagtig Maade. Hidtil synes det at være Dampfarten, som mest vil benytte sig af de Fordele, Loven tilbyder. Det nye Materiel, der skal benyttes til de nævnte Entrepriser, vil næsten alt blive konstrueret i Frankrige, som Følge af at i Udlandet byggede Skibe kun have Ret til Halvdelen af den bestemte Præmie. Det vil saaledes blive nødvendigt at reorganisere Værfterne og bygge nye. Det er en fuldstændig Gjenfødelse af Søfartsindustrien, som foregaar, og det er at ønske, at den vil blive af lang Varighed og fortsættes, naar Øieblikkets Krav ere tilfredsstillede“. — Blandt forskellige Entrepriser, som ville blive satte i Gang i Havre, kan nævnes, at der er dannet et Selskab kaldet „compagnie commerciale de transport à vapeur français“, som skal anskaffe 7 Dampskibe af henved 3,000 Tons Drægtighed til en Linie paa Vestindien og New Orleans hovedsagelig bestemt for Emigranter og Varetransport. Dersom disse Dampskibe, som paatænkt, bygges efter en af Marineministeriet approberet Plan, i hvilket Tilfælde Præmien efter Loven forhøies med 15 %, antager man, at Statsunderstøttelsen vil komme til at udgjøre 10 % af Skibenes Værdi, i modsat Fald ansættes den til 9 %. Selv om Fragtfortjenesten kun dækker Udgifterne, vil altsaa Præmierne være fuldt ud tilstrækkelige til at gjøre Foretagendet til en meget lønnende Entreprise især i et Land, hvor Rentefoden er lavere end andesteds. Præmieloven vil naturligvis ogsaa foranledige Bygning af Seilskibe. En Skibsreder her paa Stedet lader saaledes bygge i Honfleur 9 Seilskibe af 900 Tons Drægtighed bestemte til Fart mellem Havre, Cochinchina og Antillerne; Overenskomst er allerede afsluttet med Marinebestyrelsen om Transport af det Materiel, som Regjeringen oftere afsender til den franske Koloni. Et her udkommende Blad, der meddeler disse Oplysninger, bemærker, at det var kommen derhen i Frankrige, at Penge, som erholdtes med Lethed til alleslags industrielle Selskaber, ofte mere eller mindre eventyrlige, ganske havde vendt sig fra maritime Anliggender. Men efterat Loven sur la marine

marchande er udkommen, vil heri indtræde et Omslag, saa at det nu vil blive de maritime Associationer, som komme til at blomstre.

Trælastindførselen til Distriktet udgjorde i de tvende sidste Aar:			
	1879.	1880.	
Fra Sverige	121,457	124,848	Pet. Stand.
„ Norge	20,929	30,022	— —
„ Rusland	33,427	52,053	— —
„ Amerika	10,379	22,226	— —
„ Preussen	5,991	4,896	— —
	192,201	234,045	Pet. Stand.

Indførselen er følgende i f. A. tiltaget med næsten 42,000 Stand., hvoraf falder paa Rusland 18,526 Stand., paa Amerika 11,847 og paa Norge 9,093. Det er i Honfleur, Dieppe, Dunkerque og Havre at den betydeligste Stigning har fundet Sted. Der indførtes nemlig i f. A. til de forskjellige Havne i Distriktet i Pet. Stand.:

	Havre.	Hon- fleur.	Dieppe.	Calais.	Dun- kerque.	Øvrige Vicekon- sulater.	Tilsam- men.
Fra Sverige . . .	12,931	16,425	21,439	18,512	15,592	39,949	124,848
„ Norge	3,880	4,020	4,840	5,502	3,244	8,536	30,022
„ Rusland . . .	10,440	8,077	11,869	6,470	4,047	11,150	52,053
„ Amerika . . .	5,760	4,910	3,131	1,137	892	6,396	22,226
„ Preussen . . .	854	1,553	521	801	100	1,067	4,896
Indførsel i 1880	33,865	34,985	41,800	32,422	23,875	67,098	234,045
Indførsel i 1879	28,003	26,767	34,059	31,137	16,267	55,968	192,201

Af den hele Trælastindførsel i 1880 foregik:

140,490	Standards under norsk Flag
32,433	— — svensk „
61,122	— — fremmed „

Af planchettes brutes indførtes hovedsagelig til Havre, Honfleur og Dieppe 13,828 Stand. I Aaret 1879 indførtes af frises à parquet til dette Distrikt, i hvilket findes mange Sagbrug, hvor disse forarbejdes, ialt kun 1,485 Stand. Indførselen heraf har i f. A. været noget større, nemlig:

til Dunkerque	142	Stand.
- Calais	27	—
- Boulogne	925	—
- St. Valery s/s	63	—
- Havre	630	—
- Rouen	70	—
- Dieppe	382	—

ialt 2,239 Stand.

Den væsentlige Prisforhøjelse, som fandt Sted i Marts Maaned f. A., har i det Hele taget holdt sig, om Priserne end mod Aarets Slutning ikke vare saa faste som tidligere. Beholdningerne angives overalt i Frankrige at være større end sædvanligt paa denne Tid af Aaret, paa nogle Steder endog en

Halvpart mere end i tidligere Aar; som Følge heraf holde Importørerne sig tilbage, og Begjæret er ikke saa aktivt, som det pleier at være ved Fartens Aabning. Vicekonsulen i Dunkerque udtaler den Mening, at der kan forudsees en ringere Indførsel i indeværende Aar, forsaavidt Beholdningerne ikke maatte finde en meget hurtig Afsætning ved at der til Exempel maatte opstaa Spørgsmaal om særdeles betydelige Byggearbeider i Forening med noget lavere Priser i Norden. I samme Retning har ogsaa Vicekonsulen i Calais udtalt sig. Sidstnævnte Vicekonsul har oplyst, at der i afvigte Aar indførtes til Calais 737 Stand. Pitch Pine samt for første Gang 400 Stand. Spruce fra Canada. Prisen var lav, men Kvaliteten lod meget at ønske, og han tror ikke, at denne Slags Last vil blive søgt i Distriktet. Vicekonsulen i Rouen henleder paa sin Side Opmærksomheden paa, at der derhen er indført fra Canada næsten 1,400 Stand.; han nærer Frygt for, at den kanadiske Last vil blive en farlig Konkurrent for den østersøiske.

Den franske officielle Statistik viser, at Indførselen til Frankrige af bois à construire i de sidste 5 Aar har været i hurtigt Stigende. Der opgives at være indført i

1876 for	130 Mill. Frs.
1877 "	150 — —
1878 "	165 — —
1879 "	172 — —
1880 "	205 — —

De Indførselsartikler, som for sidstnævnte Aar opføres med høiere Værdi end Trælast, ere: Kornvarer (796 Mill.), Vin (285 Mill.), Uld (329 Mill.), Silke (332 Mill.). Af Bomuld, der stadigen har været opført med 200 Mill. og derover, er i 1880 indført for 204 Mill., altsaa lidt mindre end Værdien af samme Aars Trælastimport.

Indførselen af *Træmasse* til Havre udgjorde:

	1879.	1880.
fra Sverige	1,840,000 Kg.	1,983,368 Kg.
" Norge	496,000 "	1,076,102 "

Medens Indførselen fra Sverige af denne Artikel ikke udviser synderlig Forandring, er den norske Import fra et mindre Beløb i 1879 næsten steget til samme Tal som i 1878, da den udgjorde 1,128,000 Kg. Vicekonsulen i Dunkerque har oplyst, at der i f. A. første Gang foregik direkte Indførsel til Stedet af Træmasse, idet der under fransk Flag ankom fra Skien 2,114 Sække med 165,330 Kg.

Af Træpap og Papir indførtes i afvigte Aar til Havre 891,303 Kg. Heraf kom fra:

	Sverige.	Norge.
Træpap	49,950 Kg.	43,327 Kg.
Skrivpapir	42,317 "	3,603 "
Omslagspapir	11,599 "	— "

Fyrstikker. Heraf indførtes i f. A. til Havre for en Værdi af Frs. 136,015, hvoraf fra Sverige for 5,100 Frs. og fra Norge for 4,200. I 1879 indførtes fra Sverige for 3,035 Frs., hvorimod der ikke fandt nogen Indførsel Sted fra Norge.

Arbeider af Træ. I f. A. indførtes til Havre fra Sverige Døre og andet Snedkerarbeide til en Værdi af 103,221 Frs. Desuden indførtes af Hjulmagerarbeide 20,000 Kg., af Aarer og Aareemner 6,000 Kg., hvilke sidstnævnte Artikler efter Handelstraktaten med Frankrige indgaa toldfrit.

Beg og Tjære. I Aaret 1879 indførtes under da gjældende lave Pris til Dunkerque 4,587 Tønder Tjære fra Sverige samt 2,200 Tønder fra Finland.

Som Følge af den større Beholdning samt en Prisstigning i Sverige af 2 à 3 Frcs. pr. Tønde aftog Indførselen fra Sverige i 1880 til 1,710 Tønder, medens Importen fra Finland forøgedes til 2,360 Tdr., ligesom der indførtes 50 Tdr. fra Archangel. Af Beg indførtes til Dunkerque 350 Tønder fra Finland og 500 Tønder fra Archangel.

Huder og Skind. Heraf indførtes til Havre i f. A. 238,590 Kg. fra Sverige og 1,754 Kg. fra Norge. Den samlede Indførsel her til Stedet steg op til 18,531,243 Kg.

Animalske Olier. Af Hvalolie indførtes i 1880 fra Norge 581,206 Kg., medens Indførselen til denne Plads udgjorde 1,279,453 Kg. Med hollandsk Dampskib fra Rotterdam førtes hid 468,452 Kg. norsk Tran, hvorimod kun nogle mindre Partier indførtes direkte.

Øl. Heraf indførtes fra Norge i f. A. til Havre 32,725 Litres, af hvilket Kvantum dog kun omtrent 5,000 forblev i Landet; det øvrige blev dels reexporteret til oversøiske Pladse dels anvendt til Skibsproviant. Den samlede Ølimport til Havre udgjorde i f. A. 319,878 Litres.

Havre. Fra Sverige indførtes i f. A. her til Stedet 22,306,900 Kg., hvoraf omtrent 18 Mill. med svenske Fartøier. Fra andre Lande kom 27,141,500 Kg. og deraf 4,000,000 under svensk Flag. Da Havreimporten hertil fra Sverige i 1878 udgjorde 36 Mill.

og i 1879 — 29 —,

har den været i jevnt Aftagende.

Til andre Havne i Distriktet var Indførselen af svensk Havre i f. A. følgende:

Rouen . .	30,632,400 Kg.	hvoraf under svensk Flag
	22,700,000	” I 1879 indførtes paa det nærmeste samme Kvantum.
Honfleur .	2,330,000	” } under svensk Flag.
Boulogne .	205,000	” }
Caen . .	8,856,000	” hvoraf under svensk Flag 6,531,000.

Paa fremmed Havre noteredes hersteds i forrige Aar følgende Priser:

	Svensk sort.	Svensk hvid.	Libau sort.	Russisk hvid.	Amerikansk blandet.	Finsk sort.	Irsk sort.	
Januar	18.75	18.10	—	17.50	18.25	—	—	Frcs. pr. 100 Kg. nets franco paa Jernbanevogn i Havre, kontant uden Diskonto. Varen i Kjøbe- rens Sække.
Februar	19.10	18.20	18	—	18.75	—	—	
Marts	20	19	18.75	17.50	19.75	—	—	
April	21	19	19	—	20	—	—	
Mai	22.30	—	20	18.50	—	—	—	
Juni	22.70	—	—	—	—	21.75	—	
Juli	22	—	—	18	—	21	—	
August	21	—	18	—	—	—	—	
September	—	20	18	17	—	—	—	
Oktober	18.50	—	—	—	—	—	18.50	
November	18.80	—	—	—	—	—	19	
December	19.60	—	—	—	—	—	19.50	

Is. Ligesom i Aaret 1879 var Isindførselen til Distriktet i f. A. af ringe Betydning. Der indførtes af denne Artikel til

Havre	1,317 Tons
Calais	1,577 —
Boulogne . . .	1,121 —
	<u>4,015 Tons</u>

Indførselen, der i 1879 udgjorde mellem 5 og 6,000 Tons, er saaledes yderligere aftaget i 1880.

Kobber. Heraf indførtes i 1880 til Havre 11,069,890 Kg., i hvilken Indførsel Sverige deltog med 171,886 Kg.

Til Dunkerque blev fra Vignæs i Norge indført 1,167,000 Kg. Kobbermalm samt 16,593 Tons Svovelkis bestemt til de kemiske Fabriker i Département du Nord. Denne Indførsel har, ligesom i 1879, sysselsat flere norske Dampskibe.

Jern og Staal. Importen af Jern og Staal til Havre udgjorde i 1880:

	Fra Sverige.	Norge.	Andre Lande.
Rujern (fonte) . . .	69,966	—	3,118,980 Kg.
Stangjern:			
(Trækul)	3,953,717	3,321	122,740 „
(Kokes)	5,320	—	468,190 „
Smeltestykker	650,531	—	10,289 „
(fer brut en massiaux)			
Jerntraad	5,120	—	486,834 „
Staal	55,828	33,985	45,079 „
Gammelt Jern (ferrailles)	2,748	—	91,709 „
	<u>4,743,230</u>	<u>37,306</u>	<u>4,343,821 Kg.</u>

Den samlede Indførsel til Havre af Jern og Staal udgjorde følgende 9,124,357 Kg., hvoraf 4,743,230 indførtes fra Sverige og 37,306 fra Norge; 52 % af den hele Import kom saaledes fra Sverige. I 1879 var Jernindførselen til denne Plads 9,265,000 Kg., hvoraf kom fra Sverige 6,685,000 eller 72 %. Indførselen fra Norge i de tvende sidste Aar er uden Forandring.

Ifølge vedkommende Vicekonsulers Indberetninger indførtes i f. A. af svensk Jern:

til Dunkerque .	1,377,519 Kg.
- Calais . . .	350,000 „
- St. Valery s/s	40,000 „
- Rouen . . .	410,021 „
	<u>2,177,540 Kg.,</u>

medens Indførselen i 1879 til Dunkerque, Calais, Rouen, Tréport, Dieppe, Honfleur og Caen opgaves til . . . 4,216,000 „

Af de meddelte Oplysninger fremgaar, at Indførselen af svensk Jern og Staal i f. A. udgjorde til Havre 4,743,230 Kg.

til Vicekonsulaterne 2,177,540 „

tilsammen 6,920,860 Kg., hvilket sammenlignet med Indførselen i 1879 udviser en Formindskelse af næsten 4 Mill. Kg., hvoraf den ene Halvpart falder paa Havre og den anden paa Vicekonsulaterne.

Til Havre og Dunkerque indførtes i f. A. mindre Partier Jernmalm fra de forenede Riger, nemlig til Havre fra Sverige 52 Kg. og fra Norge 120 Kg.,

samt til Dunkerque fra Sverige 25,569 Kg. Der foregik til Dunkerque en betydelig Indførsel af Jernmalm fra Algier, Spanien, Belgien og England, ialt til Beløb 113,390 Tons.

Priserne paa svensk Jern, der i afvigte Vaar undergik en væsentlig Forbedring, dalede atter i den sidste Halvdel af Aaret, saaledes som følgende Prisopgave udviser:

	Januar.	Februar til Mai.	Juni.	Juli—Okt.	Nov.	Decbr.
Smedet Jern:	27 à 29	30 à 31	29	26	25	25 Frs.
valset —	25 à 27	30	28	25	23 à 24	23 „
Jern i Bundter:	34 à 37	35 à 36	30	—	26 à 27	„

pr. 100 Kg., Fragt og Indførselstold ikke medregnet.

Hø. Mindre tilfredsstillende Udfald af Høsten i endel af Normandie i Aaret 1879 bevirkede nogen Indførsel til Havre af Hø i afvigte Aar. Der ankom hid 624,651 Kg., hvoraf fra Sverige 49,382 og fra Norge 528,255.

Efter den franske Handelsstatistik føjes hertil en kort Oversigt over de forenede Rigers Udførsel til Frankrige og Indførsel derfra i Aarene 1877, 78 og 79.

Udførselen fra Sverige til Frankrige er i nævnte Aar steget ganske betydeligt, medens Udførselen fra Norge omtrent har været uforandret. Indførselen fra Frankrige saavel til Sverige som Norge er derimod i samme Aar aftaget stærkt. Der opgives at være udført til Frankrige:

	fra Sverige.		for en Værdi af	fra Norge.
1877 for en Værdi af	56,7 Mill. Frs.,		for en Værdi af	26,9 Mill. Frs.
1878 - - - -	76,4 — —	- - - -	- - - -	28,7 — —
1879 - - - -	86,2 — —	- - - -	- - - -	27,0 — —

og indført fra Frankrige:

	til Sverige.		for en Værdi af	til Norge.
1877 for en Værdi af	13,3 Mill. Frs.,		for en Værdi af	13,2 Mill. Frs.
1878 - - - -	7,1 — —	- - - -	- - - -	8,5 — —
1879 - - - -	7,0 — —	- - - -	- - - -	5,9 — —

De vigtigste Artikler, der i 1879 udførtes til Frankrige, vare:

	fra Sverige.		for en Værdi af	fra Norge.
Trælast til en Værdi af	60,7 Mill.,	Trælast til en Værdi af	19 Mill.	
Havre - - - -	16,6 —	Rogn - - - -	2,6 —	
Jern - - - -	6 —	Mineralier - - - -	1,2 —	
		Fisk - - - -	0,9 —	

Der indførtes i samme Aar fra Frankrige:

	til Sverige.		for en Værdi af	til Norge.
Brændevin og Likør for	1,7 Mill.,	Lin og Hampelærred for	1 Mill.	
Vin	1,1 —	Raff. Sukker	0,9 —	
Kaffe	0,6 —	Kaffe	0,7 —	
Raff. Sukker	0,5 —	Vin	0,4 —	
		Brændevin og Likør -	0,3 —	

Som omhandlet ved tidligere Leiligheder er der, naar det franske Sildefiske fra Kanalhavnene har været utilstrækkeligt, Anledning til at indføre nogle Ladninger Sild fra Norge. Den seneste Indførsel heraf var i Januar Maaned 1879, da der til Boulogne og Fécamp blev afskibet henved 12,000 Tønder. Men i de tvende sidste Aar har det franske Sildefiske været saa rigt, at der endog har fundet Udførsel Sted. Der opgives saaledes udført i f. A. fra Boulogne og Fécamp til Sverige 7,800 til Norge 3,410 og til Havne i Østersøen 3,000 Tønder.

Foruden at de franske Torskefiskerier ere beskyttede mod enhver Konkurrence gennem excessive Toldsatser, tilstaaes der som bekendt ogsaa en direkte Understøttelse af Statskassen i Henhold til den gjældende Lov om „Primes aux grandes pêches maritimes.“ Loven gives for et Tidsrum af 10 Aar ad Gangen og har gjentagne Gange været fornyet; den nugældende Lov, der udløber den 30te Juni d. A., er allerede ved Lov af 16de Decbr. f. A. bleven forlænget til 30te Juni 1891. Til Udredelse af Præmierne har man i de sidste Aar pleiet at opføre paa Budgettet 1,700,000 Frcs.; hvis dette Beløb viser sig utilstrækkeligt til Bestridelse af de lovbestemte Præmier, forlanges en Tillægsbevilgning. For Aaret 1880 er nylig hertil begjært et forøget Tilskud af $\frac{1}{2}$ Million.

I en nylig offentliggjort Rapport, afgiven af Chefen for de franske Orlogsskibe, som have Station under Island i den Tid, det franske Torskefiske foregaar, findes endel Bemærkninger om det tilsvarende Fiskeri, der foregaar paa Kysten af Norge samt om Umuligheden af paa udenlandske Markeder at konkurrere med den i Norge præparerede Fisk, af hvilke Bemærkninger hidsættes følgende Uddrag:

„Det er utvivlsomt, at de norske Kyster vilde kunne forskaffe vore Fiskere et fordelagtigt Fiske i de første Maaneder af Aaret, forinden Fiskeriet under Island endnu er begyndt, hvilket ogsaa tilstrækkeligen er godtgjort ved de gjorte Forsøg. De Farer, Seilladsen frembyder i Vintermaanederne, ere vistnok en alvorlig Hindring, og der vilde hertil udfordres vel udrustede Fartøier, men de væsentligste Vanskeligheder, vore Fiskere vilde have at overvinde, hvis de indfandt sig paa den norske Kyst i større Mængde, vilde være af en anden Art. De vilde blive nødtte til at forandre Fangstredskaberne og optage de norske Fiskeres Sædvaner. Disse tilbringe ikke Natten paa Havet, men reise ud hver Morgen. Hvorledes kunde det lade sig gjøre for en Flotille af Fartøier, selv om de fiske udenfor den noget godtykkeligen bestemte Grændse af 11 Km., at drive om de lange Vinternætter i et Farvand, hvor de udsatte Garn og Liner optage en Udstrækning af flere Hundrede Km.! Dette er den største Vanskelighed, som Fiske i Norge frembyde for vore Fartøier.“

„Derimod vilde det være at ønske, at vore Redere vilde optage Nordmændenes Maade at fiske paa med Liner og Garn og gjøre Forsøg hermed under Island. Især vilde dette være fordelagtigt, hvis det forholder sig, som Nordmændene paastaa, at de fedeste Torske ikke bide paa Krog. Det anføres, at 210 Torsk tagne i Garn give en Hektolitre Lever, medens man for at erholde samme Kvantitet maa anvende 360 Torsk fanget paa Krog.“

„I de sidste Aar have Fiskeexpeditionerne kun givet Rederierne ringe Udbytte. Det er ikke Fisk, som har manglet, men Afsætningen er aftaget i Frankrige, navnlig i den sydlige Del af Landet, der er det fornemste Marked for la morue, som Følge af at Forbrugsevn er formindsket ved de Ødelæggelser, Phylloxera har foretaget. Og i Udlandet kunne vi ikke udholde den norske Konkurrence, hvilket ogsaa gjælder for Tran og Rogn; trods Indførselspræmien for de franske Redere af 20 Frcs paa Rogn indføre vi fra Norge omtrent alt, hvad der er at erholde.“

„Det er ikke vanskeligt at fatte Grunden til, at de norske Fiskere kunne udføre Torsk præpareret til Klipfisk eller Loberdan til en ringere Pris, end de samme Produkter sælges her i Landet. Vi fiske flere hundrede Mile fra vort Land og følgelig paa en langt kostbarere Maade end Nordmændene, som kunne fiske paa egne Kyster i smaa Baade med 6 à 8 Mands Besætning, til hvis Komando specielle Kundskaaber ikke kræves. Den franske Reder har ved Fangstgevinsten at dække Renter af den anvendte Kapital, som for et nyt

Fiskerfartøi kan stige til 60 à 70,000 Frs., Renter af Udrustning, der for et større Fartøi kan ansættes til 20,000 Frs., Assurance 6 à 7 % og endelig den Anpart, der tilfalder Føreren, som maa lønnes godt, da Alt er lagt i hans Hænder. Med Hensyn til Fisket have Nordmændene Fordele, som den franske Fisker ikke kjender. Hjemkomsten til Havn hver Aften tillader en øieblikkelig Tilberedelse af Fisken, og som Følge heraf er Produktet bedre. Intet gaar tabt, selv Fiskehovederne benyttes til Kvægfoder eller Guano. Tran, der udvindes af frisk Lever, er af bedste Kvalitet. Ved det norske Vinterfiske falder megen Rogn, medens Kvantiteten kun er ringe paa den Tid, Fisket under Island foregaar.“

„Uagtet de norske Fiskerier ikke understøttes af Staten, men tvertom have at erlægge Udførselstold samt enkelte om end lidet betydelige Afgifter, er det umuligt for de franske Redere at optage Konkurrencen med de norske Fiskeprodukter paa de europæiske Markeder, og det franske Marked kan kun bevares for dem ved Hjælp af en høi Beskyttelsestold, der for Klipfisk udgjør 48 Frs. pr. 100 Kg. Denne Toldsats vil, naar den nye Tarif Général kan sættes i Kraft, ogsaa bringes i Anvendelse paa Stokfisk, der nu kun har at erlægge 10 Frs. Da Stokfisk ikke kan præpareres i Frankrige, men synes at være en Specialitet for Lofotørerne, er Grunden til denne Toldforhøjelse fornemmeligen, at man vil sikre sig mod at Klipfisk indføres under Navn af Stokfisk.“

Rapporten slutter med at henlede Opmærksomheden paa enkelte Forholdsregler, som antages i nogen Grad at ville kunne bidrage til en Forbedring i den prekære Tilstand, i hvilken det franske Klipfiskmarked anføres at befinde sig, nemlig:

- 1) at søge at formaa Rederierne i Bretagne til at optage den Sædvane, som følges paa Fiskefartøier fra Dunkerque og Boulogne, at præparere Fisken i Tønder istedetfor en vrac;
- 2) at bevæge Redere, der udruste for Island, til om ikke at begynde Fisket paa Kysten af Norge, saa dog idetmindste gjøre Forsøg under Island med saadanne Liner og Garn, som de norske Fiskere benytte.

Frankriges Indførsel og Udførsel udgjorde i f. A. sammenlignet med Aaret 1879:

	1880.	1879.
Indførsel	4,907 Mill. Frs.	4,595 Mill. Frs.
Udførsel	3,400 —	3,231 —

Indførselen er altsaa i 1880 steget over 300 Mill., hvoraf paa Næringsstoffer falder for 145 Mill. og paa Raastoffer 111 Mill. Kornindførselen aftog betydelig, efterat det var bleven bekjendt, at forrige Aars Høst vilde give et tilfredsstillende Resultat, især hvad Kvalitet betræffer, men Indførselen heraf har desuagtet beløbet sig til 796½ Mill. Frs. eller kun 60 Mill. mindre end i 1879. Af Vin indførtes i 1879 for 121 Mill. Frs., men i 1880 for 285 Mill. I Gjennemsnit for de 10 Aar 1870—79 har Vinhøsten i Frankrige givet et Udbytte af 52 Mill. Hectolitre. For 1880 anslaaes den til 30 Mill. Hectol. eller omtrent 4 Mill. mere end i Aaret 1879, men der er fremdeles en Deficit tilstede af 22 Mill. Hectolitre. Grunden til at Vinhøsten har været bedre i 1880 er, at Produktionen forholdsvis har været meget tilfredsstillende i de Departementer, som ikke i nogen synderlig Grad ere angrebne af Phylloxera. I Departementerne Aude, Haute Garonne, Pyrénées Orientales, Haute Savoie, Tarne og Tarne et Garonne var saaledes Høsten bedre end Gjennemsnittet for

Decenniet 1870—79, i hvilket findes flere rige Aar. Forrige Aars Høst ansees for at være af god Kvalitet; Gjennemsnitsprisen for ordinær Vin indkjøbt hos Producenterne er i Regelen højere end Priserne for Aaret 1879. For at udfylde hvad der har manglet i de tvende sidste Aars Høst, har man henvendt sig end mere til Udlandet. Før Aaret 1878 pleiede Vinindførselen ikke at overstige 1 Mill. Hectol., i 1879 hævdede den sig til næsten 3 Mill. og i f. A. har den oversteget 7 Mill. Størsteparten af denne Indførsel er kommen fra Spanien, nemlig 5 Mill. Hectol., medens der fra Italien er indført omtrent $1\frac{1}{2}$ Mill. Man har i de senere Aar af tørrede Druer, indførte fra Grækenland og Orienten under Benævnelse raisins à boisson, fabrikeret en Vin af ringe Kvalitet. Af 100 Kg. af de nævnte Druer erholdes 3 Hectolitres Vin af 8 à 10° Styrke; efterat være blandet med Vin fra Sydfrankrige eller Spanien gaar dette Fabrikat i Handelen som Bordeaux eller Bourgogne. At Fabrikationen af denne Slags Vin er i Tiltagende, sees af den stærkt stigende Indførsel af Druer. Der indførtes nemlig i 1878 omt. 30 Mill. Kg., i 1879 steg Indførselen til 51 Mill. og i f. A. til over 78 Mill.

Hvad der karakteriserer de tvende Aar 1879 og 1880 er det betydelige Beløb, med hvilket Landets Indførsel overstiger Udførselen. Denne Difference udgjorde i 1879 1,364 Mill. Frs. og i 1880 1,507 Mill. Det er i Hovedsagen de tvende ovennævnte Artikler Korn og Vin, der have fremkaldt denne betydelige Forskjel. Medens der i Gjennemsnit for Aarene 1872—77 af Kornvarer indførtes for 215 Mill. Frs. aarlig, steg Indførselen i 1879 til det firedobbelte Beløb. Indførselen af Vin er steget fra omkr. 25 Mill. Frs. aarlig til 285 Mill. i 1880. Til samme Tid som man i Frankrige paa Grund af slet Høst har maattet anvende saa betydelige Beløb til Indførsel af Korn og Vin, have de indirekte Skatter til Staten indbragt 170 Mill. mere end paaregnet ved sidste Budgets Opgjør. Forbrugsevnen tiltager stadig i Landet, og den Sum, som ved Siden heraf aarligen kan opspares, anslaaes til det betydelige Beløb af 3,000 Mill. Frs. I et Land med saadanne Ressourcer behøver en slet Høst ikke at medføre formindsket Konsumtion; den bevirker kun, at en Del, af hvad der ellers vilde være opsparet, bliver anvendt til at dække Deficit mellem Indførsel og Udførsel.

Antal og Drægtighed af til Frankrige ankomne ladede Fartøier — derunder indbefattet la grande pêche — udgjorde i 1880:

Franske	10,208 drægtige	3,569,543 Tons
Fremmede	26,264 —	8,403,414 —

tils. 36,472 drægtige 11,972,957 Tons.

Sammenlignet med Aaret 1879 viser dette en Forøgelse i Fartøier af 3,282 og i Drægtighed 1,048,316 Tons, hvoraf falder paa det franske Flag 1,046 drægtige 533,667 Tons og paa fremmede 2,236 — 514,649 — Over Halvparten af den forøgede Drægtighed falder altsaa paa det franske Flag. Den franske Statistik for 1879 udviser, at følgende fremmede Flag i nævnte Aar vare stærkest repræsenterede i franske Havne:

Ankomne ladede Fartøier:		
	Antal.	Drægtighed.
engelske	13,676	4,574,635 Tons
svenske	574	198,103 —
norske	1,871	663,997 —
italienske	3,349	748,426 —

Ankomne ladede Fartøier:		
	Antal.	Drægtighed.
tydske	984	596,904 Tons
spanske	1,511	254,609 —
østerrigske	420	181,177 —
amerikanske	192	177,023 —

I Aaret 1878 ankom til franske Havne 2,263 svenske og norske Fartøier til en samlet Drægtighed af 757,035 Tons. Medens Skibenes Antal i 1879 steg til 2,445 eller 8 %, forøgedes den samlede Drægtighed til 862,100 Tons eller 14 %.

I det nylig forelagte ordinære Statsbudget for 1882 opføres Indtægterne med 2,836 Mill. og Udgifterne med 2,818 Mill. Foruden det ordinære Budget fremlægges desuden i Frankrige et Budget „sur ressources extraordinaires“, i hvilket det fornødne Beløb tilveiebringes ved Udstedelse af 3 % amortisable rentes og hvori hovedsagelig opføres, hvad der skal anvendes til „les grands travaux publics“, et Budget „sur ressources spéciales“, der navnlig omhandler visse kommunale og departementale Udgifter samt endelig „les budgets, annexés rattachés sur ordre au budget général.“ Da disse trede sidstnævnte Budgetter tilsammen omfatte en Sum af 1,036 Mill., stiger det franske Statsbudget i Virkeligheden til et Beløb af henvend 4,000 Mill. I de nye Skatter, som paalagdes efter Krigen i 1870 til et samlet Beløb af omtrent 800 Mill. aarlig, er siden den Tid foretaget forskellige Reduktioner (dégrèvements) til et Beløb af 300 Mill. De vigtigste af disse ere:

1878.	Nedsættelse i Post- og Telegrafporto ansat til	19 Mill.
	Ophævelse af Afgift paa Sæbe	6 —
	Do. af Afgift paa Befordring med petite vitesse	22 —
1879.	Nedsættelse i Stempelafgift paa Vexler (fra 1 Frcs. 50 til 50 cts. pr. 1,000 Frcs)	18 —
	Ophævelse af Afgift paa chicorée	5 —
	Forandring i Afgift paa Olie	2 —
	Ophævelse af Stempelafgift paa Postanvisninger	1 —
	Nedsættelse i Beskatning paa „les patentes“	25 —
	Do. i Afgift paa Heste og Vogne	2 —
1880.	Ophævelse af Skibsfartsafgift paa Kanaler	3 —
	Nedsættelse i Afgift paa Sukker	82 —
	Do. paa Vin	71 —

Nedsættelse i Afgift paa Vin, der først er traadt i Kraft den 1ste Januar d. A., bestaar blandt andet i Reduktion af den høie Octroi paa Vin paa Flasker, saaledes at denne nu er sat til samme Beløb som for Vin paa Fad. Hvad der har givet Anledning til denne Reform er, at man for den franske Vinexport ønsker at opnaa samme Toldbehandling i Udlandet enten Vinen kommer fra Frankrige paa Flasker eller Fad, hvilket man ikke kunde vente at opnaa, saalænge man i Frankrige selv vedblev at opkræve en betydelig højere Afgift af Vin paa Flasker.

Blandt de siden Krigen endnu bestaaende Afgifter, hvis Ophævelse fortrinsvis forlanges, er Skat paa Papir, der indbringer 15 Mill., paa Stearin og Lys 8 Mill. samt paa Befordring af saavel Passagerer som Varer med grande vitesse, en Beskatning, der kan ansættes til 23 % af hvad der betales og indbringer Statskassen 73 Mill. om Aaret. I det nu forelagte Budget er der ikke bragt nogen Nedsættelse i bestaaende Skatter i Forslag. Det er opgjort med et Overskud af 18 Mill., hvoraf 15 Mill. foreslaaes anvendt til Befordring

af den kommunale Gratisundervisning. Derimod er, i Overensstemmelse med den i November Maaned f. A. i Paris afsluttede internationale Overenskomst om Udvexling af collis postaux, ved Lov af 3die Marts d. A. for nævnte Postsagers Vedkommende ophævet le droit de grande vitesse samt den i Aaret 1872 indførte Afgift af 10 centimes, der under Navn af droit de statistique opkræves af ethvert Colly, som ind- eller udføres, hvorhos endvidere droit de timbre er bleven reduceret. Ophævelse og Nedsættelse af disse Afgifter for Postsagers Vedkommende antages i Budgetopgjøret at medføre en formindsket Indtægt af $2\frac{1}{4}$ Mill. Fres.

Triest.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	4	1,219	—	—	4	1,219	16,020
„ Norge til Vicekonsulsstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande til Hovedstationen	28	16,417	6	2,034	34	18,451	58,338
„ andre Lande til Vicekonsulsstationen	1	438	—	—	1	438	18,666
Ialt	33	18,074	6	2,034	39	20,108	93,024
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge fra Vicekonsulsstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande fra Hovedstationen	41	20,904	2	1,049	43	21,953	242,041
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationen	—	—	—	—	—	—	—
Ialt	41	20,904	2	1,049	43	21,953	242,041

Blandt de ankomne Fartøier var 4 Dampskibe dr. 1,813 Tons.
Distriktet har været besøgt af 10 svenske Fartøier dr. 5,257 Tons.

Aarsberetning dateret 17de Marts 1881.

Handelen og Skibsfarten have ikke undergaaet store Forandringer og medens Omsætningen af nogle Artikler var aftagende, var den af andre tiltagende; de hidkomne og afgaaede Fartøjers Antal var mindre end Aaret forud, dog var Tonnagen omtrent lige.

Fiumes Handel og Skibsfart ere derimod aarlig tiltagende.

Det herværende Municipium har forenet sig med Handelskammeret for at udfinde Midler til at modarbejde Triests aftagende Handelsrørrelse; — ligesaa har den herværende Statholder udnævnt en Komité af flere Medlemmer af Municipium, Handelskammer og Andre, for at forhandle om samme Gjenstand og for at søge at modarbejde, at Fiume af den ungarske Regjering nyder større Privilegier end Triest af den østerrigske; der underhandles om Fragtnedsættelse med de bestaaende Jernbaner, men uden nye kortere Jernbanlinier med Syd-Tydskland vil Øiemedet neppe opnaaes.

Sundhedstilstanden var ogsaa i det afvigte Aar saavel i Byen som i Omegnen tilfredsstillende.

Ifølge den sidste December 1880 stedfundne Folketælling havde Triest 141,333 Indvaanere, deraf 72,005 i selve Byen, 61,378 i Forstæderne og 7,950 i Omegnen.

Fra Norge importeredes i Aarets Løb direkte med 11 Fartøier, deraf 4 norske, 64,377 Voger Rundfisk og indirekte fra Venedig ca. 10,740 Voger Rundfisk eller tilsammen ca. 75,117 Voger mod 101,300 Voger Aaret forud. Priserne varierede fra 22 til 34 fl. pr. Kvintal, alt efter Kvaliteten.

Fra Sverige hidførtes i Begyndelsen af afvigte Aar 1,063 Fade Tjære, hvilken Vare ei har havt en livlig Afsætning og detaljeres fra 16 til 19 fl. pr. Heltønde.

Direkte til Norge udførtes herfra intet, derimod via Hull, Holland og Antwerpen udførtes til:

Kristiania:	tørrede Frugter .	Kilo	25,162	
	Olivenolie . . .	—	5,263	
	Gummi	—	4,544	
	Laurbærblade . .	—	1,641	
				Kilo 36,610
Bergen:	tørrede Frugter .	Kilo	21,948	
	Olivenolie . . .	—	3,922	
	Vin	—	129	
				— 25,999
	tilsammen til Norge	Kilo	62,609	

Direkte til Sverige var der ingen Udførsel, derimod via Hull, Holland og Antwerpen udførtes tilsammen diverse Varer Kilo 184,839.

I Løbet af Aar 1880 hidkom følgende Fartøier:

med Ladning .	4,834	Seilfartøier dr.	246,577	Reg. Tons
- — . . .	1,530	Dampskibe -	728,614	—
i Ballast . .	716	Seilfartøier -	75,288	—
- — . . .	128	Dampskibe -	61,452	—
tilsammen	7,208	Fartøier dr.	1,111,931	Reg. Tons

og afgik:

med Ladning .	4,291	Seilfartøier dr.	295,472	Reg. Tons
- — .	1,582	Dampskibe -	744,323	—
i Ballast . .	1,214	Seilfartøier -	35,355	—
- — . .	113	Dampskibe -	46,492	—
tilsammen	7,200	Fartøier dr.	1,121,642	Reg. Tons.
Aar 1879 hidkom	7,824	— -	1,102,070	—
og afgik	7,827	— -	1,109,880	—

Den østerr.-ung. Handelsflaade bestod i 1880 af:

		Reg. Tons.	Mandskab.	Hest. Kraft.
Seilfartøier til længere Fart . .	461	221,363	4,614	
Dampskibe - — — . .	75	62,101	2,341	16,655
Seilfartøier - — Kystfart .	65	6,865	313	
Dampskibe - — — .	5	642	56	333
Seilfartøier - limiteret — .	1,759	24,659	4,926	
Dampskibe - — — .	33	1,227	189	880
tilsammen Fartøier	2,398	316,857	12,439	17,868
endvidere: Fiskerbaade	2,052	5,755	7,448	
tilsammen	4,450	322,612	19,887	17,868

heraf hører til det østerrigske Kystland følgende:

		Reg. Tons.	Mandskab.	Hest. Kraft.
Dampskibe	107	63,789	2,555	17,683
Fuldriggede	10	10,314	145	
Barkskibe	107	113,900	2,205	
Brigger	60	20,451	518	
Skon. & Skon.-Skibe	88	16,101	519	
Lystkuttere	6	88	15	
Kystfarere	1,587	22,587	4,462	
Fiskerbaade	1,988	5,619	7,306	
tilsammen Fartøier	3,953	252,849	17,725	17,683

Til det ungarske Rige hører følgende:

		Reg. Tons.	Mandskab.	Hest. Kraft.
Dampskibe	6	181	31	185
Fuldriggede	2	1,415	32	
Barkskibe	92	47,010	996	
Brigger	41	14,216	369	
Skon. & Skon.-Skibe	15	4,506	112	
Lystkuttere	3	25	8	
Kystfarere	274	2,274	472	
Fiskerbaade	64	136	142	
tilsammen Fartøier	497	69,763	2,162	185

I Løbet af 1880 byggedes paa de østerr.-ung. Værfter følgende Fartøier:

	Seilfartøier.	Dampskibe.	Kystfarere.	Reg. Tons.
i Triest	11	7	18	dr. tils. 6,603
paa andre øster. Værfter	33	—	134	- — 3,620
paa ungarske Værfter .	—	—	2	- — 72
Tilsammen	44	7	154	dr. tils. 10,295

Værdien af de i Triest byggede Fartøier opgik tils. til fl. 2,290,945									
— - - paa andre østerr. Værfter — — — — -								483,139	
— - - - ungarske — — — — -								9,300	

tilsammen fl. 2,783,384

De nybyggede større Seilfartøier kom derefter at koste pr. international Registerton, byggede af Egetræ, Kobberfaste og Kobbrede fl. 155									
— - — og —								140	
— - — Jernfaste og zinkforhudede -								135	
— - — og —								115	

De her nybyggede Jerndampskibe kom at koste pr. international Registerton, fra 100 til 500 Reg. Tons fl. 250, og fra 500 til 2,000 Reg. Tons fl. 220; Maskinen efter Compounds System med alt Tilbehør fra 600 til 650 fl. pr. nominel Hestekraft.

Fragtforholdene var i Aarets Løb, med enkelte Undtagelser, meget flau, og nu noteres s. f. — Dampskibe: Norge og Sverige 45 à 55 Riksmark pr. 1,000 Kilog. England 16 sh. à 22 sh. pr. Ton. Holland og Antwerpen 25 sh. à 35 sh. pr. Ton. Bordeaux 20 francs pr. 42 Kubikfod. Newyork 25 sh. à 30 sh. pr. Ton. Alexandria 25 francs pr. 100 Brædder. Seilskibe: Brasilien 32 sh. 6 d à 37 sh. 6 d pr. Ton med 5 %. Newyork eller Philadelphia 10 sh. à 12 sh. pr. Ton og 15 à 18 pence pr. Tomfad. England 5 sh. pr. 100 Stav 37", 5 1/4", 1 1/4". Bordeaux 5 1/2 francs pr. 100 Stav 37", 5 1/4", 1 1/4". Algier 24 francs pr. 100 Brædder med 5 %. Oporto 20 à 22 francs pr. 42 Kubikfod. Marseille og Cette 15 og 16 francs pr. 42 Kubikfod med 5 %. Palermo, Messina, Trapani, Cagliari 24 à 26 Lire pr. 100 Brædder med 5 %.

Kursen paa London noteres nu fl. 117.55 pr. 10 £ pr. Sigt og paa Hamburg f. 57.15 pr. 100 Riksmark.

Düsseldorf.

Aarsberetning dateret 28de Januar 1881.

Handelen og Industrien i Rhinprovinsen og Westphalen, som i de senere Aar har ligget nede, fik mod Slutningen af 1879 og i Begyndelsen af 1880 et livligere Udseende. I de nordamerikanske forenede Stater har Forbruget af Jernbaneskiner betydelig tiltaget; 1878 forbrugtes 882,695 Tons, i 1879 1,069,000 Tons og Forbruget i 1880 anslaaes til næsten 1 1/2 Million Tons. Egne og engelske Fabrikater dækkede kun en Del af Behovet, Tydskland, hovedsagelig Rhinprovinsen og Westphalen, har leveret det manglende. Herved bevirkedes en Stigning ogsaa i Kulprisen og har disse Industrigrenes Oplømsring virket gunstigt paa Handel og Næringsveie i Almindelighed.

Inden Jerntilvirkningsteknikens Omraade gjorde en ny Fremgangsmaade til at rense phosphorholdigt Rujern Opsigt. Allerede i 1879 foretoges i England de første Forsøg med Fremgang og siden erholdt et tydsk Jernværksbolag Patent derpaa. Hvorvidt den nye Methode lader sig anvende i det Store, faar Fremtiden vise.

Den store Toldreform, som gennemførtes i 1879 (Juli og Oktober) og som traadte i Virksomhed i Begyndelsen af 1880, har medført betydelige

Forandringer inden det tyske Rige. Specielt har den virket skadeligt paa Indførselen af Trælast og Granit fra Norge og Sverige. Af ikke ringe Vigtighed for Trafiken ansees det at være, at flere af de største Privatjernbaner ere overtagne af Staten.

St. Petersburg.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	8	1,153	4	1,909	12	3,062	9,620
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	14	1,350	7	2,684	21	4,034	16,650
„ andre Lande til Hovedstationen	373	110,731	18	8,209	391	118,940	1,388,980
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne	59	22,112	24	6,275	83	28,387	601,250
Ialt	454	135,346	53	19,077	507	154,423	2,016,500
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	29	6,268	—	—	29	6,268	85,500
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	9	1,304	—	—	9	1,304	16,300
„ andre Lande fra Hovedstationen	257	76,885	101	35,056	358	111,941	?)
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	51	14,653	35	13,059	86	27,712	220,703
Ialt	346	99,110	136	48,115	482	147,225	?

Blandt de ankomne Fartøier var 55 Dampskibe dr. 32,497 Tons.
Distriktet besøgte af 392 svenske Fartøier dr. 94,094 Tons.

*) For 16 til Sverige afgaaede norske Fartøier dr. 1,718 Tons er Fragten opgivet til Kr. 21,500, for de øvrige til Udlandet afgaaede Fartøier foreligger ikke Opgave.

Aarsberetning dateret 31te December 1880.

Til Cronstadt og St. Petersburg ankom Aar 1880 2,889 Fartøier af alle Nationer eller 98 mere end i 1879.

Af norske Produkter indførtes:

til St. Petersburg: 6,067 $\frac{1}{4}$ Tdr. Sild, 1,842 Tdr. Tran og 360 Ton Feltspath;
 - Reval: 5,381 Tdr. Sild og 7,170 Tdr. Brisling;
 - Narva: 523 $\frac{3}{4}$ Tdr. Sild.

Fra St. Petersburg udførtes til Norge i 1880 med 97 Fartøier mod 118 i 1879 væsentlig følgende Artikler:

351 Pud	Linsty	mod	300 Pud	i 1879
1,470 —	Tougværk	—	1,278 —	—
7,108 Tschetw.	Linfrø	—	1,350 Tschetw.	—
161,544 —	Rug	—	163,500 —	—
215 —	Boghvedegryn	—	— —	—
16,480 Stkr.	Bastematter	—	27,100 Stkr.	—

Fra Reval udførtes til Norge med 7 norske og 1 svensk Fartøi 14,400 Tschetwert Rug og 800 Tschetwert Linfrø.

Fra Narva udførtes med 2 norske Fartøier 59 Tons Planker og 89 Tons Rug.

Ifølge Opgaver over Totalexporten af Korn fra St. Petersburg og Reval udskibedes der i 1880:

fra St. Petersburg 6,832,000 Tschetw. mod 8,950,000 i 1879
 „ Reval 1,685,500 — 2,455,700 —

Ifølge Finantsministeriets Indberetning om Ruslands udenlandske Handel i 1879 udgjorde det sammenlagte Beløb af Ind- og Udførselen over de europæiske og asiatiske Grændser samt til og fra Finland 1,215,481,000 SR. nemlig:

Exportvarer til en Værdi af SR. 627,768,000

Importvarer - - - - - „ 587,713,000

heri er ikke indberegnet Omsætning af Guld og Sølv i Mynt og Barrer.

Ruslands Toldindkomster i 1879 opgik til 61,113,200 Rubel i Guld og 1,704,569 i Sølv.

Handelsomsætningen mellem Rusland og Finland opgik i samme Aar til et Beløb af 20,043,000 SR. nemlig:

Export til Finland SR. 10,847,920

Import fra — „ 9,195,080

Fra Rusland udførtes til Norge og Sverige i 1879 Varer til en sammenlagt Værdi af 12,198,000 Rubel og fra Norge og Sverige indførtes til Rusland Varer for 3,519,800 Rubel. Nedenstaaende Opgave viser Ruslands Handelsomsætning med de forenede Riger i Femaarsperioden 1875—1879:

Export fra Rusland til Norge og Sverige:		Import fra Norge og Sverige til Rusland:	
1875 SR.	8,763,600	1875 SR.	3,191,000
1876 „	9,035,400	1876 „	2,791,400
1877 „	20,010,200	1877 „	2,019,700
1878 „	14,082,800	1878 „	3,037,250
1879 „	12,196,000	1879 „	3,519,800

Til Ruslands europæiske Havne ankom i 1879 ialt 14,031 Fartøier af forskjellig Nationalitet, deraf 5,931 Dampskibe. I dette Antal er indbefattet 2,078 norske og svenske Fartøier, deraf 827 Dampskibe. De øvrige Nationaliteter vare:

Russiske	1,666	Fartøier, deraf	650	Dampskibe
Danske	1,007	—	236	—
Tydske	2,563	—	957	—
Hollandske . . .	528	—	57	—
Engelske	3,122	—	2,682	—
Italienske	623	—	54	—
Østerrigske . . .	628	—	348	—
Græske	1,205	—	27	—
Tyrkiske	405	—	1	—
Øvrige Lande . .	206	—	98	—

Vexelkurserne paa St. Petersburg Børs den 31te December vare følgende:
 London $25\frac{1}{32} - 3\frac{3}{32}$ d, Amsterdam 126 c., Hamburg $212\frac{3}{4} - 213\frac{1}{2} - \frac{1}{4}$,
 Paris $264\frac{5}{8} - 265$.

Smyrna.

Aarsberetning dateret 20de Januar 1881.

Distriktet besøgte i 1880 af et norsk Fartøi dr. 324 Tons (Dampskibet Nordkap af Bergen), der ankom i Ballast til Smyrna og afgik med en Ladning tørrede Frugter til Marseille. Fragten udgjorde Kr. 7,200. Af svenske Fartøier ankom der ligeledes kun et dr. 177 Tons.

Det bliver mere og mere tydeligt, at det ikke vil vare længe, inden Dampskibene saagodtsom aldeles have trængt Seilskibene ud af Varetransporten. Selv hvor det gjælder Transport af Varer, der ikke taale nogen dyr Fragt, ser man at Dampskibe af stor Drægtighed konkurrere med Seilskibene til stor Skade for disse. Kjøbmanden finder øiensynlig at det svarer Regning at benytte Dampskibe, da Faren for Havari, Assurancepræmie og Renter dermed bliver mindre, ikke at tale om, at det er Handelens almindelige Tendens at søge hen til Forretninger, som finde sin Afslutning i kort Tid. Denne Tingenes Tilstand har medført, at flere af dette Lands Produkter, som for ikke lang Tid siden gav regelmæssig Beskjæftigelse for vore Seilskibe, nu tages af Dampskibe paa Betingelser, der i enhver Henseende ere gunstige for Afsenderne, og kan det i saa Henseende bemærkes, at der foruden de i regelmæssig Fart sysselsatte Dampskibe stadig findes andre Dampskibe, som søge Beskjæftigelse. I denne Del af Levanten ville vore Rederier kun undtagelsesvis finde lønnende og regelmæssig Beskjæftigelse for sine Seilskibe, derimod maatte nok Skruebaade af stor Drægtighed, økonomisk byggede og førte, hvilket vistnok kan gjøres i Norge, med Held kunne deltage i Konkurrencen.

Trods Græshoppernes Herjinger er Høsten i dette Distrikt faldt godt ud og ikke saa ubetydelige Kvanta ere komne til Udførsel. Da Kornet imidlertid er gaaet til det Indre af Landet, hvor der hersker Dyrtdid, have vi indført og indføre fremdeles Hvede og Mel.

Et Fremskridt, som skyldes Fremmede, er Jernbanens Forlængelse fra Smyrna til Aïdin, langt inde i Landet; denne Linie, paa hvis Fuldendelse der arbeides ivrigt, synes at skulle blive et Led i den paatænkte store Linie imellem Constantinopel og Bagdad.

Kvægpesten er ikke ganske ophørt, men den har tabt sin ondartede Karakter.

Aden.

Aarsberetning dateret 31te Januar 1881.

Stedet besøgte i 1880 af 3 norske Dampskibe dr. 2,834 Tons, der anløb for at forsyne sig med Kul. Intet svensk Fartøi besøgte Havnen.

Handelen hersteds har ikke været meget livlig, da Høsten paa Grund af formegen Tørke faldt uheldig ud. I Indien har Høsten været tilfredsstillende, skjøndt ikke egentlig meget rig. Exporten besørgedes tilfredsstillende af de regelmæssige Dampskibslinier i Fart mellem Orienten og Europa, af hvilken Grund der var lidet at gjøre for de Dampskibe, der hvert Aar kun gjøre en Reise til Orienten.

Udsigterne for Fremtiden ere ikke tilfredsstillende her. Kornhøsten har været uheldig, hvorfor man venter Hungersnød i Sydarabien. Hver Uge ankomme store Kvantiter Korn og Ris fra Indien, der strax sendes op i Landet.

Kaffeen har ogsaa lidt af Tørken, saa at man kun kan gjøre Regning paa mindre Kvantiteter af vor berømte Mokokakaffe. Produkterne fra den ligeoverfor os liggende afrikanske Kyst, der væsentlig bestaa i Droguerivarer (Røgelse, Gummi, Myrrha) vil rimeligvis være tilstede i tilstrækkelige Kvantiteter, hvori- mod Oxehuder og Gedeskind, hvoraf nu store Kvantiter ankomme, ventes at ville aftage betydeligt. Da nemlig en stor Mængde Kvæg er bleven slagtet af Mangel paa Foder og Vand, er den nuværende stærke Indførsel af Huder alene et Tegn paa fremtidig Aftagen af denne Vare.

Victoria (Britisk Columbia).

Aarsberetning dateret 11te Januar 1881.

Intet norsk Fartøi besøgte Distriktet i Aaret 1880. Skibsredernes Opmærksomhed bør henledes paa, at Royal Roads ved Victoria er et bekvemt Sted til at skaffe sig fordelagtig Sysselsættelse. Trælasthandelen i denne Provinds er nemlig af endel Betydning, idet Fartøier med Lethed faa Trælast-fragter til China, Australien, Amerikas sydvestlige Kyst og andre Havne indtil det Gode Haabs Forbjerg. Der er ogsaa bestandig Efterspørgsel efter Skibe- rum for Kulladninger herfra til San Francisco, hvor der er megen Anledning for Fartøjerne til Beskjæftigelse.

London.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	366	133,364	—	—	366	133,364	1,555,740
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	1,610	348,327	118	41,139	1,728	389,466	3,821,166
„ andre Lande til Hovedstationen	614	304,983	—	—	614	304,983	7,202,970
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	1,930	763,215	584	207,552	2,514	970,767	19,591,848
Ialt	4,520	1,549,889	702	248,691	5,222	1,798,580	32,171,724
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	4	869	396	163,841	400	164,710	5,040
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	869	193,174	584	155,264	1,453	348,438	1,366,596
„ andre Lande fra Hovedstationen	61	27,683	517	248,463	578	276,146	459,630
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	1,690	552,620	1,098	452,498	2,788	1,005,128	6,745,698
Ialt	2,624	774,356	2,595	1,020,066	5,219	1,794,422	8,576,964

Blandt de ankomne Fartøier var 228 Dampskibe dr. 115,432 Tons.

For norsk Regning indkjøbtes 44 Fartøier dr. 21,196 Tons til en Værdi af tilsammen £ 88,635.

Distriktet besøgte af 2,383 svenske Fartøier dr. 800,941 Tons.

Aarsberetning dateret 31 Marts 1881.

Følgende Liste udviser den norske Skibsfart paa Storbritannien og Irland sammenlignet med Aar 1879:

	1880.		1879.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Ankomne Skibe:								
Med Last	5,926	1,845,100	4,850	1,550,463	1,076	294,637		
I Ballast	1,370	360,338	1,269	304,967	101	55,371		
tilsammen	7,296	2,205,438	6,119	1,855,430	1,177	350,008		
Afgaaede Skibe:								
Med Last	3,810	995,638	3,001	745,174	809	250,464		
I Ballast	3,479	1,203,965	3,127	1,112,981	352	90,984		
tilsammen	7,289	2,199,603	6,128	1,858,155	1,161	341,448		
Skibsfartens hele Omfang	14,585	4,405,041	12,247	3,713,585	2,338	691,456		
Optjente Bruttofragter af Ankomne Skibe . .	£ 2,077,133		£ 1,752,448		£ 324,685			
- Afgaaede Do. . .	„ 582,315		„ 384,034		„ 198,281			
tilsammen	£ 2,659,448		£ 2,136,482		£ 522,966			

Deraf falder paa London og Vicekonsulsstationerne inden Distriktet:

	1880.		1879.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Ankomne Skibe:								
Med Last	4,520	1,549,889	3,788	1,332,946	732	216,943		
I Ballast	702	248,691	670	200,348	32	48,343		
tilsammen	5,222	1,798,580	4,458	1,533,294	764	265,286		
Afgaaede Skibe:								
Med Last	2,624	774,356	1,976	552,681	648	221,675		
I Ballast	2,595	1,020,066	2,485	980,249	110	39,817		
tilsammen	5,219	1,794,422	4,461	1,532,930	758	261,492		
Skibsfartens hele Omfang	10,441	3,593,002	8,919	3,066,224	1,522	526,778		
Optjente Bruttofragter af Ankomne Skibe . .	£ 1,787,318		£ 1,536,010		£ 251,308			
- Afgaaede Do. . .	„ 476,493		„ 299,690		„ 176,808			
tilsammen	£ 2,263,816		£ 1,835,700		£ 428,116			

For Sveriges Vedkommende stiller Forholdet sig saaledes :
Paa Storbritannien og Irland:

	1880.		1879.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Ankomne Skibe:								
Med Last	2,124	675,543	1,692	533,536	432	142,007		
I Ballast	555	200,132	546	173,311	9	26,821		
tilsammen	2,679	875,675	2,238	706,847	441	168,828		

	1880.		1879.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Afgaaede Skibe:								
Med Last	2,007	623,792	1,592	481,011	415	142,781	—	—
I Ballast	655	245,127	660	229,944	—	15,183	5	—
tilsammen	2,662	868,919	2,252	710,955	410	157,964	—	—
Skibsfartens hele Omfang	5,341	1,744,594	4,490	1,417,802	851	326,792	—	—
Optjente Bruttofragter								
Med ankomne Skibe .	£ 594,575		£ 443,912		£ 150,663		—	
Til Sverige afgaaede								
Skibe	„ 151,515		„ 116,140		„ 35,375		—	
tilsammen	£ 746,090		£ 560,052		£ 186,038		—	

Deraf falder paa London og Vicekonsulsstationerne inden Distriktet:

	1880.		1879.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Ankomne Skibe:								
Med Last	1,924	624,070	1,531	496,276	393	127,794	—	—
I Ballast	459	176,871	442	145,332	17	31,539	—	—
tilsammen	2,383	800,941	1,973	641,608	410	159,333	—	—
Afgaaede Skibe:								
Med Last	1,807	571,526	1,412	437,198	395	134,328	—	—
I Ballast	561	223,276	578	209,194	—	14,082	17	—
tilsammen	2,368	794,802	1,990	646,392	378	148,410	—	—
Skibsfartens hele Omfang	4,751	1,595,743	3,963	1,288,000	788	307,743	—	—
Optjente Bruttofragter								
Med ankomne Skibe .	£ 542,435		£ 407,525		£ 134,910		—	
Til Sverige afgaaede								
Skibe	„ 142,045		„ 109,685		„ 32,360		—	
tilsammen	£ 684,480		£ 517,210		£ 167,270		—	

og er følgende Ziffre et Sammendrag af begge Landes Skibsfart:

Paa hele Storbritannien og Irland:

	1880.		1879.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Ankomne Skibe:								
Med Last	8,050	2,520,643	6,542	2,083,999	1,508	436,644	—	—
I Ballast	1,925	560,470	1,815	478,273	110	82,192	—	—
tilsammen	9,975	3,081,113	8,357	2,562,277	1,618	518,836	—	—
Afgaaede Skibe:								
Med Last	5,817	1,619,430	4,593	1,226,185	1,224	393,245	—	—
I Ballast	4,134	1,449,092	3,787	1,342,925	347	106,167	—	—
tilsammen	9,951	3,068,522	8,380	2,569,110	1,571	499,412	—	—

	1880.		1879.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Skibsfartens hele Omfang	19,926	6,149,635	16,737	5,131,387	3,189	1,018,248	—	—
Optjente Bruttofragter med ankomne Skibe .	£ 2,671,708		£ 2,196,360		£ 475,348		—	
„ afgaaede Do. .	„ 733,830		„ 500,174		„ 233,656		—	
tilsammen	£ 3,405,538		£ 2,696,534		£ 709,004		—	

Deraf falder paa London og Vicekonsulsstationerne inden Distriktet:

	1880.		1879.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Ankomne Skibe:								
Med Last	6,444	2,173,959	5,319	1,829,222	1,125	344,737	—	—
I Ballast	1,161	425,562	1,112	345,680	49	79,882	—	—
tilsammen	7,605	2,599,521	6,431	2,174,902	1,174	424,619	—	—
Afgaaede Skibe:								
Med Last	4,431	1,345,882	3,388	989,879	1,043	356,003	—	—
I Ballast	3,156	1,243,342	3,063	1,189,443	93	53,899	—	—
tilsammen	7,587	2,589,224	6,451	2,179,322	1,136	409,902	—	—
Skibsfartens hele Omfang	15,192	5,188,745	12,882	4,354,224	2,310	834,521	—	—
Optjente Bruttofragter med ankomne Skibe .	£ 2,329,753		£ 1,943,535		£ 386,218		—	
„ afgaaede Do. .	„ 618,543		„ 409,375		„ 209,163		—	
tilsammen	£ 2,948,296		£ 2,352,910		£ 595,386		—	

Af foranstaaende Opgaver fremgaar at den norske Skibsfart paa Storbritannien og Irland i det forløbne Aar har taget et meget betydeligt Opsving. Den har i Virkeligheden været større end i noget foregaaende Aar siden 1876. Sammenlignet med 1879 har vor Skibsfart paa hele Storbritannien og Irland tiltaget med over $18\frac{1}{2}$ % og for Generalkonsulatdistriktets Vedkommende med 17 %, samtidig som Drægtigheden af de lastede Skibe er voxet med $23\frac{3}{4}$ % for hele Landet og $23\frac{1}{4}$ % for Distriktet. Den svenske Skibsfart paa hele Storbritannien og Irland er 23 % større og udviser for Distriktets Vedkommende en Tilvæxt af 24 %; det sammenlagte Tontal af de svenske Skibe, som førte Ladninger til og fra saavel hele Storbritannien og Irland som Generalkonsulatdistriktet særskilt, udviser en Forøgelse af 28 %.

For begge Riger tilsammen har Skibsfarten tiltaget med 20 % paa hele Landet og noget over 19 % paa Distriktet samt de lastede Fartøiers Drægtighed med omtrent 25 % saavel for hele Landet som for Generalkonsulatdistriktets Vedkommende.

De af Norske Skibe optjente Bruttofragter ere stegne omtrent i samme Forhold som de anvendte lastede Fartøiers Drægtighed. Tages derimod alene Hensyn til de afgaaede lastede Skibe viser det sig at de af disse optjente Bruttofragter have steget med $51\frac{1}{2}$ %, medens det anvendte Skibsrums kun tiltog med $33\frac{1}{2}$ %.

Trafikken med lastede Fartøier fordeles paa de forskjellige Farvande saaledes som Tabel No. 1 udviser, og fremgaar deraf, at den betydelige Tilvæxt, som Tontallet af lastede norske Fartøier viser, hidrører fra en livligere Samfærdsel mellem Norge og Storbritannien og Irland samt en tiltagende Anvendelse af norske Skibe i Fragtfarten mellem dette Land og de transatlantiske Havne, væsentligst de forenede Stater, Vestindien, Mexico saavelsom Østersøhavnene, ligesom ogsaa Indførselen fra Frankrige og Spanien samt Exporten til Ostindien har sysselsat et betydeligt større Antal norske Fartøier end sædvanligt.

Board of Trade anfører følgende Ziffre angaaende Dampskibstrafikken (ballastede Skibe og Kystfarere ikke medregnede):

Norske Dampskibe.	1880.	1879.	1878.
Ankomne	39,717 Tons	36,931 Tons	33,930 Tons
Afgaaede	98,559 „	84,394 „	61,132 „
tilsammen	138,276 Tons	121,325 Tons	95,062 Tons
Svenske Dampskibe.			
Ankomne	271,866 „	222,007 „	224,367 „
Afgaaede	321,309 „	249,661 „	249,029 „
tilsammen	593,175 Tons	471,668 Tons	473,396 Tons

og fremgaar deraf at Norges Dampskibsfart paa Storbritannien og Irland har havt en Tilvæxt af 16,951 Tons eller nær 14 % medens den for Sveriges Vedkommende har tiltaget med 121,507 Tons eller ca. 25³/₄ %.

Skibsfarten paa London stillede sig saaledes for de lastede Fartøiers Vedkommende:

Norske Skibe.	1880.		1879.		1878.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ankomne	980	438,348	1,018	470,229	1,000	461,920
Afgaaede	65	28,552	56	19,223	25	5,313
Tilsammen	1,045	466,900	1,074	489,452	1,025	467,233
Svenske Skibe.						
Ankomne	352	193,987	366	184,817	389	196,031
Afgaaede	159	104,114	135	79,603	142	81,359
Tilsammen	511	298,101	501	264,420	531	277,390

Af de 73 Havne inden Distriktet, hvor Vicekonsuler ere ansatte, besøgtes 66 af norske og 56 af svenske Fartøier, men Aldeburgh, Guernsey og Looe ikke af noget af de forenede Rigers Skibe. De Fartøier, der besøgte Deal og Scille, hverken lastede eller ladede og erlagde saaledes ingen Afgift.

Angaaende Omfanget af Skibsfarten paa de Havne inden Distriktet, hvor ingen Vicekonsul er ansat, henvises til Tabel II.

Inden Distriktet indkjøbtes:

For norsk Regning:

Aar 1880	44	Fartøier	21,196 Tons	for	£ 88,635
— 1879	17	—	9,613 „	- -	20,375
— 1878	28	—	14,109 „	- -	58,897

For svensk Regning:

Aar 1880	9	—	3,589 „	- -	7,230
— 1879	5	—	2,055 „	- -	5,400
— 1878	8	—	3,557 „	- -	35,540

Det fremgaar heraf blandt Andet at medens det for norsk Regning indkjøbte Skibsrums har kostet £ 4—3 pr. Ton har Gjennemsnitsprisen ved svenske Indkjøb blot været lidt over £ 2 pr. Ton. Grunden til denne Forskjel ligger i at der mellem de norske Indkjøb iaar findes et større Antal Dampskibe (5 med samlet Drægtighed 1,562 Tons for £ 35,730 = ca. £ 23 pr. Ton). Tages Seilskibene alene i Betragtning, falder de norske Indkjøb ned til £ 2. 13. 0. pr. Ton.

De af norske og svenske Fartøier inden Distriktet erlagte Konsulatafgifter udgjorde:

	Norske.	Svenske.	Tilsammen.
Tilsammen . . .	£ 6,051. 1. 3.	£ 2,332. 1. 1.	£ 8,383. 2. 4.
imod 1879 . . .	- 5,144. 14. 4.	- 1,902. 7. 4.	- 7,047. 1. 8.
— 1878 . . .	- 5,653. 17. 4.	- 2,143. 12. 3.	- 7,797. 9. 7.

Af de erlagte Konsulatafgifter tilkom:

Vicekonsulerne	£ 2,651. 1. 11. medens
Konsulat-kassen erholdt	- 5,732. 0. 5. mod
i 1879	- 5,033. 16. 9.
i 1878	- 5,386. 14. 0.

og er saaledes Forøgelsen i det forløbne Aar ca. £ 700 eller 14 % sammenlignet med 1879. Denne Tilvæxt hidrører væsentligst fra Merindtægterne i Cardiff, Newcastle, Liverpool, Hartlepool, Hull og Sunderland, medens de i London opbebaarne Afgifter viser en ubetydelig Nedgang.

For hele Storbritannien og Irland beløbe de erlagte Konsulatafgifter i Aaret 1880 sig til:

	Norske.	Svenske.	Tilsammen.
1879	£ 7,339. 7. 3.	£ 2,557. 14. 11.	£ 9,897. 2. 2.
1878	- 6,189. 1. 2.	- 2,105. 13. 8.	- 8,294. 14. 10.
1878	- 6,626. 7. 9.	- 2,322. 19. 9.	- 8,949. 7. 6.
deraf tilkom Konsulat-kassen:			
1880	£ 6,595. 2. 5.		
1879	- 5,745. 19. 6.		
1878	- 5,962. 13. 0.		

Disse Tal udvise en Forøgelse af £ 850 eller omtrent 15 % i Forhold til 1879, og overgaar 1880 med £ 205 1876 Aars Indtægter, der hidindtil vare de største, der nogensinde tilfaldt Konsulat-kassen fra Storbritannien og Irland i noget enkelt Aar.

Fragtmarkedet. De Forhaabninger, man saa længe havde nærret om at Fragtkonjunkturerne vilde forbedre sig, have i det forløbne Aar ikke været helt ud skuffede. Naar man analyserer Forholdene i hver særskilt Fart, finder man at Forbedringen i nogle Router har været ubetydelig, i andre større, men den turde dog gennemgaaende være paaviselig. I den Fart, som hidtil har været af saa stor Interesse for vore ældre Skibe, nemlig Vareførselen fra Østersøen, have de gunstigere Forholde vistnok kun i ringe Grad været betegnet ved høiere Fragtnoteringer; alligevel synes det at være en almindelig Erkjendelse, at selv den har kastet mere af sig i afvigte Aar end i 1879. Grunden søges i at navnlig den sidste Østersøreise, som ofte bliver saa haard og lang, under exceptionelt gunstige Veirforholde tilendebragtes i usædvanlig kort Tid. Noteringerne fra Østersøen til Holland, Belgien, Frankrige og Spanien vare imidlertid noget bedre end i 1879, og kan det ansees for afgjort at Konkurrencen med Dampskibene bevirkede, at Fragterne til England ikke gik op i samme Forhold. Kornfragterne fra Østersøen holdt sig lave gennem hele

Saisonen, og naar det er Tilfælde, kan man gjøre Regning paa en stærk Konkurrance af engelske Dampbaade, der fortrinsvis søge Korn, men nødes til at tage Trælast, naar Korn ikke svarer bedre Regning. Engelske Dampfartøier foretrække altid et engelsk Lossested, hvad der blandt Andet har sin Forklaring i, at man her har indrettet sig specielt for Dampskibstrafiken og kan give Dampbaade, lastede med Træ, ligesaa hurtig Expedition som de, der ere lastede med Korn. Da Dampskibene ikke i samme Grad trykkede de kontinentale Trælastfragter som de engelske, havde Fragterne til Fastlandet friere Spillerum og en Stigning var den naturlige Følge.

De gangbare Fragter fra Østersøen stillede sig gjennemsnitlig som følger for Seilskibe:

Til	Gefle.	Fra Sundsvall.	Øvrebotten
London, Hull { Planker 37 sh. 6 d à 38 sh. 9 d	40 sh.	42 sh. 6 d	
Østkysten . . } Splitved 47 - 6 -	45 à 47 sh. 6 d	50 à 52 sh. 6 d	
Den engelske { Planker 40 à 42 sh. 6 d	42 sh. 6 d à 45	47 sh. 6 d	
Kanal }			
Bristolkanalen — 47 sh. 6 d—50 sh.	50 à 52 sh. 6 d	52 sh. 6 d	
Vestkysten . . — 47 - 6 d—50 -	50 à 52 - 6 -	52 - 6 d—55 sh	

Det bemærkes at disse Fragter viste større Fasthed i den tidligere Del af Aaret. Exempelvis anføres at Splitvedfragterne til London fra de nedre Havne begyndte med 50 sh., men strax efter gik de lidt tilbage, og var 47 sh. 6 d gangbar Vaarfragt; i Sommermaanederne blev 45 sh. antaget, men hen paa Høsten noteredes 47 sh. 6 d.

Det vil neppe være uden Interesse for vore Skibsredere at erfare, hvilke Fragter Dampskibe have opnaaet under samme Forholde. Fra Vaaren var 35 sh. til 37 sh. 6 d gangbar fra de nedre og 40 sh. til 42 sh. 6 d fra de øvre Havne, og kan man anføre respektive 37 sh. 6 d og 42 sh. 6 d som de gjennemsnitlige Rater under hele Saisonen. Der er naturligvis enkelte Undtagelser; saaledes har det hændt, at en eller anden har opnaaet 40 sh. og indtil 42 sh. 6 d fra de nedre Havne, men disse Undtagelser ere saa faa, at de ikke forandre Gjennemsnitsfragten. Fra Gefle have Fragterne i Regelen været 2 sh. 6 d lavere. Det vil maaske ogsaa være oplysende at anføre, at en almindelig Lastedamper drægtig 885 Reg.-Tons Netto laster ca. 480 Petersburgerstandard og gjør en Tour paa Øvrebotten med Kul fra Newcastle til et Sted paa Veien paa ca. 30 Dage fra den Dag det gaar fra London og til det er her igjen.

Kornfragterne fra Østersøen for Dampskibe have stillet sig saaledes:

Fra	Januar.	Februar.	Marts.
Kronstadt . .	2 sh. 3 d	2 sh. 1½ d	2 sh. 1½ d
Riga	2 -	2 -	2 -
Øst-Sverige .	1 - 9 - à 2 sh.	2 -	2 -
Vest-Sverige .	1 - 3 -		1 - 3 d
Fra	April.	Mai.	Juni.
Kronstadt . .	2 sh.	1 sh. 9 d à 2 sh.	2 sh. à 2 sh. 1½ d
Riga	1 - 9 d	1 - 9 - à 2 -	1 - 10½ d
Øst-Sverige .	1 - 9 -	1 - 9 -	1 - 9 d
Vest-Sverige .	1 - 1½ d à 1 sh. 3 d		

Fra	Juli.	August.	September.
Kronstadt . .	2 sh.	1 sh. 9 d	1 sh. $7\frac{1}{2}$ d
Riga	1 - $10\frac{1}{2}$ d	1 - $7\frac{1}{2}$ d à 1 sh. 9 d	1 - 6 d
Øst-Sverige .	1 - 9 d	1 - 9 d	1 sh. 6 d à 1 sh. 9 d
Vest-Sverige .			

Fra	Oktober.	November.	December.
Kronstadt . .	2 sh. à 2 sh. 6 d		
Riga	1 - 9 d à 2 sh.		
Øst-Sverige .	1 - 9 -	1 sh. 9 d à 2 sh.	1 sh. 9 d
Vest-Sverige .	1 - 3 -	1 - 3 - à 1 - 6 d	1 - 3 -

(Noteringerne fra Kronstadt ere pr. Qvarter Hvæde, hvorimod Noteringerne fra Riga og Sverige ere pr. Qvarter Havre).

Hvad Fragterne fra Norge angaar, viser det sig, at de ikke have undergaaet nogen mærkbar Forandring. De vare for Vaarskibning de samme som i 1879 baade med Hensyn til Trælast- og Isfragterne. Grunden til at ingen Forbedring var at spore under denne Tid, er vel nærmest den, at Enhver gjerne vil have en Udfragt for sine Skibe og Konkurrencen er derfor stor. Den gangbare Vaarfragt var 21 sh. til 22 sh. for Høvlelast, 27 sh. 6 d à 30 sh. for Splitved og 7 sh. 6 d à 8 sh. for Is til London, men i Løbet af Sommeren betaltes indtil 11 sh. 6 d pr. Ton for sidstnævnte Vare.

Archangel. Den samlede Udførsel fra dette Sted har beløbet sig til ca. 10 % mere end det foregaaende Aar. Udførselen af Havre og Hamp gaar alt mere og mere over til Dampskibe saaledes at Seilskibene paa faa Undtagelser nær kun finde Ladninger af Træ, Tjære og Beg.

Trælastfragterne begyndte derfra efter følgende Noteringer: London, Hull 60 sh. Grimsby 57 sh. 6 d. Kanalen 60 sh. à 62 sh. 6 d. Bristol Kanalen 65 sh. à 67 sh. 6 d. Dublin og Irland 60 sh. Bordeaux frs. 90 og 5 %. Marseille og Cette frs. 105 og 5 %.

Senere hen veg de lidt tilbage og i April—Mai vare følgende Noteringer gangbare: London, Hull 57 sh. 6 d. Grimsby 55 sh. Kanalen 60 sh. Bristol Kanalen 62 sh. 6 d à 65 sh.

I August steg Fragterne lidt og obtineredes da: London, Hull eller Grimsby 60 sh. Cardiff 60 sh. à 62 sh. 6 d. Bristol Kanalen 65 sh. Bordeaux frs. 100 & 5 %. Marseille frs. 110 & 5 %.

Mindre Skibe opnaaede fra 2 sh. 9 d til 3 sh. for Havre til Østkysten og 3 sh. $4\frac{1}{2}$ d à 3 sh. 6 d for Tjære.

For Dampskibe har den gennemsnitlige Fragt været 3 sh. pr. Qvarter Havre til London eller Østkysten.

Fra Mesane er i Saisonens Løb betalt 60 sh. à 62 sh. 6 d. ligeledes til London eller Østkysten.

Onega & Soroka ere udelukkende Træexportsteder. De første Befragtinger fandt Sted til følgende Noteringer:

London, Hull 55 sh., Grimsby 52 sh. 6 d.

Kanalen 55 sh. à 57 sh. 6 d.

Bristolkanalen 55 sh. à 57 sh. 6 d, Liverpool 55 sh.

Marseille frs. 92 og 5 %.

I April og Mai delte de Skjæbne med Archangel-Fragterne, og var der god Tilgang af Skibe til 2 sh. 6 d à 5 sh. lavere Fragt til London og Hull. I Juni rettede Sagerne lidt paa sig igjen og kom man noget nær tilbage til de Noteringer, som vare gangbare ved Saisonens Begyndelse.

Sammenlignet med foregaaende Aar (1879) kan man derfor konstatere en Forbedring af gennemsnitlig 2 sh. 6 d pr. Stand. i Fragterne fra det hvide Hav. Exporten fra disse to Steder var betydelig mindre end ifjor.

Detailleret Opgave over *Kulfragterne* til de af vore Skibe mest besøgte Havne findes anførte i vedføjede Tabel No. III, hvoraf det blandt andet fremgaar at høieste og laveste Noteringer have været til følgende Steder:

Til		Fra Newcastle.		Fra Wales.	
		5 sh.	— 7 sh.	5 sh.	— 6 sh.
Til	Christiania	5 sh.	— 7 sh.	5 sh.	— 6 sh.
"	Bergen	6 - 4 d	— 8 -	6 -	— 7 - 6 d
"	Thronhjelm	7 - 1	— 9 - 6 d		
"	Stokholm	5 - 9	— 8 -	7 -	— 8 -
"	Halmstad			6 - 6 d	— 7 - 6 -
"	Malmø	5 -	— 6 - 9 -		
"	Gøteborg	4 - 6	— 5 - 9 -	6 -	— 6 -
"	Kronstadt	6 - 3	— 7 - 3 -	7 -	— 9 -
"	Riga			5 - 6	— 6 -
"	Stettin			6 - 6	— 7 -
"	Kjøbenhavn	5 - 9	— 8 - 7 -	7 -	— 9 -
"	Barcelona	16 - 6	—	16 - 6	— 17 -
"	Genua	13 - 6	— 14 -	14 - 6	— 15 -
"	Livorno	14 -	— 15 -	14 -	— 15 -
"	Triest	15 - 6	— 16 -	14 -	— 15 -
"	Malta (Damp)	12 -	— 13 -	12 - 9	— 14 -
"	Constantinopel	14 - 6	— 15 - 6 -	14 -	— 15 -
"	Alexandria	13 -	— 16 - 6 -	14 - 6	— 16 -
"	Aden (Damp)	16 -	— 20 -	21 -	— 25 -
"	Ceylon	21 -		20 -	— 25 - 6 -
"	Singapore	20 - 6	— 25 -	20 - 6	— 25 -
"	Kapkolonien	21 -	— 26 -	21 -	— 23 -
"	Havanna	11 -	— 14 - 6 -	10 - 6	— 16 -
"	St. Thomas			10 -	— 13 - 6 -
"	Bahia	17 -	— 20 - 6 -	17 -	— 23 -
"	Rio de Janeiro	23 -	— 26 -	20 -	— 24 - 3 -
"	Rio Grande	35 -	— 36 -	33 -	— 38 -
"	Montevideo	22 - 6	— 26 -	21 - 6	— 24 - 6 -
"	Buenos Ayres	24 - 6	— 28 -	23 -	— 27 -
"	Valparaiso	20 - 6	— 23 -	21 - 6	— 23 -
"	Callao			22 - 6	— 26 -

Canada. I denne Fart er man endnu nogenlunde fri for Dampskibenes Konkurrence, og kan det ikke betvivles at Skibene, især de store, have givet et ganske godt Udbytte, endskjøndt Vaarreisen over paa Grund af contraire Vinde for mange blev noget lang. Kvebekfragterne begyndte med 65 sh. til London, det samme til Liverpool for tørre Planker og 25 sh. til 27 sh. 6 d for Tømmer. I Begyndelsen af Mai bleve de lidt fastere idet 67 sh. 6 d i nogle Tilfælde opnaaedes for London, men denne Forbedring var af kort Varighed, thi henimod Slutningen af Maaneden veg de tilbage til 65 sh. I Juli indtraf atter en liden Forbedring. Fragterne til London steg til 67 sh. 6 d, og vedblev dette at være gangbar Fragt her til Saisonens Slutning. Fra Three Rivers vare Fragterne 2 sh. 6 d pr. Stand. høiere.

De gjennemsnitlige Fragter fra Havne i Canada og New Brunswick:

	Kvebek.		Mills River	Richibucto.	Miramichi &
	Planker.	Tømmer.	St. Lawrence.		Brunswick.
London	67sh. 6d	25sh. à 27sh. 6d	60sh. à 65sh.	67sh. 6d	65sh.
Hull	57sh. 6d	27sh.	60sh. à 65sh.	67sh. 6d	65sh.
Grimsby	65sh. à 67sh. 6d	—	62sh. 6d	67sh. 6d	65sh.
West Hartlepool	67sh. 6d	—	62sh. 6d	70sh.	67sh. 6d
Liverpool	65sh.	—	65sh.	65sh.	62sh. 6d
Sharpness	65sh.	—	62sh. 6d	65sh.	62sh. 6d
Clyde	65sh. à 67sh. 6d	—	60sh. à 62sh. 6d	65sh.	62sh. 6d
Mersey	65sh.	—	65sh.	67sh. 6d	65sh.
Cardiff	60sh.	26sh. à 27sh. 6d	60sh.	62sh. 6d à 63sh. 9d	60sh. à 61sh. 3d
Newport	60sh.	25sh.	60sh.	65sh.	60sh. à 61sh. 3d
Swansea	60sh.	—	60sh.	62sh. 6d à 63sh. 9d	60sh. à 61sh. 3d
Bristol	65sh.	26sh. à 27sh.	62sh. 6d	67sh. 6d	65sh.
Maryport	65sh.	—	65sh.	66sh. 3d	63sh. 9d
Barrow	65sh.	—	62sh. 6d	65sh.	62sh. 6d
Glasgow	67sh. 6d	—	65sh.	65sh.	62sh. 6d
Belfast	65sh.	—	60sh.	62sh. 6d	60sh.
Dublin	67sh. 6d	27sh. 6d	65sh.	67sh. 6d	65sh.
Direkte Havn					
Vestkysten . .	65sh.	—	65sh.	66sh. 3d	62sh. 6d

Kornfragterne fra Montreal for Seilskibe stillede sig saaledes:

Januar	5 sh.	Juli	6 sh. 3 d à 6 sh. 6 d
Februar	4 sh. 9 d à 5 sh.	August	6 sh.
Marts	5 sh.	September	5 sh. 6 d à 6 sh.
April	5 sh. 9 d à 6 sh.	Oktober	6 sh. 3 d à 6 sh. 6 d
Mai	5 sh. 9 d	November	6 sh. 3 d à 6 sh. 6 d
Juni	5 sh. 6 d à 5 sh. 9 d	December	4 sh. 9 d

En Fart, som Aar for Aar bliver af større Vigtighed for vore Skibsredere, fordi store Skibe, hvis Klasse ikke behøver at være af bedste Karakter, deri finde Beskjæftigelse, naar Canadafarten slutter, er Pitch Pine Farten paa Darien (Doboy) og Pensacola. Det vil erindres at Exporten i Saisonen 1878—1879 betydelig oversteg den foregaaende og at man ventede at det nu forløbne Aars Udførsel atter betydelig vilde overgaa denne, hvad der ogsaa er indtruffet. Saaledes exporteredes sidste Saison fra Darien:

	Fod	Fod	Fod
	Hugget Tømmer.	Saget Tømmer.	Planker etc.
Til Storbritannien	29,177,130	17,933,647	2,092,242
„ Fastlandet	6,267,562	6,320,229	1,322,249
„ Sydamerika	—	366,928	1,215,258
„ New Brunswick etc. . . .	1,245,034	77,060	223,275
Tilsammen til fremmede Steder	36,689,726	24,697,864	4,853,024
Til amerikanske Havne . . .	4,132,788	5,458,834	9,099,637
Hele Udførselen tilsammen .	40,822,514	30,156,698	13,952,661

i 250 Skibe — af disse var 36 norske og 12 svenske. Ved Saisonens Begyndelse vare Fragterne 36 sh. for hugget Tømmer pr. load og 112 sh. 6 d pr. Std. for saget Tømmer og Planker, men faldt (i Lighed med Pensacola som nedenanført) til 32 sh. 6 d og 105 sh. hvorefter de rettede lidt paa sig igjen henimod Saisonens Slutning idet de gik op til 35 sh. & 110 sh.

Pensacola beskæftigede ikke mindre end 533 Skibe med en samlet Tonnage af 308,000 Tons og udførte følgende Kvanta:

		Cub. Fod	Cub. Fod	Løbende Fod
Til		Hugget Tømmer.	Saget Tømmer.	Planker etc.
Storbritannien	i 236 Fart.	3,176,651	5,389,745	17,551,000
Fastlandet	75 —	565,306	590,568	15,898,000
Afrika, Java & Azorerne	6 —	3,960	179,056	504,000
Vestindien & Sydamerika	61 —	1,848		13,982,000
Amerikanske Havne . .	155 —			38,599,000
tilsammen i 533 Fart.		3,747,765	6,159,369	86,534,000

Ved Saisonens Aabning vare Fragterne 37 sh. 6 d for Tømmer pr. load og 115 sh. for saget Tømmer, Planker etc. pr. Std. og gik gradevis op til respektive 40 sh. & 120 sh. Det var paa Høsten de naaede det høieste Punkt, men henimod Aarets Slutning indtraf en Panik, bevirket ved at man paa Grund af Mangel paa Tømmer ikke kunde tilveiebringe den Last, der var solgt, — mange Skibe laa i Ugevis og ventede paa Last fra Afladerne — flere kom til fragsøgende og forværrede Stillingen, hvilket alt bevirkede, at Fragterne faldt og nogle Skibe nødsagedes til at antage 30 sh. & 100 sh. Da disse mislige Forholde ophørte, gik Fragterne gradevis op igjen til 37 sh. 6 d & 115 sh.

De forenede Stater. Den Livløshed i Fragterne, der blev omtalt i forrige Aars Beretning, vedblev til langt udover Vaaren; den bekjendte Sammenslutning af amerikanske Kornspekulanter blev ikke sprængt førend det blev indlysende, at England og Fastlandet kunde faa Tilførsel fra andre Lande. Det er velbekjendt nu, at Øiemedet ikke opnaaedes og at enorme Summer tabtes af de Huse, som havde sluttet sig til denne dristige Spekulation. Nedenstaaende Tabel viser Fragternes Gang under Aarets Løb:

	New-York.	Filadelfia.	Baltimore.	Boston.
Januar	4 sh. à 4 sh. 9 d	4 sh. 6 d	4 sh. 3 d	4 sh. 3 d
Februar	3 sh. 6 d à 4 sh.	4 sh. 1½ d	4 sh. à 4 sh. 3 d	4 sh. 3 d
Marts	4 sh. à 5 sh.	4 sh. 6 d	4 sh. 3 d à 4 sh. 6 d	4 sh. 3 d
April	4 sh. 9 d à 5 sh. 6 d	4 sh. 7½ d	5 sh. 6 d à 5 sh. 9 d	4 sh. 6 d
Mai	4 sh. 3 d à 5 sh.	4 sh. 3 d	4 sh. 10½ d	4 sh. 9 d
Juni	4 sh. 3 d à 5 sh. 3 d	4 sh. 6 d	4 sh. 9 d à 5 sh.	5 sh.
Juli	5 sh. 6 d à 6 sh. 4½ d	5 sh. 3 d	5 sh. 3 d à 6 sh.	5 sh. 3 d
August	5 sh. 10½ d à 6 sh.	5 sh. 7½ d	5 sh. 9 d à 6 sh. 1½ d	5 sh.
September	5 sh. à 5 sh. 9 d	4 sh. 9 d	5 sh.	5 sh. 6 d
Oktober	5 sh. 4½ d à 5 sh. 6 d	5 sh. 3 d	5 sh. 3 d à 5 sh. 6 d	5 sh. 6 d
November	5 sh. 6 d à 5 sh. 9 d	5 sh. 6 d	5 sh. 9 d à 6 sh.	5 sh. 3 d
December	5 sh. 3 d à 5 sh. 4½ d	5 sh. 6 d	6 sh. à 6 sh. 3 d	5 sh.

Af denne Opgave fremgaar at den høieste Fragt, som i Aarets Løb under almindelige Forholde er bleven betalt til Seilskib, ikke har oversteget 6 sh. 4½ d.

Den gennemsnitlige Fragt for hele Aaret bliver respektive:

Fra New-York	5 sh. 1 d
„ Filadelfia	4 sh. 10 $\frac{1}{2}$ d
„ Baltimore	5 sh. 1 $\frac{3}{4}$ d
„ Boston	4 sh. 1 $\frac{1}{2}$ d

altsaa lavere end 1879. Exporten af Kornvarer fra disse Havne i sidst forløbne Aar var langt betydeligere end i det foregaaende. New-York alene exporterede over 1 $\frac{1}{2}$ Million Qvarters mere. Som et Bidrag til at vise hvorledes vore Seilskibe nu ere underkastede en yderst skarp Konkurrance fra Dampskibenes Side anføres, at fra New-York udklarerede følgende Antal Skibe i Aarets Løb med Korn og Stykgods:

Januar	143	hvoraf	83	Dampere	indbefattet	40	med fast Rute
Februar	132	—	44	—	—	28	- - -
Marts	232	—	71	—	—	45	- - -
April	235	—	101	—	—	44	- - -
Mai	255	—	119	—	—	47	- - -
Juni	368	—	95	—	—	31	- - -
Juli	286	—	88	—	—	23	- - -
August	325	—	146	—	—	66	- - -
September	272	—	116	—	—	48	- - -
Oktober	311	—	110	—	—	49	- - -
November	198	—	83	—	—	38	- - -
December	141	—	82	—	—	42	- - -

Det samlede Antal norske og svenske Fartøier ankomne til New York, Filadelfia, Baltimore angives til:

		1878.	1879.	1880.
New York	{ Norske	921	1,128	1,239
	{ Svenske	61	77	76
Filadelfia	{ Norske	217	300	271
	{ Svenske	27	24	33
Baltimore	{ Norske	275	280	182
	{ Svenske	30	15	30

Af de i Korn og Stykgodsfarten engagerede Fartøier vare 475 Norske og 32 Svenske. Af Dampskibene vare 907 Britiske, 105 Tydske, 52 Belgiske, 24 Hollandske, 21 Franske, 16 Danske og Resten tilhørende andre Nationaliteter, men ingen Norske eller Svenske.

Oliefragterne stillede sig i Aarets Løb saaledes:

Januar	2 sh. 10 $\frac{1}{2}$ d	Juli	3 sh. 10 $\frac{1}{2}$ d
Februar	2 - 6 d	August	4 - 3 d
Marts	2 - 6 -	September	3 - 6 -
April	2 - 7 $\frac{1}{2}$ d	Oktober	3 - 3 -
Mai	2 - 6 d	November	3 - 3 -
Juni	3 -	December	3 - 6 -

altsaa gennemsnitlig 3 sh. 1 $\frac{1}{2}$ d pr. 40 Gallon med 5 %. Idetheletaget have derfor Fragterne fra disse Steder i Amerika iaar stillet sig lavere end det foregaaende Aar, og dog kan det antages at denne Fart har været gunstigere for vore Redere end i 1879, navnlig fordi der i Regelen har været Udfragter af Jern og i nogle Tilfælde af Is.

Udfrakterne stillede sig saaledes:

		Jernbaneskiner.	Scrap Jern.
London til	New York . . .	6 sh., 7 sh., 8 sh., 10 sh.	12 sh. à 14 sh.
—	- Philadelphia . . .	6 - 9 - 10 -	
—	- Baltimore . . .	6 - 10 -	
Grimsby -	— . . .	10 sh.	
Newport -	New York . . .		10 sh. à 12 sh. 6 d
—	- Baltimore . . .		10 - à 12 - 6 -
Bristol -	Filadelphia . . .	10 -	
Cardiff -	Galveston . . .	16 - à 17 sh.	
—	- Pensacola . . .	10 - à 11 -	
Middlesbro til	Filadelphia . . .	15 - à 16 -	
Ipswich -	— . . .	10 -	
Aberdeen -	— . . .	10 -	
Dublin -	— . . .	11 - 6 d	
Gloucester -	— . . .	11 - 6 -	
Wales	- New York . . .	10 - à 12 sh. 6 d	7 sh. 6 d
—	- Philadelphia . . .		
—	- Baltimore . . .		
—	- New Orleans . . .	12 - à 15 -	
—	- Galveston . . .	16 -	
—	- New Bedford . . .	11 - à 12 -	
Southampton -	New York . . .	10 -	
Workington til	Port Royal S. C. . .	15 -	
Swansea til	New York . . .	15 -	

Der har saaledes i Aarets Løb været Tilgang af ganske antagelige Udfragter fra et stort Antal Steder, og denne Omstændighed er uden Tvivl Grunden til at denne Fart iaar har givet et ret tilfredsstillende Udbytte.

I Forbindelse med Oliefragterne kan nævnes, at Udførselen af denne Vare (raa og raffineret) iaar viser en stor Tilbagegang sammenlignet med ifjor, da idethele udførtes:

406,416,631 Gallons i Aaret 1879
mod 333,152,788 — i — 1880

fordelte paa de vigtigste Exporthavne saaledes:

Fra New York	257,683,285 Gallons
- Philadelphia	54,159,557 —
- Baltimore	15,122,418 —
- Boston	4,885,464 —
- Richmond	1,302,064 —

og maa vel de lavere Oliefragter tildels forklares af denne Grund.

Wilmington har i 1880 ikke været saa besøgt af vore Skibe som det foregaaende Aar, idet dertil ankom af norske og svenske Fartøier

i 1879 . . . 130 drægtig 39,974 Reg.-Tons mod
i 1880 . . . 107 — 36,175 —

Fragterne fra dette Sted vare:

	Harpix.	Terpentin.	Bomuld.
Januar . . .	3 sh. 3 d à 3 sh. 6 d	4 sh. 3 d à 4 sh. 6 d	$\frac{3}{8}$ d
Februar . . .	3 - 6 -	5 - 6 -	
Marts . . .	3 - 6 -	5 - 6 -	

	Harpix.	Terpentin.	Bomuld.
April	4 sh.	5 sh. 6 d	
Mai	4 -	6 -	
Juni	4 -	5 - 6 - à 6 -	
Juli	4 - 3 -	6 - 3 -	
August	4 - 3 -	6 - 3 -	
September	4 - 3 -	6 - 3 -	
Oktober	4 - 3 -	6 - 3 -	$\frac{13}{32}$ d
November	4 - 3 - à 4 sh. 6 d	6 - 3 -	$\frac{13}{32}$ -
December	4 - à 4 sh. 3 d	5 - 6 - à 5 sh. 9 d	$\frac{13}{32}$ -

hvilket udgjør en gennemsnitlig Fragt af 4 sh. for Harpax, 5 sh. 9 d for Terpentin Alt med 5 % Kaplake. Forskjellen mellem gangbar Gjennemsnitsfragt i Aarene 1879 og 1880 er derfor ganske ubetydelig.

Bomuldsfragterne. Exporten af Bomuld var betydelig større end det foregaaende Aar og androg til følgende Kvanta:

	1879.	1880.
Til Storbritannien	1,090,189 Baller	1,174,176 Baller
„ Frankrige	162,134 —	258,654 —
„ Andre Steder	376,585 —	444,140 —
	tilsammen 1,628,908 Baller	1,876,970 Baller

Fragterne fra New Orleans stillede sig saaledes:

	Liverpool.		Havre.		Bremen.		Østersøen.		Middelhavet.	
	Seil.	Damp.	Seil.	Damp.	Seil.	Damp.	Seil.	Damp.	Seil.	Damp.
	Pence.	Pence.	Cents.	Cents.	Cents.	Pence.	Pence.	Cents.	Cents.	Pence.
Januar	$\frac{21}{64}$ à $\frac{11}{32}$	$\frac{23}{64}$ $\frac{3}{8}$	$\frac{11}{16}$	$\frac{7}{8}$	$\frac{7}{8}$	$\frac{9}{16}$	$\frac{7}{16}$ Cents.		$\frac{14}{16}$	
Februar . . .	$\frac{11}{32}$	$\frac{11}{32}$	$\frac{11}{16}$	$\frac{3}{4}$	$\frac{3}{4}$	$\frac{15}{32}$	$\frac{13}{16}$		$\frac{13}{16}$	
Marts	$\frac{5}{16}$	$\frac{5}{16}$	$\frac{21}{32}$	$\frac{3}{4}$	$\frac{3}{4}$	$\frac{15}{32}$	$\frac{13}{16}$		$\frac{13}{16}$	
April	$\frac{11}{32}$	$\frac{3}{8}$	$\frac{3}{4}$		$\frac{3}{4}$	$\frac{15}{32}$	$\frac{13}{16}$		$\frac{13}{16}$	
Mai	$\frac{13}{32}$	$\frac{3}{8}$	$\frac{13}{16}$		$\frac{7}{8}$	$\frac{15}{32}$	$\frac{13}{16}$		$\frac{13}{16}$	
Juni	$\frac{3}{8}$	$\frac{11}{32}$	$\frac{3}{4}$		$\frac{7}{8}$	$\frac{15}{32}$	$\frac{13}{16}$		$\frac{13}{16}$	
Juli	$\frac{11}{32}$ à $\frac{3}{8}$	$\frac{5}{16}$ à $\frac{11}{32}$	$\frac{3}{4}$	$\frac{13}{16}$	$\frac{7}{8}$	$\frac{15}{32}$	$\frac{13}{16}$		$\frac{13}{16}$	
August		$\frac{3}{8}$	$\frac{3}{4}$	$\frac{13}{16}$	$\frac{7}{8}$	$\frac{15}{32}$				
September . .		$\frac{7}{16}$	$\frac{3}{4}$	$\frac{15}{16}$						
Oktober . . .	$\frac{5}{16}$ à $\frac{6}{16}$	$\frac{3}{8}$ à $\frac{13}{32}$	$\frac{5}{8}$ à $\frac{12}{16}$	$\frac{3}{4}$ à $\frac{7}{8}$	$\frac{13}{16}$	$\frac{7}{16}$ à $\frac{1}{2}$			$\frac{7}{8}$	$\frac{1}{2}$
November . .	$\frac{11}{32}$ à $\frac{13}{32}$	$\frac{6}{16}$ à $\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$	$\frac{3}{4}$	$\frac{13}{16}$	$\frac{14}{32}$ $\frac{17}{32}$	$\frac{7}{8}$	$\frac{4}{3}$	$\frac{7}{8}$	$\frac{4}{3}$ Cents
December . .	$\frac{13}{32}$	$\frac{1}{2}$ à $\frac{7}{16}$	$\frac{3}{4}$	1	$\frac{13}{16}$	$\frac{17}{32}$				$\frac{4}{3}$ Cents

Fra Galveston ere Fragterne i Regelen $\frac{1}{16}$ d lavere end fra New Orleans.

Indførselen af Mahogni fra Mexico og Honduras var betydeligt mindre end det foregaaende Aar.

Fra Honduras ankom	29	Seilskibe	drægtig	12,547	Reg. Tons
" —	—	3 Dampskibe	—	2,154	— —
" Mexico	—	85 Seilskibe	—	28,060	— —
tilsammen 117 Fartøier drægtig 42,761 Reg. Tons					
fordelte paa de forskjellige Nationer saaledes:					
Norske Skibe	61	drægtig	21,566	Tons	
Svenske Skibe	9	—	3,596	—	
Andre Nationers Skibe	47	—	17,599	—	
tilsammen 117 drægtig 42,761 Tons mod					
i Aaret 1879 153 — 53,428 —					

Gjennemsnitsfragterne vare:

Fra Honduras, Britisk	47	sh. 6 d pr. Ton for Mahogni
" — — — — —	37	- 6 - - - - Logwood
" — Spansk	52	- 6 - - - - Mahogni
" Mexico	62	- 6 - - - - do.
" Minatitlan	60	- - - - - do.

I det forløbne Aar har man for første Gang Exempel paa at Dampskibe ogsaa anvendes i Mahognitransporten, og efter hvad der berettes skulle Importørerne være tilfredse med Resultatet, idet især Assurance stiller sig gunstigere med Damp- end Seilskibe. Det er derfor ikke usandsynligt at Sukker og Mahognitransporten fra Honduras gradevis vil falde i Hænderne paa Dampskibe og kun levne Seilskibene Logwood, der ikke skal give saa godt Udbytte. Ogsaa i heromhandlede Tidsrum have adskillige af vore Fartøier været udsat for Havari og Forlis paa den mexikanske Kyst, og forlyder det at flere Assuranceforeninger have taget Forholdsregler, som ville drage til Følge for Farten paa denne temmelig farlige Kyst.

Cuba. Havanna. Af nedenstaaende Tabel vil sees at Skibsfarten paa dette Sted i afvigte Aar har været betydelig mindre end i 1879 og 1878, idet samme i de sidste 3 Aar besøgte af følgende Nationers Skibe:

	1880.		1879.		1878.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Amerikanske	663	493,550	859	513,692	740	481,752
Spanske	491	291,481	569	330,166	582	269,836
Engelske	151	120,130	181	123,891	173	109,941
Franske	33	56,398	35	54,890	32	49,537
Danske	1	281			1	146
Tydske	35	35,787	39	48,384	25	41,499
Norske	39	15,212	40	19,135	50	17,234
Svenske	1	182	13	6,004	10	4,156
Italienske	5	1,491	4	1,575	7	2,949
Andre Nationer	7	3,628	12	5,701	6	2,899
Tilsammen	1,426	1,018,140	1,752	1,103,439	1,626	979,949
Vi havde altsaa i 1878	60	Skibe med tilsammen	21,390	Tons		
1879	53	—	—	25,139	—	
1880	40	—	—	15,394	—	

I de første 6 Maaneder af Aaret, hvoraf antagelig kun de første 3 eller 4 ere af Interesse for vor Skibsfart, da vore Fartøier af Frygt for Feberen sjelden ere at træffe paa Cuba efter Mai, have Fragterne med Undtagelse af de til de Forenede Stater ikke fluktueret i nogen mærkelig Grad. De stillede sig som følger:

Januar.	Fra Havanna til Kanalen f. O.	30 sh. à 32 sh. 6 d for Kister
		27 - 6 d à 30 sh. - Sække
		32 - 6 - à 35 - - Hogsheads
	„ Havne paa Nordkuba .	2 - 6 - Tillæg
Februar.	„ Havanna til Kanalen f. O.	32 sh. 6 d à 35 sh. for Kister
		30 - à 32 sh. 6 d - Sække
		35 - à 37 - 6 - - Hogsheads
	„ Havne paa Nordkuba .	35 - à 37 - 6 - - Kister
		30 - à 32 - 6 - - Sække
		35 - à 37 - 6 - - Hogsheads
Marts.	„ Havanna til Kanalen f. O.	som forrige Maaned
April & Mai „	— - — —	32 - 6 d à 35 sh. for Kister
		30 - à 32 sh. 6 d - Sække
		35 - à 37 - 6 - - Hogsheads
	„ Havne paa Nordkuba .	som i Februar
Juni.	„ Havanna til Kanalen f. O.	32 - 6 d à 35 sh. for Kister
		30 - à 32 sh. 6 d - Sække
		35 - à 37 - 6 - - Hogsheads

Returfragt er i den senere Tid i dette Marked en Sjeldenhed.

Gangbar Fragt fra Portorico var 40 sh. pr. Ton Sukker frit til Siden til Kanalen for Ordre.

Jamaica. Fragterne have i Aarets Løb været fra 32 sh. til 34 sh. for Farvetræ til England, 2 sh. extra til Fastlandet, 40 sh. à 42 sh. 6 d for Sukker for mindre første Klasses Skibe. Fra Trinidad, St. Vincent, Granada, Barbados etc. have de holdt sig omtrent paa samme Standpunkt som i forrige Aar, i enkelte Tilfælde 2 sh. 6 d lavere.

En animeret Export har i Aarets Løb fundet Sted fra Haiti, og have Fragterne derfra varieret fra 40 sh. til 47 sh. 6 d pr. Ton alt efter Skibenes Størrelse, Klasse og Ankomstid. Da denne Ø besøges af mange af vore Skibe og da det tildels skal have vist sig vanskeligt at blive bekendt med Udgifterne der, har man troet at det kunde være af Interesse at hidsætte følgende Oplysninger fra Rederiet af et norsk Skib paa 557 Tons Regr., der kom til Fort Liberté i Ballast i Slutningen af Aaret 1880:

Tonnage $\text{§ } 1\frac{1}{2}$ af 565 Tons	§	847. 74
Ombordbringelse - 664 — Last $\text{§ } 1$ pr. Ton	-	664. —
Stuvning - 664 — — 21 c - —	-	139. 44
Lodspenge ind og ud	-	60. —
Sundhedskommissionen	-	22. 50
Hospitalafgift og Lægetilsyn	-	54. —
Toldbodexpeditionen	-	38. 70
Udgifter ved Losning af Ballasten	-	30. —
Droit de Fontaine & droit d'échelle	-	70. —
Konsulat & Havnemester	-	12. 50

tilsammen $\text{§ } 1,938. 88$

Udlosset Vægt var 679 Tons.

Brasilien. Rio de Janeiro. Exporten af Kaffe har ikke været saa stor som i 1879 da 3,455,956 Sække udførtes imod i afvigte Aar kun 3,402,972.

Fragterne stillede sig omtrent saaledes:

Januar . . .	35 sh.	à 37 sh. 6 d
Februar . . .	40 -	
Marts . . .	45 -	
April . . .	35 -	
Mai . . .	35 -	
Juni . . .	35 -	
Juli . . .	30 -	à 35 sh., 40 sh. til Østersøen
August . . .	30 -	à 35 - indtil 42 sh. 6 d efter Størrelsen.
September . .	35 -	
Oktober . . .	35 -	og indtil 50 sh. for ganske smaa af de bedste Skibe
November . .	37 -	6 d à 45 sh. og December 40 sh.

De forenede Stater have i 1880 været de bedste Kunder paa Riemarkedet. Som en Følge deraf ere de fleste Skibe befragtede til Amerikanske Havne. Det er imidlertid vanskeligt at præcisere de gangbare Fragter dertil, da Befragtning „en rouge“ synes at være den mest brugelige.

Fra Bahia vare Fragterne i Aarets Løb fra 30 sh. til 35 sh. til Kanalen for Ordre, og betaltes den høieste Fragt i Maanederne Januar, Februar, Oktober, November og December.

Aracaju. Mindre Skibe have i Saisonen fundet Emploi til følgende Rater:

Januar—Februar . .	40 sh.	à 45 sh. og 5 %	} Sukker til Kanalen for Ordre.
Marts	42 -	6 d - 45 - og 5 %	
April	40 -		
Mai	37 -	6 - og 5 %	
Juni—Oktober . . .	Flaut		
November—December	45 sh.		

Pernambuco. Fragterne herfra i de tre sidste Maaneder af Aaret vare:

Oktober	} 25 sh. og 5 % Kanalen for Ordre for Sukker.	
November		
December		
Oktober	$\frac{7}{16}$ d	{ til Kanalen for Ordre for Bomuld.
November	$\frac{3}{8}$ -	
December	$\frac{3}{8}$ -	

Alle disse Noteringer ere med Lasten frit til Siden.

Guanofragterne. Paa Grund af den vedvarende Krig mellem Chili og Peru har Guanofarten været aldeles livløs og uden Interesse for vore Skibes Vedkommende, thi der er kun 2 af disse befragtede her i Landet — et til 60 sh. til Mauritius og et til England eller Kontinentet til samme Fragt. Vore Redere maa have anseet denne Fart under de stedfindende Forholde for yderst resikabel — en Anskuelse, der vistnok var berettiget — og haabede samtidig paa en Gjentagelse af de favorable Konjunkturer, som opstode i Australien henimod Slutningen af 1879 og ogsaa indtraf. De Skibe, som forlod Norge og Sverige paa Vaarkanten, have fundet rigelig Returbeskjæftigelse, dels fra Australien med Korn til omtrent samme Fragter som i 1879

nemlig fra 50 sh. til 55 sh. til England eller Kontinentet, dels fra San Francisco ligeledes med Korn til Fragter varierende fra 60 sh. til 65 sh. I enkelte Tilfælde skal 1ste Klasses Træskibe, som paa Høsten kom fragtsøgende til dette Sted, have opnaaet indtil 75 sh. pr. Ton. Fra Oregon have Kornfragterne ogsaa i afvigte Høst været særdeles lønuende og obtineredes 80 sh. til 85 sh. pr. Ton. Da Udgifterne paa dette Sted ere mindre og Fartøier af middels Størrelse foretrækkes, bør vistnok vore Skibsredere have sin Opmærksomhed henvendt paa det heromhandlede Fragtmarked. Det er den almindelige Opfatning at Guanotrafiken efter Krigens Tilendebbringelse vil ordne sig paa en bedre og fastere Basis end Tilfældet har været paa flere Aar.

Til Kapkolonien og Australien betales gjennemsnitlig følgende Fragter:

		Til Australien.	Kap.	Algoa Bay.
Fra Norge,	Januar—Marts	100 sh.	105 sh.	107 sh. 6 d
"	— April—Juni	100 -	110 -	117 - 6 -
"	— Juli—September	95 -	110 -	120 -
"	— Oktober—Decbr.	100 -		110 -
" Sverige,	Januar—Marts	110 -	105 -	107 sh. 6 d—110 sh.
"	— April—Juni	110 -	112 - 6 d	115 sh.
"	— Juli—September	105 -	115 -	120 -
"	— Oktober—Decbr.			

En Lokalitet, som synes i flere Aar at have været saagodtsom upaaagtet af vor Skibsfart, er Mauritius. Naar Hensyn tages til at denne Ø iaar udførte ikke mindre end 65,000 Tons Sukker er det imidlertid ikke usandsynligt at de Redere, hvis Skibe gaa til Kapkolonien med Trælast etc., ofte ville kunne gjøre gode Affærer ved at lade dem anløbe Port Louis.

Nedenstaaende Tabel viser Exporten for 1879—1880 og for 1880—1881-Saisonen tilligemed Exportens Destination:

	1879—1880.	1880—1881.
	Tons.	Tons.
Europa	2,688	11,047
Bombay	17,998	28,103
Australien	13,378	17,651
New Zealand	2,991	4,106
Kapkolonierne	4,935	3,087
Andre Steder	381	1,060
tilsammen	42,371	65,054

Afskibningstiden begynder i August eller September. Ved den Tid kommer det nye Sukker i Markedet, og naar Høsten har været god, gaar den for sig til Februar eller Marts. Meget kommer naturligvis an paa Produktionens Kvantum i det enkelte Aar, paa Prisen og paa Forsyningen af Skibsrum, men Tendensen er at faa Produktet afskibet saa tidligt som muligt. Henimod Slutningen af December havde man saaledes afskibet 30,000 Tons. Fragterne vare da følgende:

Til Cork for Ordre	37 sh. 6 d à 40 sh.
" Adelaide do.	27 - 6 - à 30 -
" Melbourne	30 -
" Sydney	25 -

og vare mindre Skibe stærkt efterspurgt.

Birma har i 1880 givet Skibe bedre Sysselsættelse end det foregaaende Aar. Udførselen af Ris fra de 4 Havne, Akyab, Rangoon, Bassein og Moulmein var omtrent den samme (842,500 Tons) som i 1879, men Fragterne stillede sig bedre. Den egentlige Afskibning gaar for sig fra Januar eller Februar til Mai, og for denne maa de europæiske Importører forsyne sig med det omtrentlige Antal Seilskibe allerede tidlig Aaret før. Af denne Grund er det nødvendigt at gaa tilbage til det Tidspunkt for at finde hvilke Fragter betales for Transporten af den i 1880 afskibede Ris, og erfares det da, at man i April—Mai begyndte med 45 sh. Efterhaanden gik de ned til 40 sh., men kom sig igjen hen paa Høsten og naaede 50 sh., i nogle Tilfælde endog 52 sh. 6 d saa at 45 sh. à 47 sh. 6 d kan ansættes som gennemsnitlig Fragt betalt i Europa. Paa Exportstederne stillede Fragterne sig saaledes:

Marts 47 sh. 6 d à 50 sh., April 52 sh. 6 d à 55 sh., Mai 52 sh. 6 d.

Efter denne Maaned ere Noteringerne af mindre Interesse for vore Skibsredere, da det er en Sjældenhed, at vore Skibe antræffes i Birmas Havne efter Mai. Dampskibe vare iaar som ifjor meget talrige i den heromhandlede Fart og have i Gjennemsnit havt 2 sh. 6 d à 5 sh. højere Fragt end Seilskibe. Det kan dog konstateres med Tilfredsstillelse at gode Seilskibe fremdeles ere søgte i Risfarten.

Java har i det forløbne Aar været Gjenstand for tiltagende Opmærksomhed fra vore Skibsrederes Side. Flere norske og svenske Fartøier have været engagerede i denne Fart end i det foregaaende Aar. Returfragterne, især under den sidste Halvdel af Aaret, have været ganske fordelagtige (efter Omstændighederne og i Sammenligning med andre Steder) saaledes som følgende Opgave vil vise:

Januar 47 sh. 6 d à 50 sh. Februar 42 sh. 6 d à 45 sh. Marts 42 sh. 6 d à 45 sh. April 45 sh. Mai 45 sh. à 50 sh. Juni 50 sh. Juli 50 sh. August 45 sh. à 50 sh. September 45 sh. à 50 sh. Oktober 50 sh. November 50 sh. à 55 sh. December 55 sh. à 57 sh. 6 d.

Medens den Fremstilling, der ovenfor er leveret, i sin Totalitet vidner om tilfredsstillende Resultater af vor Fragtfart, synes Udsigterne for den nærmeste Fremtid neppe at være lyse. Især turde dette gjælde de kortere Farvande og de transatlantiske Fragter som Østersøen, Hvidehavet, Canada og de Forenede Stater; derimod antages de at være noget bedre for de fjernere Farvande og venter man navnlig en livlig Trafik fra Rishavnene, Java, Australien og San Francisco.

Forskjellige Oplysninger. Som frivillige Bidrag til den norske Sømandskirke er indbetalt af norske Skibsførere:

1880 . . .	£ 96. 4. 9.
1879 . . .	- 114. 15. 4.
1878 . . .	- 82. 6. —

Af svenske Fartøier erlagdes i Kirkeafgift til „Ulrika Eleonora“ Kirken:

i 1880	I Londons Distrikt . . .	£ 382. 10. 10
	I Skotland	- 31. 5. 8
	tilsammen	£ 413. 16. 6
i 1879		- 388. 14. 3
i 1878		- 448. 11. —

Til Sømands-Hospitalet i Greeinwch er indkommet i

1880	I London	£ 83. 15. 6
	Ved Vicekonsulsstationerne	- 12. 13. 4
	tilsammen	£ 96. 8. 10
1879		- 127. 19. 7
1878		- 69. 17. 10

altsaa 25 % mindre end det næst foregaaende Aar. Dette Aftagende kan neppe ene og alene tilskrives det formindskede Antal Fartøier, der besøgte London ifjor, idet denne Formindskelse kun udgjorde 50 Skibe, og er det at haabe at Bidragene til denne velgjørende og for vore Sømænd vigtige Anstalt i indeværende Aar maatte indflyde rigeligere.

Antallet af skibbrudne og nødlidende Sømænd, der have modtaget Understøttelse af Generalkonsulatet udgjorde:

	1880.	1879.	1878.
Norske Undersaatter . . .	293	351	347
Svenske — . . .	87	125	73

Antallet af Paa- og Afmønstrede Sømænd udgjorde:

	Paaomønstrede.		Afmønstrede.		Tilsammen.		
	Fra norske Skibe.	Fra svenske Skibe.	Fra norske Skibe.	Fra svenske Skibe.	Norske Skibe.	Svenske Skibe.	Begge Lande
I London	1,187	181	1,339	210	2,526	391	2,917
I andre Havne	3,402	660	3,338	498	6,740	1,158	7,898
.	4,589	841	4,677	708	9,266	1,549	10,815

Antallet af Rømninger udgjorde:

	Nordmænd.		Svenske.		Udlændinger.		Tilsammen.	
	Fra norske Skibe.	Fra svenske Skibe.	Fra norske Skibe.	Fra svenske Skibe.	Fra norske Skibe.	Fra svenske Skibe.	Fra norske Skibe.	Fra svenske Skibe.
I London	65	1	14	24	6	2	85	27
Paa andre Steder	248	11	58	151	25	22	331	184
.	313	12	72	175	31	24	416	211

I Sailors Home indlogeredes af Norske og Svenske Sømænd:

i 1880	1,480
i 1879	1,500
i 1878	1,450

Ved Generalkonsulatet og Vicekonsulaterne i Cardiff, Hull, Liverpool og Newcastle udfærdigedes Sømandsanvisninger til et Beløb af:

	1880.	1879.	1878.
for norske Sømænd	£ 2,133. 16. 2	£ 2,154. 7. 5	£ 1,350. 14. —
- svenske —	- 2,316. 3. 1	- 2,905. 12. 5	- 2,842. 18. 11

Gjennem Generalkonsulatet hjemsendtes Arvemidler efter afdøde Sømænd til Beløb:

	1880.	1879.	1878.
Til Norge	£ 347. 14. 1	£ 223. 12. —	£ 570. 12. 7
„ Sverige	- 456. 7. 6	- 839. 6. 11	- 806. 11. 5

Af Breve adresserede til norske og svenske Sømænd modtoges og udleveredes:

1880	21,655
1879	21,321
1878	20,937

Vore Statsobligationer af 1876, 1878 og 1880 have siden det forløbne Aars Begyndelse været opførte paa de sædvanlige Børsnoteringer til følgende Maximums- og Minimumspriser:

	Laveste Kurs.	Høieste Kurs.
1876 Aars Laan $4\frac{1}{2}$ % 101 —103 i Mai		105—107 i Aug. og Oktbr.
1878 — — $4\frac{1}{2}$ % 102 —104 i Januar, Marts & Septbr.		105—107 i Juli og Novbr.
1880 — — 4 % $96\frac{1}{2}$ — $97\frac{1}{2}$ i Oktober		98—100 i September.

Svenske Statsobligationer have i samme Tidsrum været noterede:

1876 Aars Laan $4\frac{1}{2}$ % 101 —103 i Mai	105—107 i Aug. og Oktbr.
1878 — — $4\frac{1}{2}$ % 102 —104 i Januar, Marts & Septbr.	105—107 i Juli og Novbr.
1880 — — 4 % $96\frac{1}{2}$ — $97\frac{1}{2}$ i Oktober	98—100 i September.

De Fluktuationer, der tilfølge heraf have fundet Sted, have neppe i nogen overveiende Grad havt sin Grund i Markedets Stilling for Værdipapirer eller i at Bedømmelsen af vore Obligationer har varieret, men hidrører væsentlig fra den Forskjel i Pris, der til enhver Tid afhænger af hvorvidt Renteterminen ved Salget er mere eller mindre fjern. Naar de saaledes ikke i videre Udstrækning have deltaget i den almindelige Stigning af Værdipapirer, der, efter hvad senere vil blive paavist, har fundet Sted paa det Engelske Fondsmarked vidner det, forsaavidt de 4 % Laan angaar, antagelig om at Emissionsprisen har været fordelagtig og derfor ikke levnede synderlig Plads for Stigning, dels hidrører det, forsaavidt angaar de svenske $4\frac{1}{2}$ % Obligationer, fra Beslutningen om disses forestaaende Indløsning. For nogen Del kan det vel ogsaa have sin Grund i at saavel svenske som norske Statspapirer endnu ere nye og sammenligningsvis ukjendte paa Londons Børs. Siden Nytaar har der forresten vist sig en Tendents til yderligere Forbedring i deres Kurs.

Angaaende Vareførselen mellem Norge og Storbritannien haves følgende Opgaver (Guld og Sølv ikke medregnet):

	Importen fra		Exporten til	
	Den anvendte Drægtighed.	Importens Værdi.	Den anvendte Drægtighed.	Exportens Værdi.
Norge				
1880	Tons 854,028	£ 2,727,528	Tons 484,508	£ 1,255,662
1879	— 665,034	„ 1,914,307	— 442,179	„ 1,094,378
1878	— 755,235	„ 2,242,888	— 425,973	„ 1,116,165
1877	— 775,806	„ 2,596,923	— 462,984	„ 1,724,858
Den tilsvarende Opgave for Sverige:				
1880	— 1,318,864	„ 8,269,921	— 797,262	„ 1,945,598
1879	— 1,143,643	„ 6,483,596	— 632,399	„ 1,403,868
1878	— 1,135,394	„ 6,813,899	— 645,757	„ 1,684,602
1877	— 1,324,690	„ 7,853,902	— 746,935	„ 2,437,611
Guld og Sølv:				
1880		„ 850		„ 218,735
1879		„ 2,112		„ 100,600
1878		„ 5,032		„ 275,400
1877		„ 51,700		„ 167,500

Det Opsving, vore Omsætninger paa England have taget, viser sig heraf at have været saa betydeligt, at det vil gjøre 1880 til et Mærkeaar. Dette gjælder ikke blot i Forhold til den ugunstige Periode, der ligger umiddelbart forud, men ogsaa i Forhold til det heldigste Tidsrum i forrige Decennium, der afsluttedes med 1877. Man maa gaa saa langt tilbage som til 1874 for at finde noget Aar, der overtræffer det sidst forløbne. Med Hensyn til Exporten til England overgaar det 1877 med 5 %, og have Afsætningsvilkaarene i det store taget været gunstige, saaledes som man nedenfor med Hensyn til enkelte Artikler nærmere vil paavise.

I Tabel No. IV foreligger Opgave over det Forhold hvori de forskellige Nationer have deltaget i Vareførselen.

Trælast. Hele Importen af Trælast til Storbritannien og Irland udgjorde:

Fra	Saget Virke (Planker, Battens m. m.)					
	1878	1879	1880	1878	1879	1880
	loads.	Værdi.	loads.	Værdi.	loads.	Værdi.
De britiske Kolonier	963,171		904,589		1,147,040	
fremmede Lande . .	2,655,925		2,348,723		2,939,864	
tilsammen	3,619,096	£ 9,013,056	3,253,312	£ 7,054,936	4,086,904	£ 10,566,271
Fra	Hugget Virke (Bjelker, Tømmer m. m.)					
	1878	1879	1880	1878	1879	1880
	loads.	Værdi.	loads.	Værdi.	loads.	Værdi.
De britiske Kolonier	260,890		196,431		360,622	
fremmede Lande . .	1,419,915		1,181,784		1,759,252	
tilsammen	1,680,805	£ 4,106,685	1,378,215	£ 2,896,044	2,119,874	£ 5,191,514
Stav fra Kolonierne og fremmede Lande.						
	88,257	£ 429,256	84,970	£ 410,433	103,253	£ 468,736
tilsammen	5,388,158	£ 13,548,997	4,716,497	£ 10,361,413	6,310,031	£ 16,226,521

Nedenstaaende Tal fremstille Forholdet forsaavidt angaar Hovedmarkedet for Landets Trælastomsætninger, London:

	Indførselen til London fra	Saget Virke, Stykker.			Hugget Virke, Loads.		
		1878.	1879.	1880.	1878.	1879.	1880.
Norge	{ Gulvbord . . .	6,275,000	6,837,000	9,066,600	—	—	—
	{ Andre Varer . .	1,123,000	991,000	1,039,000	12,800	10,200	13,000
Sverige		6,814,000	9,341,000	10,627,000	3,100	6,600	1,500
Rusland & Finland . . .		4,134,000	3,515,000	3,772,000	126,300	56,000	91,900
Tydskland		90,000	22,000	78,000	103,600	89,800	71,500
De Forenede Stater . . .		124,000	62,000	122,000	14,800	21,300	12,800
Canada		2,803,000	4,435,000	3,821,000	8,200	14,000	21,100
New Brunswick & Nova							
Scotia		585,000	980,000	961,000	3,000	1,600	3,700
Ost- & Vestindien		—	—	—	15,400	7,200	6,600
Samlet Import		21,948,000	26,183,000	29,486,000	287,200	206,700	222,100
Beregnet Forbrug		24,959,000	26,784,000	25,887,000	311,700	210,500	235,000

I Londons Dokker forefandtes i Slutningen af nedenauførte Aar følgende Oplag:

		Fra fremmede Lande			I de to sidste Aar	
		1878.	1879.	1880.	Formindskelse.	Forøgelse.
Planker	Stykker	4,393,000	3,995,000	4,868,000	—	873,000
Battens	—	2,116,000	2,347,000	2,915,000	—	568,000
Bord	—	4,107,000	3,897,000	6,054,000	—	2,157,000
Furutømmer	Loads	29,600	26,700	118,600	8,100	—
Pitchpine	—	4,700	8,600	7,800	800	—
Wainscot Logs	Stdr.	13,600	7,000	7,900	—	900
Stav	Tusinder	2,133	1,450	897	553	—

Fra Kolonierne.

Furuplanker & Battens	Stykker	1,684,000	1,520,000	1,416,000	104,000	—
Spruce	—	1,373,000	1,613,000	1,718,000	—	105,000
Red Pine	—	700	1,400	800	600	—
Yellow Pine	Loads	3,300	3,000	1,700	1,300	—
Birk	—	1,800	1,800	5,200	—	3,400
Stav	Tusinder	640	756	197	559	—

Som foranførte Ziffre udvise, tiltog Indførselen af Trælast til Storbritannien og Irland ganske betydeligt i det forløbne Aar og nærmede sig Aaret 1877, paa samme Tid som Stigningen i Værdi er forholdsvis endnu større, dog uden at Middelprisene fra 1877 ere naaede. Sammenlignet med 1879 viser 1880 en Merimport af 1,593,534 loads, altsaa en Forøgelse af omtrent 34 %, medens Værdien var £ 5,865,108 eller omkring 56 % større. Sammenlignet med Aaret 1877 udviser Importen i 1880 en Formindskelse af 459,000 loads eller 7 %, i Værdi £ 3,552,857 eller 18 %.

Indførselen fra Norge opgives af Board of Trade til følgende Omfang og Værdi:

Saget Virke	loads	407,638	værdsat til £	1,078,700
Hugget do.	—	346,424	— - -	518,067
Stav	—	30,283	— - -	75,871
Rammer og andet Snedkerarbeide	—	—	— - -	5,283

tilsammen loads 784,345 værdsat til £ 1,677,921
eller Kroner 30,202,578

og vare de tilsvarende Tal for de tvende næstforegaaende Aar:

1879	loads	575,617	værdsat til £	1,060,721	eller Kr.	19,092,978
1878	—	671,444	— - -	1,434,897	— -	25,828,128

I en anden Opgave opføres Kvantiteterne paa følgende Maade for
1880. 1879.

Høvlet Last	Tons	126,548		93,803
Skaaren Last, Planker, Battens & Bord	—	92,101		54,597
Bjelker, anden huggen Last	—	51,989		52,494
Spirer	—	12,611		
Minetømmer	—	89,611		
Balks etc.	—	2,014		
Stik etc.	—	12,163		193,714
Juffers	—	896		
Pitprops over 19 Decimeter	—	82,503		
Do. under Do.	—	79,496		
Birkestav	—	4,020		
Anden Stav	—	20,321		21,679
Splitved, Kubber, Brænde etc.	—	22,788		24,275

tilsammen Tons 597,061 440,563

Fra Sverige stillede Indførselen sig saaledes:

Saget Virke	loads	1,200,563	værdsat til £	2,975,950
Hugget do.	—	312,457	— - -	533,916
Stav	—	15,670	— - -	36,476
Snedkerivarer	—	—	— - -	57,493

tilsammen loads 1,528,690 værdsat til £ 3,603,835
eller Kr. 64,869,030

og for de to næstforegaaende Aar:

1879	loads	1,299,231	til en Værdi af £	2,517,700	= Kr.	45,318,600
1880	—	1,292,523	- - -	3,009,518	= -	54,171,324

For begge Lande tilsammen exporteredes til England:

	1877.	1878.	1879.	1880.
Loads	2,303,002	1,963,967	1,874,848	2,313,035
£	5,971,095	4,444,414	3,578,421	5,281,756

Det fremgaar af disse Opgaver at Storbritannien ogsaa i afvigte Aar har hævdet sin Rang som det fornemste Marked for vor Trælaster. Af Norges samlede Udførsel har England modtaget omkring to Trediedele (66.7 %). Den fremskudte Plads, som høvlet Last mere og mere indtager, har i det forløbne Aar faaet sin Betegnelse ved en yderligere Tilvæxt og ved det største Kvantum, der nogensinde er importeret, idet denne Specialitet udgjorde 126,000 Tons imod 94,000 i 1879. I Forhold til den samlede Udførsel af de forskellige Sorter Last udgjorde Importen hertil:

Planker, Battens & Bord	37.10 %
Høvlet Last	65.3 -
Spirer, Minetømmer	94.5 -
Telegrafstolper, Stik, Juffers, Rickers . . .	94.5 -
Dansk Last og anden huggen Last . . .	51.8 -
Stav	81 -
Splitved	77 -

De heldige Konjunkturer, hvorunder Aaret begyndte, bleve i Løbet af dets første to Maaneder yderligere forbedrede. Den gjenvalgte Spekulationsaand viste sig maaske ikke paa noget Felt i større Styrke end i Trælasthandelen, og i faa Maaneder havde Priserne gennemløbet den Skala opad, som under den nedadgaaende Bevægelse havde medtaget en Periode af flere Aar. Der manglede ikke paa Røster, der fremhævede det Betænkelige i den Hastighed, hvormed denne gunstige Forandring gik for sig, og det er vistnok heller ikke tvivlsomt at det for den fjernere Udvikling vilde været ønskeligere, om Forbedringen var indtraadt mere gradvis. Det vil dog heldigvis ikke kunne siges at den hastige Stigning endnu er blevet paafulgt af nogen egentlig afgjort Reaktion. Derimod er det ikke tvivlsomt at allerede ved Udgangen af det første Fjerdingaar var den opadgaaende Bevægelse afsluttet og en kjendelig Stilstand indtraadt. Ved dette Tidspunkt var imidlertid en Prisforhøjelse naaet, der vel ikke paa langt nær kom op til hvad der gjaldt i 1874, men som alligevel i Forhold til Minimumspriserne i 1879 lavt ansat kunde beregnes til 25 pCt. (for enkelte Sorter endnu langt mere, indtil 75 pCt.), og til disse Priser vare saa store Omsætninger kontraherede, at det var bestemmende for Trælasthandelens Karakter i det forløbne Aar. Det traadte dog efterhaanden i Dagen at de Forudsætninger, der havde samvirket til den pludselige Prisstigning, dels havde undergaaet Forandringer, dels havde været uden tilstækkelig Begrundelse i faktiske Forhold. Først og fremst gjaldt dette forsaavidt man havde forestillet sig at den betydelige Indskrænkning i Tilvirkningen i de træproducerende Lande, hvormed der fra alle Sider indløb Beretninger, vilde foranledige Knaphed i Aarets Forsyning. Denne Forestilling led et Stød allerede ved den Omstændighed at ualmindelige Veirforholde bragte den første Tilførsel fra Norge og den sydlige Del af Sverige fulde en Maaned tidligere end sædvanligt. Dette fandt dog i nogen Grad sin Modvægt i at en ikke ringe Oprydning allerede havde fundet Sted i Beholdningerne, saaledes at det f. Ex. kunde konstateres at der i Løbet af Februar var leveret fra Londons Dokker 11000 Standards mere end i det tilsvarende Tidsrum 1879. De anseelige Realisationer af tilstedeværende Last, der saaledes havde fundet Sted, var ogsaa foregaaet til forhøjede Priser, men ikke i tilstrækkelig Grad til at de Satser, der vare betingede for Aarets Skibning, vilde kunne dækkes. I det hele var der gennem Maanederne Marts og April ringe Liv i Trælasthandelen, hvortil som en forbigaaende Aarsag blandt andet ogsaa nævntes den ved Parlamentsvalgene fremkaldte Spænding. I Mai og Begyndelsen af Juni heder det derimod at meget betydelige Omsætninger fandt Sted uden Afslag i Februarpriserne. Hvad der ved dette Tidspunkt uden Tvivl væsentlig bidrog til at befæste Markedet var Efterretningerne om de indtraadte ugunstige Flødningsforholde i vore Vasdrag, idet man herfra uddrog den Slutning at de tidligere Forudsigelser om Knaphed i Tilførselen dog slutelig vilde bekræfte sig. Ligesom den usædvanlig tidlige Vaarskibning havde virket forstyrrende, saaledes øvede den omtrent en Maaned før sædvanlig Tid indtrufne Ankomst af en stor Flaade fra Østersøen ved Midtsommertid en

lignende Indflydelse. Der var ogsaa Fænomener i andre Dele af Forretningsverdenen, som vare egnede til at virke trykkende paa Trælastkonjunkturerne. Jernpriserne vare i Løbet af Foraaret igjen sunkne næsten ligesaa pludseligt som de omkring Aarsskiftet vare stegne, og skjønt Handelsomsætningerne tiltog i Omfang, gjorde den Anskuelse sig meget almindelig gjældende, at Udbyttet ikke stod i Forhold dertil. Herimod dannede det ingen tilstrækkelig Modvægt at Udbyttet af Aarsvæxten, eftersom Sommeren skred frem, viste sig lovende, skjønt det vistnok var et Moment, der ikke var uden Betydning. Ligesom det imidlertid er en Kjendsgjerning at Aarets tredie Fjerdingaar betegnedes ved stor Tilbageholdenhed fra Importørernes Side, saaledes foregik Salg fra Dokkerne til reducerede Priser. Selv i dette Tidsrum kunde det dog paapeges som en Betegnelse for at Forbrug ikke manglede, at Udleveringerne fra Dokkerne foregik i uformindsket Maalestok. I Oktober Maaned antog Markedet for en kort Tid en mere animeret Karakter og betydelige Realisationer foregik i London til høiere Priser end man havde kunnet opnaa i Løbet af det sidste Fjerdingaar. Dette var imidlertid den sidste gunstige Episode i det forløbne Aars Historie inden denne Handelsbranche. I Begyndelsen af November Maaned ankom den anden store Østersøflaade og tilintetgjorde enhver Illusion om at Forsyningen slutteligen skulde blive under det almindelige, idet der ikke længere kunde levnes Tvivl om at den i betydelig Grad oversteg det Gjennemsnitlige. Under disse Omstændigheder og den herved fremkaldte Stemning kunde det ikke undgaas at Priserne afficeredes. De i Løbet af November og December foretagne Auktionssalg viste et Prisfald af 5 à 10 pCt., hvorfra de ikke senere have hævet sig.

Uagtet Trælastmarkedets Historie gennem det forløbne Aar saaledes ingenlunde fremstiller et Billede af befæstede Forhold, saa tør det dog ikke kaldes i Tvivl at Aaret i det Store og Hele maa regnes til de mere end almindeligt fordelagtige.

Det forløbne Aar turde saaledes i nogen Mon have ydet en højlig fornøden Erstatning for de svære Tab, som Aarene 1878 og 1879 medførte. Hvorvidt dette i mere eller mindre Grad er opnaaet paa Fremtidens Bekostning, er et Spørgsmaal, som det for Øieblikket er vanskeligt at besvare. Haabet om at tiltagende Forbrug skulde neutralisere de naturlige Virkninger af den saa betydeligt forøgede Import støttede sig særligt til den Forbedring i Landdistrikternes økonomiske Tilstand, som Fjoraarets sammenligningsvis rige Avling lod forvente. Man antog nemlig at en stor Mængde Byggeforetagender, som gennem en Række af Misvæxtaar vare henskudte, nu vilde komme til Udførelse. Denne Forventning er imidlertid ikke gaaet i Opfyldelse. Det synes som om Misvæxtaarene have sat de Engelske Landboere saa alvorligt tilbage at man selv efter en saavidt god Høst som ifjor indskrænker sig til det uopsættelige. Ogsaa i Byernes Byggevirksomhed har der været ringe Liv — hvad der i nogen Mon kan have hidrørt fra den overordentlig strænge Vinter. Under saadanne Omstændigheder viser Fjoraarets Overskud over Gjennemsnitsimporten sig for en væsentlig Del i Skikkelse af forøgede Beholdninger. I den Henseende er Stillingen vistnok nu adskilligt bedre end efter den ovenfor anførte Opgave om Forholdet ved Nytaarstid. Endnu den 1ste Februar angaves dog Beholdningerne i Londons Dokker at udgjøre:

Planker	St. 4,189,579	imod 1ste Februar 1880	3,438,965
Battens	2,653,642	” - — ”	2,012,355
Bord	899,994	” - — ”	927,866
Høvlede Do.	4,488,973	” - — ”	2,838,792

Efter den senest foreliggende Opgave skal Forholdet ved Slutningen af Marts stille sig saaledes:

	1879.	1880.	1881.
Planker St.	2,274,000	2,661,000	3,413,000
Battens.	1,261,000	1,390,000	1,797,000
Bord	3,520,000	3,041,000	3,662,000

Det viser sig heraf at Beholdningerne fremdeles betydeligt overstige det sædvanlige, og man har kalkuleret at de uden ny Tilførsel vilde være tilstrækkelige for det paaregnelige Forbrug indtil i Juni eller Juli Maaned. Udsigterne for den nærmere Fremtid ere under disse Omstændigheder væsentlig afhængige af hvorvidt en Formindskelse i Importen maatte hidføre et mere normalt Forhold mellem Forbruget og forhaandenværende Oplag. Efter de Beretninger, der foreligge fra Sverige og Finland, er det vel heller ikke tvivlsomt, at en saadan Formindskelse og det endog i stor Maalestok vil indtræde, men det synes som om Erfaringerne fra forrige Aar have ledet til at man ligeoverfor disse Beretninger forholder sig skeptisk, saaledes at det først vil være ved den faktisk indtraadte Importformindskelse at denne Indflydelse paa Markedet vil være synbar. Som en konstateret Kjendsgjærning ansees det allerede nu, at den Trælast, der haves færdig til Skibning fra Canada, er særdeles betydeligt under det Sædvanlige. De gunstige Forholde paa Kontinentet og navnlig paa det franske Trælastmarked, hvorom der berettes, vil selvfølgelig ogsaa bidrage til at holde Priserne oppe hertilands. Heller ikke vil man feile ved at antage, at den Sikkelse af fredelige Tilstande, som de seneste Begivenheder synes at love, vil bidrage til at fremme Virksomheden paa de Omraader, hvoraf Trælasthandelen er beroende. Medens de tilstedeværende Beholdninger efter det oplyste vistnok for Londons Vedkommende ere betydelige, skulle Oplagene paa de øvrige Importpladse være meget moderate. Endelig maa det antages at den Forsinkelse af Vaarskibningen fra Østersøen, der sandsynligvis vil blive Følgen af de ekstraordinære Isforholde, foreløbig vil virke som en gunstig Omstændighed, idet Beholdningerne imidlertid yderligere ville reduceres. Naar alle disse Momenter tages i Betragtning, turde der ikke være Grund til at mistvivle om at Trælastmarkedet i Løbet af indeværende Aar igjen kan hæve sig fra den Mangel paa Aktivitet, der vistnok for Øieblikket karakteriserer samme. Det maa betragtes som et i og for sig favorabelt Tegn at Forudsigelserne om et betydeligt Prisfald ingenlunde have bekræftet sig ved de seneste Auktionssalg i London, om end de derved opnaaede Priser vistnok tildels have medført Tab for de Spekulanter, der gjorde sine Indkjøb i Fjoraarets dyreste Periode. Forsaavidt vore Producenter og Afskibere formaa at forholde sig afventende indtil det i Gjærning viser sig at Aarets Forsyning falder betydeligt under det tilvante, er der al Grund til at antage at der heller ikke i Importpriserne vil indtræde nogen væsentligere Tilbagegang. Som det vil sees er det imidlertid herved selve Grundforudsætningen, at der fra Producenternes Side iagttages Varsomhed og Begrænsning — hvad Omstændighederne visselig opfordre til — samt at de med Samhold og Fasthed optræde imod den Tendents til at trykke Priserne, der er kjendelig nok fra Importørernes Side. At nogen Nedgang allerede har fundet Sted staar beklagelsesvis ikke til at nægte, og turde nedenstaaende Opgave nogenlunde korrekt angive Stillingen samt de Prisbevægelser, der have fundet Sted siden Trælastkonjunkturene i 1879 vare paa det laveste:

	Vaarleverance pr. Standard frit ombord:			
	Midtsommer 1879. Planker.	Efter Nytaar 1880. Planker—Battens.	Ved Nytaar 1881. Planker—Battens.	Ved Udgangen af Marts 1881. Planker—Battens.
Norge.				
Battens 2da Stdr.	£ 4. 10. 0. à £ 5. 0. 0.	£ 7. 5. 0. à £ 7. 10. 0.	£ 6. 10. 0. à £ 6. 15. 0.	5 à 10 sh. lavere end for samme Slags svenske Varer.
— 3tia ”	- 3. 15. 0. - - 4. 5. 0.	- 6. 10. 0. - - 7. 0. 0.	- 5. 15. 0. - - 6. 15. 0.	
Gulvplanker, Furu 1ma ”	- 8. 0. 0.	- 9. 10. 0.	- 8. 15. 0. - - 9. 0. 0.	
— — 2da ”	- 6. 0. 0. - - 6. 10. 0.	- 8. 5. 0. - - 8. 10. 0.	- 7. 5. 0. - - 7. 10. 0.	
— Gran 1ma ”	- 6. 5. 0. - - 6. 15. 0.	- 7. 15. 0. - - 8. 0. 0.	- 7. 0. 0. - - 7. 5. 0.	
— — 2da ”	- 5. 15. 0. - - 6. 5. 0.	- 7. 5. 0. - - 7. 15. 0.	- 6. 10. 0. - - 6. 15. 0.	
Sverige. Bedste Mærker fra de nedre Havne.				
Furu 1ma og 2da mixed ”	- 8. 5. 0. - - 8. 10. 0.	- 12. 0. 0. - - 9. 10. 0.	- 11. 10. 0. - - 9. 5. 0.	£ 11. 0. 0. à £ 8. 15. 0.
— 3a ”	- 6. 5. 0. - - 6. 10. 0.	- 10. 0. 0. - - 7. 10. 0.	- 9. 10. 0. - - 7. 5. 0.	- 9. 0. 0. - - 6. 15. 0.
— 4a ”	- 4. 10. 0. - - 5. 0. 0.	- 8. 0. 0. - - 6. 10. 0.	- 7. 10. 0. - - 6. 10. 0.	- 7. 0. 0. - - 6. 0. 0.
— 5a ”	- 3. 10. 0. - - 4. 0. 0.	- 7. 0. 0. - - 5. 10. 0.	- 6. 10. 0. - - 5. 10. 0.	- 6. 0. 0. - - 5. 0. 0.
Gran, Middelpriis ”	- 5. 0. 0. - - 4. 0. 0.	- 7. 10. 0. - - 6. 10. 0.	- 6. 15. 0. - - 5. 15. 0.	- 6. 10. 0. - - 5. 5. 0.
Svenske Bjelker pr. Load	26 à 27 shillings	35 shillings	37 shillings 6 pence	35 shillings
Priserne paa Spirer, Props og Ved ere C. i. i. til London & Østkysten.	Norske Spirer 4 à 6" Diam. pr. løb. Fod	$\frac{7}{8}$ d à 1 d	$1\frac{1}{8}$ d	1 d à $1\frac{1}{8}$ d
— Pitprops 3" i Toppen pr. 72 lb. Fod	2 sh. 6 d à 2 sh. 9 d	3 sh. 6 d à 3 sh. 9 d	2 sh. 6 d à 2 sh. 9 d	2 sh. 6 d
— Ved pr. Favn	£ 3. 10. 0. à £ 4. 0. 0.	£ 4. 10. 0. à £ 4. 15. 0.	£ 4. 5. 0.	£ 4. 0. 0.
Svensk — - —	- 4. 0. 0. - - 4. 5. 0.	- 5. 0. 0. - - 5. 10. 0.	- 4. 10. 0. à £ 4. 15. 0.	- 4. 10. 0.

Af Vicekonsulernes Indberetninger fra de Steder, der have fortrinsvis Betydning for Minetømmer og Pitprops, hidsættes følgende:

Cardiff. Indførselen af Props til dette Sted har i 1880 været usædvanlig stor og antages 2 à 3 Gange over tidligere Aar. Vort Minetømmer har paa dette Sted en stadig skarp Konkurrence med den lignende Franske Artikel. Der klages over at Ladninger enkeltvis have indeholdt større Partier af bedærvet Tømmer, hvad der har virket nedsættende for vor Last i Sammenligning med den Franske. Priserne, der ved Aarets Begyndelse noteredes til 36 sh. pr. Load (50 Fod string measure) cif, sank i Mai til 30 sh., men forbedrede sig igjen mod Enden af Aaret, da de noteredes til 35 à 36 sh. Senere ere de atter gaaet tilbage med 2 sh. à 3 sh. og der udtales Frygt for at de ville falde yderligere. Beholdningerne ved Nytaar vare meget betydelige. Fransk Minetømmer angives at have realiseret gennemsnitlig £ 1 pr. Ton (weight).

Newcastle. Priserne paa rundt Minetømmer (Gjennemsnitlængde 16 à 17 Fod) stod ved Begyndelsen af 1880 i 32 sh. 6 d pr. Load (String measure). I Mai gik de ned til 28 sh. I August noteredes samme Vare til 30 sh. og hermed blev det staaende Resten af Aaret. Paa Nyaaaret er Prisen gaaet ned til 25 sh. 6 d pr. Load, og betegnes Afsætningen som særdeles træg. Korte Props (3 Toms) noteredes i Januar 3 sh. 6 d. à 3 sh. 9 d. pr. 72 løbende Fod (med Forhøielse for større Længder og Topmaal efter det i denne Handel almindeligt gjældende Forhold), i Mai 2 sh. 7 d. à 2 sh. 9 d., hvormed det havde sit Forblivende i den følgende Del af Aaret, medens Priserne senere have været endnu lavere eller 2 sh. 6 d. Beholdningerne af begge Lastesorter vare ved Nytaarstid særdeles betydelige og bleve ud over Vaaren yderligere forøgede ved nye Tilførsler, navnlig pr. Dampskib fra Gøteborg. Vicekonsulen ytrer, at det hyppigt er en Grund til forholdsvis daarlige Priser at denne Sort Last ikke leveres i de Dimensioner, navnlig med Hensyn til Længde, som passe for Behovet, og anfører han i denne Henseende, at de rette Dimensioner vilde være for rundt Minetømmer 16 à 18 Fods Længde, for vankantede Bjælker 17 à 20 Fods. For Sleepers' (5½ Toms 2½ F. angives Priserne at have varieret mellem 3 sh. 3 d og 3 sh. 9 d pr. 72 løbende Fod.

Middlesborough og Sunderland. Beholdningerne opgives ogsaa her at være uforholdsmæssigt store. Med Hensyn til Priserne ere Opgaverne omtrent ens med Newcastle. Vicekonsulen i Middlesborough anslaaer Prisfaldet i Props efter Nytaar til 10 pCt. Vicekonsulen i Sunderland, der opgiver Importen af Pitprops i forrige Aar til 30,000 Standards, ytrer at Efterspørgselen fra det omliggende Distrikt for Øieblikket er saa godt som ophørt.

Fisk. Fra Norge importeredes til Storbritannien og Irland af Fisk (fersk og prepareret):

1880	169,744	Centner til Værdi £	164,402
1879	127,383	— - — -	129,504
1878	68,801	— - — -	78,740
1877	179,196	— - — -	152,642

hvoraf fremgaar at Indførselen af denne Artikel i det sidste Aar igjen er steget noget. Om Forholdene paa det Engelske Fiskemarked har man iøvrigt nylig havt Anledning til at afgive en særlig Rapport, hvortil henvises, idet man her skal fremhæve følgende:

De norske Fiskesorter, der fornemlig indføres, ere: Lax, Makrel og Hummer (i Is), Sild (forstørste Delen til Røgning), Klipfisk, Tørfisk, (ubetydelige Kvantiteter) Anchovis, samt nogle hermetisk nedlagte Fiskevarer saasom Lax i Olie, Skin- og benfri Sild etc. Desuden har der i den sidste Tid vist sig en Begyndelse til Indførsel af fersk Fisk fra norske Bankfiskesmakker. Fiskene føres dels levende i dertil indrettede Brønde i Fartøjerne eller nedlagt i Is, og paa dette Felt vil visselig en for Nordmændene lønnende Trafik kunne udvikles, naar efterhaanden mere Erfaring vindes saavel med Hensyn til de fordelagtigste Fiskepladse som hvilke Fiskesorter betale sig bedst. De største Fiskesorter betinge de højeste Priser, saasom Pigvar, Halibut, Flyndre, Torsk, Rødspæt o. s. v., og tilraades at stor Forsigtighed og Renlighed anvendes ved Behandlingen. Vicekonsulen i Grimsby indberetter, at der i denne Trafik ere engagerede et forholdsvis betydeligt Antal hollandske Fiskesmakker, der gjøre gode Forretninger. Hollænderne obtainere bedre Priser formedelst Varens større Renslighed og overhovedet bedre Kvalitet. Hovedpladsen, hvortil norske Fartøier bør søge hen med sin Fangst, er Grimsby, medens der ogsaa i Byerne Great Yarmouth og Lowestoft landes ikke ubetydelige Partier.

De Fiskesorter, der fra Norge udføres i størst Mængde, Sild, Klipfisk og Tørfisk, ville formentlig vanskelig kunne vinde noget udbredt Marked dels formedelst den store Hjemmeproduktion (Sild) og dels formedelst Konkurrence med de fra andre Steder importerede Artikler saasom Klipfisk fra Newfoundland. Af Tørfisk benyttes meget lidet i England.

Af saltet Sild er der ikke ubetydelig Konsumtion i Irland blandt den fattigere Befolkning og for en heldig Konkurrence i denne Vare dels ligeoverfor Landets eget Produkt dels med den fra Holland indførte Sild bør isærdeleshed lægges Vægt paa at Tønderne ere stærke og tætte samt at Silden er godt og haardt pakket, saa at den ligger fast i Lagene, Forholdsregler hvis Jagttagelse synes nødvendig til Vedligeholdelse af Varen under en længere Transport. Den fra Norge indførte Sild anvendes næsten udelukkende til Røgning, hvortil den paa Grund af sin Størrelse og Fedme synes at egne sig i sær Grad. Konsumtionen af røget Sild er meget betydelig, og anbefales det norske Exportører, der ville søge det engelske Marked, at anvende omhyggelig Saltning, Pakning og Tilberedning for denne Artikel. Ved Opretelse af Røgerier i Norge ville man vistnok ogsaa med Fordel kunne tilberede Varen fuldstændig og exportere den hertil. Great Yarmouth er det Sted i England der især udmærker sig ved Tilberedningen af røget Sild (bloaters). Ved Fremsendelse paa Markedet af omhyggelig prepareret Klipfisk burde man kunne konkurrere med det Newfoundlandske Produkt, der maa føres en saa meget længere Vei.

De i England for de forskjellige Fiskesorter gjældende Priser, der iøvrigt selvfølgelig variere meget, anføres saaledes: Fersk Fisk (levende eller i Is) 1 sh. 6 d å 2 sh. 6 d pr. Stone (14 engelske Pund) eller £ 12—20 pr. Ton.

Makrel i Is £ 1 å £ 2 10 sh. pr. Kasse indeholdende 6 Snese.

Lax 1 sh. å 1 sh. 6 d pr. T.

Saltet Sild 21 sh. å 25 sh. pr. Tønde.

Klipfisk £ 15 å £ 16 pr. Ton.

Tørfisk 18 sh. å 20 sh. pr. Cent.

Anchovis 1 sh. 10 d å 3 sh. 6 d pr. Dunk.

Skin- og benfri Sild 2 sh. pr. Daase (20 Stykker). Af Fiskeriprodukter, der indføres fra Norge, kan mærkes Spæk, Tran og Guano. I 1877 ind-

førtes Spæk og Tran til en Værdi af £ 60,048, medens i 1879 blot for £ 36,025. Den anvendes omtrent udelukkende i Garverierne.

Af Fiskeguanoen, der benyttes for største Delen som Ophlandingsmiddel med den langt dyrere Peru-Guano, har Tilførselen i den seneste Tid vist nogen Tendens til Stigning, og om den gennemtrængende Lugt til nogen Grad kunde neutraliseres, antages at Forbruget vilde stige i betydelig Grad, idet Produktets gode Egenskaber og Hensigtsmæssighed som Gjødningsmiddel synes at være almindelig anerkjendt.

Korn. Havreindførselen fra Norge var i det forløbne Aar omtrent af samme Omfang som i 1879, idet den udgjorde 114,366 Centner til en Værdi af £ 40,829 mod 119,357 Centner og £ 40,481 i 1879. Priserne ved Aarets Begyndelse vare lave; tørret skaansk betingede 22 sh. à 22 6 d cif. pr. 336 Th utørret fra Gøteborg Egnen 19 sh. à 19 sh. 6 d pr. 320 Th , sort do. 20 sh. 6 d pr. 320 Th og norsk 19 sh. 6 d pr. 320 Th . I Marts Maaned hævdede Priserne sig noget og tørret skaansk naaede 23 sh. 6 d à 24 sh. pr. 336 Th , utørret Gøteborg og norsk 20 sh. à 20 sh. 6 d pr. 320 Th , sort svensk 22 sh. pr. 320 Th . I de paafølgende 2 à 3 Maaneder fandt yderligere Bedring Sted og navnlig var sort svensk søgt paa Grund af fransk Efterspørgsel. Medio Juni betaltes for tørret skaansk 25 sh. 6 d pr. 336 Th , utørret Gøteborg og norsk 21 sh. 6 d pr. 320 Th og sort svensk 26 sh. pr. 336 Th . I August Maaned, da den engelske Høst tegnede gunstig, udbødes ny tørret skaansk til 22 sh. pr. 336 Th , og sort svensk til samme Pris uden at finde Kjøbere. I September omsattes ny tørret skaansk til 21 sh. à 21 sh. 6 d pr. 336 Th , utørret Gøteborg og norsk 18 sh. à 18 sh. 6 d pr. 320 Th , og sort svensk 20 sh. à 21 sh. pr. 336 Th . Fra dette lave Standpunkt hævdede Priserne sig gradevis og efter endel Fluktuationer betaltes ved Aarets Slutning for tørret skaansk 22 sh. 6 d pr. 336 Th , utørret Gøteborg 20 sh. 9 d à 21 sh. pr. 320 Th , norsk 21 sh. à 21 sh. 3 d pr. 320 Th , og sort svensk 22 sh. 6 d à 23 sh. pr. 336 Th .

Is. Den usædvanlig stærke og langvarige Kulde under Vinteren 1879—80 satte Importørerne herover istand til at fylde sine Lagere med indenlandsk Is. Efterspørgselen efter norsk Vare aftog ogsaa som en Følge heraf. Vistnok kan den s. k. „native“ Is ikke maale sig med den norske Blokis, da den som oftest hverken er ren eller velsmagende, men den engelske har dog paa Grund af sin Prisbillighed stor Betydning som Kongelationsmiddel og hertil skal den efter Sigende egne sig endog bedre end den norske. Paa den anden Side anvendes udelukkende norsk Is til den Slags Forbrug, som kræver større Kvantiteter, til Opbevaringssteder af Næringsmidler etc. Sæsonen aabnedes med meget lave Priser. Allerede i November 1879 tilbødes Is for London til 11 sh. pr. Ton. Kjøberne vilde imidlertid ikke kontrahere og Prisen gik efterhaanden ned til 10 sh. 6 d à 10 sh., enkelte Kontrakter skulle endog have været afsluttede til 9 sh. 6 d pr. Ton. Til andre Havne stillede Forholdene sig noget bedre, omend dog ikke i nogen betragtelig Grad. Som en Følge af disse Priser trykkedes Fragterne ned til hidtil ukjendte lave Rater, men desuagtet kunde neppe noget reelt Udbytte siges at være opnaaet for Exportørerne. Vaarskibningen viste derfor et meget daarligt Resultat og Ud-sigterne for Sommeren vare ikke lysere. I Mai Maaned indtraadte imidlertid herover en stærk Varme, hvilken vedvarede med faa Afbrydelser hele Sommeren og langt udover Efteraaret. Efterspørgselen efter Is blev derfor noget livligere og Priserne stege ikke ubetydeligt. Indtil 16 sh. betaltes for London for Sommerleverance, andre Havne i Forhold; samtidig gik dog Frag-

terne op, hvorved den paaregnede Fortjeneste for Exportørerne betydelig indsvandt. Et gunstigt Opsving fik denne Forretning imidlertid ved den stærke Efterspørgsel efter Is fra de nordamerikanske østlige Havne specielt Newyork, hvilken indtraadte først i Juli. De Exportører, som indlode sig paa denne Spekulation, gjorde vistnok gode Forretninger, da Skibsrum var at faa til forholdsvis lave Rater og Svindingen under Reisen viste sig mindre end man havde tænkt, hvilket skyldtes den overmaade omhyggelige Indstuvning. Markedet i Europa syntes ogsaa at være blevet influeret af denne nye Konkurrent, idet Priserne steg, specielt i August Maaned, da den amerikanske Skibning var paa sin Høide. Saaledes naaedes f. Ex. i Dublin 20 sh. og tilsvarende i andre irske Havne (saasom Cork, Limerick, Kinsale, Waterford o. fl.), og disse Priser holdt sig udoover med jevn Efterspørgsel.

Udsigterne for indeværende Aar ere ikke meget lovende. I Mands Minde har man ikke havt en saa stræng Vinter i England som iaar og overalt have Importørerne fyldt sine Lagre. Fabrikation af kunstig Is begynder ogsaa — som omhandlet i tidligere Rapporter — at antage større Dimensioner og et stort Aktieselskab er nylig dannet, hvis Produktion antages at skulle opgaa til 100 à 150 Tons pr. Uge. For Vaarskibning til London har kun 9 sh. 6 d været at erholde, til Kanalhavne, Kinsale, Waterford 10 sh. à 10 sh. 6 d, Limerick, Liverpool, Glasgow 11 sh. à 11 sh. 6 d, alle gjennemgaaende lavere end ifjor, medens nogen yderligere Nedsættelse i Fragterne neppe er at vente. Kun en varm Sommer kan medføre nogen Stigning i Priserne.

Importen i 1880 har været betydelig under det sædvanlige. Ifølge Board of Trade's Opgave udgjorde samme 78,749 Tons til Værdi £ 41,978 mod 166,452 Tons til Værdi £ 139,714 Aar 1879 og 224,000 Tons og £ 207,039 i 1878.

Slagtekvæg. Importen af levende Dyr til Storbritannien fra Norge tiltog stærkt i det forløbne Aar og opgik ifølge Board of Trade's Tabeller til:

Oxer	788	Stykker	til Værdi £	15,760
Kjør og Kalve	228	—	—	4,560
Faar	10	—	—	20
samt desuden	57	Heste	—	853

mod i 1879:

Oxer	736	Stykker	til Værdi £	13,314
Kjør og Kalve	162	—	—	3,182

Sammenlignet med de nærmest foregaaende Aar har Importen naaet op til næsten det samme Antal som i Aarene 1871 og 74. Den største Indførsel foregik i April og Mai Maaneder og idethale i Aarets første Halvdel, medens Høstimporten kun androg til ca. 100 Stykker. Priserne varierede betydeligt og stode ikke lidet under hvad der noteredes i 1879. Tilførslerne fra Amerika og Canada, der i de sidste Aar have antaget betydelige Dimensioner, trykkede samme ned og Londons Marked synes mere og mere at bestemmes af den amerikanske Import, hvilken i det forløbne Aar hidkom tidligere end sædvanligt. Der klages fremdeles over at de norske Dyr ere for smaa samt over den overveiende Indførsel af Tyre, hvilke regnes som simplere Vare end Stude. Den høie Dampskibsfragt af 30 sh. bibeholdtes fremdeles for „stort“ Kvæg, medens en Nedsættelse af 10 sh. ifjor fandt Sted for smaaat Kvægs Vedkommende. Den i Januar Maaned iaar udfærdigede Kabinetsordre til Forebyggelse af Mund- og Klovesygen blandt Husdyrene har betydeligt besværliggjort Kvægforsendelsen til Londons Marked. Som særligt indberettet ere disse Regler for en Del forlængede til Udgangen af Mai og altsaa ind i den for os væsentligste Skibningsperiode.

Smør. Importen af norsk Smør, hvilken hovedsagelig foregaar til Hull, tiltog betydeligt i det forløbne Aar. Den udgjorde til nævnte Havn 27,226 Centner sammenlignet med 13,181 i 1879 og 3,832 i 1878; den direkte Indførsel til London var meget ringe. Det fra Norge importerede Smør bestaar hovedsagelig af „Butterine“ og er af simplere Kvalitet end det danske og svenske s. k. „estates“. Det vinder dog megen Indgang herover og afsættes til lønnende Priser. For Tiden noteres samme i Hull til 60 sh. à 95 sh. pr. Centner, alt efter Kvalitet. Med Hensyn til de i tidligere Aarsrapporter paa-klagede Mangler ved Smørrets Indpakning indberetter Vicekonsulen i Hull, at disse nu for en Del ere afhjulpne, idet Æskerne gøres bedre og stærkere og Sorteringen er omhyggeligere.

Træmasse og Papir. Ifølge Board of Trade's Tabeller skulde Indførselen i det forløbne Aar fra Norge have beløbet sig til:

	Kvantitet.	Værdi.
Trykpapir	7,966 Centner	£ 9,629
Andre Sorter (væsentlig Karduspapir) . . .	—	- 18,776
Pap (s. k. mill boards)	9,366	— 6,946
Træmasse	468,180	— 136,970

Medens Importen af Trykpapir i 1880 er sunket ned til næsten det halve Kvantum sammenlignet med 1879 har derimod Træmasseindførselen taget et meget stort Opsving i det forløbne Aar. Anvendelse af Træmasse ved Papirfabrikationen er i stadigt og stærkt Tiltagende, hvorfor ogsaa Efterspørgselen i de sidste Aar har voxet og med stedse stigende Priser. Vaad Masse med 50 % Vandgehalt er bleven betalt med £ 4,10 sh. à £ 5,5 sh. pr. Ton frit ombord leveret engelsk Havn og lufttør Aspemasse har naaet indtil £ 12 pr. Ton. Kemisk Masse har ogsaa nydt god Afsætning og solgtes til £ 18 à 20 pr. Ton frit Engelsk Havn. Træpap og Træpapir (de s. k. millboards) nøde ogsaa god Efterspørgsel og betingede ca. 15 à 20 % mere end foregaaende Aar. Priserne varierede fra £ 12 til £ 16 pr. Ton for „millboards“ og £ 14 à £ 20 pr. Ton for „middles“. Om Produktionen ikke for stærkt forceres er der al Grund til at antage, at de nuværende Priser ville holde sig ogsaa gennem indeværende Aar.

Fyrstikker. Som i forrige Aarsrapport antydet stode Priserne paa Fyrstikker ved Begyndelsen af 1880 noget fastere og Noteringerne vare ikke ubetydeligt høiere ved Kontrakternes Afslutning sammenlignet med det foregaaende Aar. Især stillede det transmarine Marked sig gunstigt og Efterspørgselen var her i Aarets første Halvdel meget livlig. Denne aftog dog lidt efter lidt gennem en forceret Tilførsel, hvoraf Følgen blev en Synken i Priserne. Til London importeredes ifølge en privat Opgave under Aaret 1880 fra Norge ca. 20,000 Kister og fra Sverige omkring 60,000 Kister, tilsammen ca. 80,000 Kister, hvoraf noget over 50,000 reexporteredes, en ganske stor Stigning sammenlignet med 1879, da Importen udgjorde respektive 10,000 og 30,000 Kister. Priserne paa Londons Marked noteredes til 1 sh. 6 d for Sikkerhedsfyrstikker og 1 sh. 3 d for Fosfor pr. Gros Æsker og 1 d Tillæg pr. Gros for zinkbeslaaede Kister bestemte til Export. Fosforfyrstikkerne, hvilke hovedsageligen importeres fra Norge, afskibes igjen til Ostindien og Australien, hvor de ligesom i Sydafrika have fundet gode Markeder. Udsigterne for det kommende Aar ere ikke synderligt lyse. Vore Markeder i Japan og China ere saagodtsom ophørte som en Følge af den stærke Udvikling, Fabrikationen har taget i førstnævnte Land, hvilket foruden sig selv ogsaa

forsyner China med det nødvendige Forbrug, og Markedet i Syd-Afrika og Australien afhænger i væsentlig Grad af Uldpriserne i London, hvilke i den sidste Tid have staaet meget lave. De politiske Uroligheder i Syd-Afrika have ogsaa bidraget til en Formindskning i Efterspørgselen derfra.

Kemikalier. Som i forrige Aarsrapport anført indtraadte ved Aarets Begyndelse en forøget Efterspørgsel efter Kemikalier og Priserne steg i samme Forhold; for enkelte Artiklers Vedkommende, saasom Klorkalk, gik Prisen op fra £ 5 til £ 8 pr. Ton. Store Forventninger knyttede sig til Vaarskibningen, men disse bleve ikke fyldestgjorte, idet Priserne i Løbet af Marts Maaned og udover gik betydeligt ned. Sammenlignet med de nærmest foregaaende Aar holdt de sig dog nogenlunde faste indtil udpaa Høsten, da et stærkt Prisfald igjen indtraadte. For Clorkalk opnaaedes saaledes kun £ 3. 15 sh. pr. Ton, hvilket er 15 sh. mindre end nogensinde forud. En stærk Efterspørgsel efter Soda-Krystaller gjorde sig vistnok gjældende i December Maaned; men en almindelig Nedstemthed og Mangel paa Tillid til Markedets Stabilitet idethele var fremherskende ved Aarets Slutning og vedvarer tildels endnu.

Ifølge Vicekonsulen i Newcastles Opgave stode Priserne i Aarets Løb saaledes:

Alkali:

Januar . . .	$2\frac{1}{4}$ d pr. Centner	÷ 5	% Diskonto	
Februar . . .	$2\frac{1}{4}$ - -	— netto		
Marts . . .	$2\frac{1}{8}$ - -	—		
April . . .	$1\frac{7}{8}$ - -	—		
Mai . . .	$1\frac{7}{8}$ - -	÷ 5	%	—
Juni . . .	$1\frac{5}{8}$ - -	÷ 5	%	—
Juli . . .	$1\frac{5}{8}$ - -	— netto		—
August . . .	$1\frac{3}{4}$ - -	÷ 5	%	—
September . . .	$1\frac{5}{8}$ - -	÷ $2\frac{1}{2}$	%	—
Oktober . . .	$1\frac{1}{2}$ - -	— netto		
November . . .	$1\frac{1}{2}$ - -	÷ 5	%	—
December . . .	$1\frac{1}{2}$ - -	÷ 5	%	—

Sodakrystaller:

Januar	£ 3. 12.	6 netto pr. Ton		
Februar	£ 3. 15.	—	—	—
Marts	£ 3. 7.	6	—	—
April	£ 3. 2.	6	—	—
Mai	£ 2. 16.	6	—	—
Juni	£ 2. 19.	—	—	—
Juli	£ 3. 5.	—	—	—
August	£ 3. 5.	—	—	—
September	£ 3. 2.	6	—	—
Oktober	£ 3. 2.	6 ÷ $1\frac{1}{2}$ % Diskonto		
November	£ 2. 15.	— netto pr. Ton		
December	£ 2. 16.	—	—	—

Svovelsyre varierede mellem 35 sh. à 37 sh. 6 d pr. Ton.

Med Hensyn til norsk Import af herhenhørende Artikler foreligge endnu ikke Oplysninger. Efter sidst udkomne engelske Handelsstatistik udgjorde Importen fra Norge af Svovelsyre i 1879 8,845 Tons til en Værdi af £ 17,026.

Kobber. Priserne paa dette Metal have i det forløbne Aar undergaaet betydelige Fluktuationer. Chili Bars, hvilke i Februar Maaned stode i £ 73 10 sh. pr. Ton, dalede gradevis ned indtil de i Juni noterede £ 56, gik da efterhaanden noget op og angives Aarets Middelpriis at have været ca. £ 62 15 sh. eller £ 3 pr. Ton lavere end i 1879. Opgave over vor Import af Kobber haves endnu ikke. Til Newcastle importeredes ifjor 403 Tons Kobbermalm; efter en privat Opgave indførtes hid endel Malm ifjor fra det nedlagte Altens Værk.

Oliekager. Konsumtionen af dette værdifulde Fodermiddel tiltager jevnt og Indførselen oversteg i 1880 med ca. 30,000 Tons det foregaaende Aars. Priserne stode imidlertid meget lave den hele Tid. Til Hull importeredes ifjor fra Norge 2,490 Tons mod 1,651 Tons i 1879.

Medicintran. Den norske Medicintran nyder fremdeles en stedse stigende Efterspørgsel sammenlignet med den Newfoundlandiske. Som antydnet i forrige Aarsrapport indtraadte en Stigning i Priserne i Begyndelsen af Aaret. Denne vedligeholdte sig til Udgangen af Mai, da en Nedgang fandt Sted, hvilke vedvarede ligetil Aarets Slutning, da Priserne stode omtrent ligesaa lave som ved Udgangen af 1879. I London noteredes Priserne saaledes for de forskjellige Maaneder:

	1880.	1879.
	pr. Gallon.	pr. Gallon.
Januar	4 sh. 6 d	5 sh.
April	5 -	4 - 6 d
Juni	4 - 6 -	4 - 6 -
August	4 - 6 -	4 - 6 -
Oktober	4 -	4 -
December	4 -	4 -

Den Anseelse norsk Medicintran staar i herover godtgjøres bedst derved, at engelske Firmaer begynde selv at anlægge eller købe Kogier i Norge. Ifølge et privat Opgivende ere allerede tre større Firmaer, hvoraf 2 i London og 1 i Birmingham, i fuld Virksomhed baade med Fabrikationen i Norge og Salget herover.

Øl. Det hid importerede Øl er paa en ganske enkelt Undtagelse nær bestemt til Reexport. Ifølge Generalkonsulatets Optegnelser skulde 1,994 Kasser være indførte til London fra Christiania og igjen konsigneret til Huse i China, Indien, Capkolonien og Sydaustralien. Krigen mellem Chili og Peru har lagt Hindringer iveien for en større Export til disse Lande.

Kondenseret Melk. Fra Fabrikken paa Hamar importeret til London i det forløbne Aar over 16,000 Kister hermetisk Melk, hver Kiste indeholdende i Almindelighed 48 Daaser. Med Undtagelse af nogle hundrede Kister, som medgik til Hjemmekonsumtion, exporteret næsten hele Fabrikkens Produktion til England, hvorfra det for største Delen igjen exporteret til Sydamerika, Australien, de Sydafrikanske Kolonier og China. Paa herværende Marked sælges den norske Melk til samme Priser som det engelske Fabrikat eller til 21 sh. pr. Kiste Netto. Den Schweisiske Melk opnaar 24 sh. 6 d pr. Kiste. Eierne af Fabrikken anfører at en væsentlig Hindring for Fremgang i denne Virksomhed ligger i de høie Satser paa Jernbanen mellem Hamar og Christiania.

Vildt. Importen heraf synes at være i stadigt Tiltagende, og de almindelige Sorter af norsk Fuglevildt frembydes i de fleste Londons Udsalg. Den forøgede Import har imidlertid trykket Priserne. I indeværende Foraar har saaledes Detailpriserne for Tiur gaaet lige ned til 3 sh., Røi 2 sh. 9 d, Aar-fugl 2 sh. pr. Stykke og Rytter 11 d.

Konserverede Madvarer. Indførselen heraf tiltager med hvert Aar og Udsalgssteder udelukkende indrettede for Handel med hermetiske Sager forekomme i stor Mængde i London. Beklageligvis synes det imidlertid ikke som om norske Preserver endnu heri spille nogen Rolle.

Engelske kommercielle og økonomiske Forholde.

Almindelig Oversigt. Uagtet Slutningen af 1879 var Vidne til en vidunderligt hastig Gjenoplivelse af Storbritanniens Handel og industrielle Virksomhed, blev denne i mange Forretningsgrene af kort Varighed. De Forholde, der heri have samvirket, ere nu i begge Retninger mere overskuelige. Paa en vis Maade kan det siges at det netop var det overordentlige Fortryk i Aarets tidligere Del, der bidrog til den tilsyneladende Blomstrings-tilstand gennem dets 3 sidste Maaneder. De forenede Stater havde allerede i en tidlig Del af Aaret 1879 vist mærkelige Tegn paa gjenvundne Kræfter og Kredit, men det var først efter den almindelige Misvæxt over hele Europa, der sikrede et saa profitabelt Marked for Amerikas overflødigste rige Høst, at Spekulationen over Atlanterhavet tog Flugt. Europa begyndte at sende Guld i store Kvantiteter til de Forenede Stater, idet England alene afskibede £ 6,949,000 i Løbet af det andet Halvaar 1879. Under Indflydelsen heraf og ved Udsigterne til vedblivende Afsætning paa aminske og vegetabile Fødevarer af ethvert Slags steg Priserne paa alle Forbrugsartikler i overordentlig Grad. Ved September Maaned havde Priserne paa Jern og Staal, paa Uld og Uldvarer, paa Linvarer og en Mængde andre Manufaktur- og Fabriksfrembringelser, som England leverer billigt, i Newyork steget saa betydeligt, at Toldtarifen, der siden 1873 havde virket næsten prohibitivt, levned Muligheden til et Overskud først paa Raamaterialer, senere ogsaa paa forarbejdede Varer. Det er nødvendigt at gjenkalde denne Udvikling af Markedet gennem Slutningsmaanederne af Aaret 1879 for rigtigheden at opfatte de Fænomener, der paafulgte i Løbet af 1880. Ligesom Englands Omsætninger vare blevne saa mægtigen paavirkede af det transatlantiske Marked i den Bevægelse opad, der først og fremst havde sin Grund i den Europæiske Misvæxt, saaledes fik det Fald i Priser paa det amerikanske Marked, der snart blev Følgen af overdreven Indførsel, sin øieblikkelige Tilbagevirkning paa det engelske Hjemmemarked. Et Exempel vil belyse dette Forhold. Medens amerikansk Rujern endnu i Juni 1879 kunde kjøbes i New York for £ 3. 10. 0. pr. Ton og Priserne i Glasgow paa det samme Metal var £ 2. 1. 0. pr. Ton, kunde Export af Skotsk Rujern til Amerika kun finde Sted med Tab paa Grund af at der ved Ankomsten til New York maatte betales en Indførselstold af £ 1. 8. 0 pr. Ton, men da i Januar 1880 amerikansk Rujern solgtes i New York for over £ 8. 0. 0. pr. Ton, bleve Amerikanske Importører — skjønt Skotsk Jern da havde steget til £ 3. 13. 0. her — istand til at betale Tolden og enda have i Behold en anselig Avance ved at sælge i New York til £ 6 eller lidt derover. De Amerikanske Producenter udfandt snart at deres Priser drev

Mængden af deres Kunder over til Glasgow og Middlesborough, og Resultatet var en saa alvorlig Reaktion i Noteringerne i New York, at det i Maanederne Marts og April undertiden antog Karakteren af Panik. Under denne Periode af Prisfald bleve en Mængde Ordres paa Engelsk Jern hævede med store Offere for de Amerikanske Kjøbmænd, og i Mai Maaned var Amerikansk Rujern blot værd £ 5 pr Ton. Dette tillod ikke længere de Skotske Kjøbmænd at exportere til noget, der blot nærmede sig Januarnoteringerne, og under Anstrængelsen for at beholde det Amerikanske Marked havde de ved Midsommer nedsat sine Priser til £ 2. 6. 0. pr. Ton. Saaledes havde Skotsk Rujern i Løbet af tolv Maaneder steget fra £ 2. 1. 0. pr. Ton til £ 3. 13. 0. pr. Ton og igjen faldt tilbage til £ 2. 6. 0. pr. Ton, idet saa godt som den hele Bevægelse hidrørte fra Forholdene paa det Amerikanske Marked. I det her valgte Exempel viser det sig at Markedsprisen i Glasgow i Tidsrummet mellem Juni 1879 og Januar 1880 havde gjort et Tilløb af ikke mindre end 75 %, og før de paafølgende sex Maaneder vare forløbne havde man igjen havt en Tilbagegang af 65 %, altsaa med en Forbedring af Priserne i Juni 1879 af kun 10 %.

Dette er vistnok et ekstremt Exempel paa Prisfluktuationerne i den nævnte Periode, men det er af kompetente Autoriteter blevet udregnet at Stigningen i Priserne paa Forbrugsartikler (indbefattet Raamaterialier, Fabrik og Manufakturvarer samt Fødevarer af alle Slags) gjennem andet Halvaar 1879 fuldelig udgjorde 20 %, samt at ved Enden af første Halvaar af 1880 12 à 13 % af denne Stigning igjen var gaaet tabt. Det maa herved heller ikke glemmes, at Noteringerne for alle Slags Varer ved Midsommertid 1879 vare exceptionelt lave og at de i Juni 1880 — om end 7 à 8 % høiere end 12 Maaneder forud — alligevel vare langt under Gjennemsnittet af hvad man under en Periode af flere Aar hertillands havde været vant til. I Mellemtiden havde den Engelske Forretningsverden gjort høist fordelagtige Omsætninger og realiseret store Gevinster. Den havde exporteret kolossale Varekvanta til Amerika, Indien og andetsteds under yderst profitable Vilkaar, og den havde i betydelig Grad formindsket sine Beholdninger. Men paa samme Tid var der udentvivl alt for megen Tilbøielighed til at handle som om denne Bølge af kommercielt Velvære skulde blive en permanent Tilstand. Om Bomuldsindustrien blev det ved Begyndelsen af 1880 sagt at Gevinsten i de tre sidste Maaneder havde mere end opveiet Tabet af det foregaaende Aar, og Resultatet var, at Fabriker, der havde staaet stille eller arbeidet med halv Tid optog fuld Virksomhed. I Jernindustrien var Antallet af paablæste Marsovne i November 1879 i hele Kongeriget 458, men i den paafølgende Marts Maaned var det steget til 597, og det blev klart at Tilvirkning af Rujern vilde blive den største, der nogensinde var kjendt. Paa den Maade gik det til, at da Profitten ved Midten af Aaret viste sig højlig formindsket, fortsattes Produktionen i samme Skala og i mange Retninger langt udover Behovet. Ikke destomindre — medens Tilbagegangen i Pris visselig havde været meget stor — resulterede Aarets sidste Del ikke i Regelen i yderligere Fald. Hvedehøsten, om end ikke særdeles stor, blev vel indhjerget og en overflødig Høst i Amerika satte Engelskmændene istand til at regne paa billig Brødforsyning, saa meget mere som mange andre hovedsagelige Agerbrugsprodukter, deri indbefattet Rodfrugt af alle Slags saavelsom Byg og Havre, havde givet over Middelsresultater, Poteter navnlig bedre Udbytte end paa mange foregaaende Aar. Sommeren 1880 kunde dog ikke betragtes som i nogen sær Grad heldig for engelsk Landbrug. Et ringere Areal var tilsaaet, Korn var billigt, og da hele Hjorder af Kvæg og Faar var blevet ødelagt ved Sygdom,

saa var Forpagternes Stilling langt fra blomstrende og Forpagtningsafgiften maatte meget almindelig partielt eftergives. Dette i Forbindelse med det langt ringere Udbytte af Fabrikvirksomheden i Løbet af andet Halvaar ledede til meget betydelig Indskrænkning i Indkjøb for den indenlandske Konsumtion, og den forcerede Spekulation, man havde været Vidne til i Maanederne Januar, Februar og Marts, var fuldkommen fremmed for Forretningsverdenen gennem Aarets senere Del. Alligevel kan det konstateres at i enkelte Retninger ere Priserne stegne tiltrods for voxende Beholdninger paa Producenternes Haand. Dette gjælder f. Ex. Kul, visse Sorter Jern, Staalessener, Tin og Bly.

Handel. Omfanget af Storbritanniens Handelsomsætning antog i forrige Aar overordentlige Dimensioner. Sammenstillet med 1878 og 1879 samt med de tvende nærmest foregaaende Maximumsaar, nemlig for Importens Vedkommende 1877, for Exportens Vedkommende 1872, viser sig følgende Resultat:

Import.	Export.		
	Britisk Tilvirkning.	Fremmede Varer.	Total Export.
Maximums-			
aar (1877) £ 394,420,000 (1872) £ 256,257,000	£ 58,331,000	£ 314,588,000	
1878 . . . - 366,060,000	- 192,849,000	- 52,635,000	- 245,484,000
1879 . . . - 362,128,000	- 191,532,000	- 57,251,000	- 248,783,000
1880 . . . - 409,990,000	- 222,811,000	- 59,250,000	- 282,061,000

Det vil heraf sees, at Bruttoimporten i 1880 var den højeste man nogensinde har havt. Den oversteg 1879 med en Værdi af £ 47,862,000 eller 13 %. En Undersøgelse af Kvantiteter og Værdier af de hovedsagelige Artikler viser at 6 % af Tilvæksten skyldes de højere Gjennemsnitspriser, hvorefter Forøgelsen i Kvantitet altsaa bliver 7 %. Reexporten løb op til omtrent £ 2,000,000 mere end i 1879, hvorved man faar igjen £ 45,860,000 som den Sum, hvormed Forbruget af udenlandske Varer er blevet forøget. Hele dette Beløb vilde dog ikke tilflyde den udenlandske Producent, da Vareførselen for en saa overveiende Del er i Britiske Skibsrederes Haand. Exporten af Britiske Varer var £ 31,279,000 eller 16½ % større end det foregaaende Aar, hvoraf rimeligvis omtrent 10 % falder paa Kvantiteten og 6½ % paa højere Priser. De ovenfor anførte Opgaver ere i Virkeligheden lavere end det sande Forhold, idet flere Poster af Betydenhed deri ere fuldstændig udeladte. Bygningen af Skibe og navnlig af Jern-Dampskibe for udenlandsk Regning afgive i den Henseende et iøjnefaldende Exempel, der ikke repræsenterer noget mindre end forskjellige Millioner aarlig. Ogsaa den Udførsel af Kul, der foregaar ved Forsyning af engelske Skibe i fremmed Fragtfart, er holdt udenfor Opgaverne. Det er endvidere vel kjendt at Varer ved Udførsel ofte angives for lavt med den Hensigt at bevirke en Formindskelse af ad valorem Told i vedkommende Land.

Paa Export- og Importtabellerne indtager de Forenede Stater den øverste Plads. De figurere i 1880 med £ 106,947,000 for Import til England, med £ 30,842,000 for Export derfra.

I Opgaverne over Export og Import optages aldrig blandt de øvrige Varer Ud- og Indførsel af ædle Metaller. Denne var forresten i forrige Aar noget reduceret uagtet adskillige af Bevægelserne tildrog sig en Del Opmærksomhed, isærdeleshed den paa Høsten stedfundne Guldforførsel til de Forenede Stater. Den samlede Indførsel af Guld i 1880 udgjorde £ 9,458,996 eller meget mindre end i flere foregaaende Aar. Fra Australien modtoges

£ 3,614,200, fra Frankrige £ 2,218,036, Japan £ 1,180,066 og fra Vestindien £ 679,871. Exporten af Guld beløb sig til £ 11,828,822, hvoraf £ 5,511,887 gik til de Forenede Stater, £ 1,749,215 til Sydamerika, £ 1,076,380 til Egypten, £ 865,821 til Indien og £ 557,925 til Portugal. Indførselen af Sølv udgjorde kun £ 6,828,968, hvoraf £ 2,382,492 kom fra Mexico, £ 2,066,435 fra Frankrige, £ 1,189,567 fra de Forenede Stater. Sølvudførselen ansloges til en Værdi af £ 7,060,681, hvoraf £ 4,321,507 gik til Indien og £ 1,125,552 til China. Sølv fluktuerede mindre i Pris end i flere foregaaende Aar og Gjennemsnitsnoteringerne vare $52\frac{1}{4}$ Pence pr. Unze imod $51\frac{1}{4}$ Pence i 1879, $52\frac{9}{16}$ Pence i 1878, $56\frac{7}{8}$ Pence i 1875, $60\frac{1}{2}$ Pence i 1871 og 1870.

Pengemarkedet. En af Grundene til at der tiltrods for Mathed i Omsætningerne var saa vidt Stadighed i Priserne i sidste Halvaar 1880 var utvilksomt den mærkelige Aktivitet i Handelen med Værdipapirer samt Pengenes Billighed. Følgende Tabel viser hvor overordentlig stabilt Pengemarkedet var gjennem det hele Aar:

	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.
Antal Forandringer i Bankdiskontoen	10	14	24	13	12	5	7	10	5	2
Høieste Diskonto %	5	7	9	6	6	5	5	6	5	3
Laveste Diskonto %	2	3	3	2	2	2	2	2	2	$2\frac{1}{2}$
Gjennems. Bankdiskonto %	$2\frac{7}{8}$	$4\frac{1}{16}$	$4\frac{7}{8}$	$3\frac{11}{16}$	$3\frac{1}{4}$	$2\frac{9}{16}$	$2\frac{7}{8}$	$3\frac{3}{4}$	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{3}{4}$
Bedste 3 Maaneders Vexler %	$2\frac{5}{8}$	4	$4\frac{1}{2}$	$3\frac{3}{8}$	3	$1\frac{13}{16}$	$2\frac{3}{8}$	$3\frac{1}{4}$	$1\frac{3}{4}$	$2\frac{5}{16}$

Bank of Englands Diskonto varierede kun $\frac{1}{2}$ % og bedste Sort Papirer kunde det hele Aar rundt anbringes i det aabne Marked under 3 %. Tilbudet af Vexler siges forresten at have været uforholdsmæssigt ringe selv i de Perioder af Aaret da Vareomsætningen var livligst. Man fremhæver overhovedet den Nedgang, der i flere Aar har fundet Sted i Beløbet af Stempelafgiften paa Vexler som et mærkeligt Fænomen, der ikke kan forklares blot ved formindsket Liv paa Varemarkedet. Det gamle System med 6 Maaneders Vexler skal være gaaet meget ud af Brug, idet de betydeligste Banker vrage dem, og det antages ogsaa at Tilbudet af Vexler nutildags i nogen Grad begrænses ved at det mere og mere bliver Skik at betale Varer med efterdaterede Anvisninger. Det af de engelske Banker praktiserede System, hvorefter de kun modtage Deposita rentefrit eller imod et yderst ringe Vederlag (1 à 2 %) bevirker, at Penge ikke indskydes i disse Indretninger som egentlig stadig Anbringelse. Der viste sig formedelst denne og andre Omstændigheder i forrige Aar en Tendens til at unddrage Bankerne Deposita, og det har været udregnet at de Midler, der indestod i Bankerne ved Midten af 1880, var adskilligt under 500 Millioner Sterling eller omkring en Tiendepart mindre end hvad de udgjorde 3 Aar tidligere. Man foretrak at anbringe Penge i Værdipapirer istedetfor at nøies med den Maximumsrente af 2 %, der bydes af Bankerne. En ligefrem Følge deraf var at de fleste Værdipapirer gik op.

Efter kompetente Authoriteters Beregning steg Jernbanernes almindelige Aktier circa 15 %, deres Preferencepapirer med 4 à 5 %, Consols med 2 %, fremmede Statspapirer med 7 %. Koloniale samt Amerikanske Jernbaneaktier og Obligationer saavel som Assuranceselskabers og Hypothekindretningers Papirer steg tildels i endnu stærkere Forhold. Følgen af denne store og almindelige Efterspørgsel var at der henimod Aarets Slutning viste sig en Mangfoldighed af Foretagender grundede paa Aktier, hvoraf Minekompagnier, Hypothekforeninger, Assuranceselskaber, koloniale Laan og Jernbaneprojekter vare de mest prædominerende — et Fænomen der ingenlunde har været i Forsvindende i de første 3 Maaneder af det nye Aar. Man har beregnet at nye Kapitalanbringelser af denne Art i Storbritannien har optaget:

I 1874	£ 110,500,000
- 1877	- 38,500,000
- 1879	- 47,000,000
- 1880	- 77,500,000

medens det Beløb, der i det første Fjerdingaar af 1881 er anbragt paa ny-kreerede Værdipapirer af denne Art, siges at være i et Forhold af mere end 100 Millioner pr. Aar.

Paa dette Omraade nærmer man sig altsaa stærkt til de Tal, man har kjendt under tidligere Perioder af Overspekulation, og Følgen har blandt Andet været at sidste Aars overraskende Prisstigning paa ældre Værdipapirer er standset. Dette er ganske i Overensstemmelse med Statsøkonomiens Lære, men et saadant Forhold pleier tillige altid at ledsages af Knaphed paa Penge, hvad der ialfald ikke hidtil har været Tegn til. Der kan neppe være Tvivl om at Modsætningen mellem Tilstanden inden Handelsverdenen ved Begyndelsen og ved Enden af 1880 vilde have været mere følelig dersom ikke den store Aktivitet i denne Gren af Omsætningerne havde ligesom dannet Modvægt mod den herskende Misstemning inden de kommercielle og industrielle Klasser. Blandt de Foretagender, der saaledes ere satte i Gang, hører Bearbejdelsen af de guldhoidig Kvartsleier i Indien, hvis Udstrækning og Righoldighed skildres som meget betydelig. Over tyve forskellige Kompagnier, med en Kapital, der angives at opløbe til Millioner, skulle være dannede for dette Øiemed.

Falliter. Den Oprykning af mange usunde Forretninger, der paafulgte Glasgowbankens mindeværdige Fald, rensede udentvivl den kommercielle Atmosfære saaledes at det sidstforlede Aar har været mærkeligt fri for opsigtvækkende Forstyrrelser i denne Retning. Ingen Standsning af nævneværdig Størrelse indtraf i 1880 i Storbritannien, og Gjennemsnitsforpligtelsen i de Fallittilfælde, der fandt Sted, maa have været betydeligt under tidligere Aar. Antallet af merkantile Falliter (deri indbefattet Akkorder med Kreditorerne) i Løbet af de sidste 3 Aar angives til:

	1878.	1879.	1880.
En gros Forretninger	2,643	2,546	1,478
Detallister	12,416	14,091	11,669

Enkelte Standsninger af nogen væsentligere Betydning indtraf i Begyndelsen af indeværende Aar — hvad der under de raadende lave Varepriser maatte forudses. Deriblandt er der en Provindsbank med Forpligtelser til omkring en halv Million samt nogle Jern-Kompagnier.

I 1879 var Antallet af Falliter blandt Bomuldsspinderne 79, i 1880 blot 25. I 1879 var Falliternes Antal blandt Uld- Silke- og andre textile Fabrikker 298, 1880 159. I Jern og andre Metalforretninger var Antallet i 1879 399, i 1880 209. Af Kulgrubeiere fallerede i 1879 125, i 1880 71;

af Trælasthandlere i de 2 Aar respektive 118 og 72, af Skibsredere respektive 64 og 48, af Skibsbyggere i 1879 20, i 1880 kun 7. Paa Forpagternes Klasse kommer 1,223 Fallittilfælde i 1880 imod i 1879 1,431. Skjøndt Tilfældene inden denne Klasse altsaa ere færre, er Antallet dog fremdeles uforholdsmæssigt stort (f. Ex. næsten tre Gange større end i 1877, da blot 477 Forpagtere gjorde Opbud). Der hersker en almindelig Erkjendelse af at Fallitlovgivningen tiltrænger Revision, og er et Udkast dertil i indeværende Session af Regjeringen forelagt Parlamentet. Dets Formaal er væsentlig at simplificere Fallitprocessen samt at indføre en større Strængighed ligeoverfor Debitor med virksommere Væretagelse af Kreditorernes Interesser. I sidstnævnte Henseende foreslaaes Kontrollen med Opbudsvæsenet væsentligen henlagt under Board of Trade samt Ansættelsen af forskellige offentlige Funktionærer.

Statsfinantserne. Statsindtægterne indfløde i afvigte Aar med Regelmæssighed og rigeligt, og der knyttede sig en særlig Interesse til den nys stedfundne Budgetforelæggelse, fordi det var bekjendt at man vilde have et betydeligt Overskud at disponere over, selv efter at £ 500,000 var blevet afsat som forrige Aars Bidrag fra Moderlandet til Indiens Finantser i Anledning af Krigen i Afganistan. Regjeringen havde i forrige Aar kort efter Ministerskiftet bevirket et Tillæg af 1 penny pr. Pund Sterling til Indtægtsskatten for at tilveiebringe Midler for temporære Behov. Indtægterne for det den 31 Marts udløbne Finantsaar udgjorde £ 84,141,288, der levnede et Overskud af £ 933,364, men Forøgelsen skrev sig fra Stempelafgiften, Post og Telegraph samt forskellige underordnede Kilder, ikke derimod fra Told, Akcise og Indkomstskat, der ansees som de tre hovedsageligste Revenuer og som de der bedst betegne Samfundets progressive Kraft. Den Tale, hvormed Budgettet forelagdes, gav heller ikke noget egentligt lyst Billede af Stillingen og gik ud fra at Indkomstskatten for 1881—82 snarere vilde yde mindre for hver penny pr. Pund Sterling end forrige Aar. Overskudet foresloges anvendt til Reduktion af Statsgjælden. Afbetalingen paa denne havde i de forløbne 12 Maaneder andraget til £ 6,325,000 væsentlig ved saakaldte „terminable annuities“. For det nye Finantsaar foreslaaes, saaledes som forudsat, Indkomstskatten nedsat til 5 pence pr. Pund, hvorved den bringes tilbage til hvad den var før 1879 eller omtrent 2 %; Arveafgiften forhøies med en Ubetydelighed, Tolden og Afgiften paa forarbejdet Sølv nedsættes som et første Skridt til dens Afskaffelse, visse Afændringer i Produktionsafgiften paa Øl og Brændevin vil ubetydeligen forøge Indtægten deraf. Som Resultat af disse Forholdsregler anslaaes Indtægten til £ 85,100,000 imod en beregnet Udgift af £ 84,805,000, hvad der altsaa skulde levne et Overskud af £ 295,000. En Plan for en mere omfattende Reduktion af Nationalgjælden blev under Budgetforelæggelsen antydet, gaaende ud paa at £ 60,000,000 af den funderede Gjæld skulde konverteres til „terminable annuities“ der skulde udløbe gennem Perioden 1885—1906. Det overordentlig store Beløb af disse „annuities“ der tidligere have været kreeret, kræver for Tiden en aarlig Udbetaling af nær £ 7,000,000, men som vil være udløbne i 1885, hvad der antages at ville sætte Statskassen istand til den antydede mere omfattende Forholdsregel til Gjældens Formindskelse. Da 3 % Consols nu noteres over Pari og da denne Indløsning vilde fremkalde Knapthed paa disse Papirer, ansees det ikke usandsynligt at en Konvertering af Statsgjælden paatænkes med Nedsættelse af Renten fra 3 til $2\frac{1}{2}$ %.

Skibsfarten og Handelsflaaden. Det forløbne Aar er betegnet ved Fremskridt saavel i Skibsfartens Omfang som i andre Retninger. Drægtig-

heden af anvendt Skibsrum (d. e. ind- og udklarerede Skibe — ballastede Fartøier ikke medregnede) angives saaledes:

	1878. Tons	1879. Tons	1880. Tons
a. I den udenlandske Fart:			
Britiske Skibe	30,297,176	32,134,725	35,885,868
Fremmede Skibe	12,602,758	11,813,976	13,793,082
Tilsammen	42,899,934	43,948,701	49,678,950
b. I Kystfarten:			
Britiske Skibe	47,450,383	48,577,820	49,593,263
Fremmede Skibe	195,906	197,728	164,598
Tilsammen	47,646,289	48,775,548	49,757,861
I den udenlandske Fart og Kystfarten tilsammen	90,546,223	92,724,249	99,436,811

Forøgelsen har altsaa sammenlignet med 1879 udgjort 6,712,562 Tons. Af denne Tilvæxt falder paa indklarerede Fartøier 14 %, paa udklarerede 12 %. Medens fremmede Skibes Deltagelse i Englands Vareførsel har i nogen Mon tiltaget i den udenrigske Fart, sees det derimod at de ere blevne yderligere trængte tilbage i Kystfarten.

Handelsflaadens nominelle Drægtighed er ikke steget, men endog aftaget med en Ubetydelighed (ca. 2,500 Tons) idet den ved Slutningen af 1880 udgjorde 6,519,272 Tons imod 6,521,289 ved Udgangen af 1879. Denne Formindskelse er dog utvivlsomt mere tilsyneladende end virkelig. Den Nybygning, hvormed et stort Antal ældre Seilfartøier er blevet erstattet, har nemlig for den allervæsentligste Del bestaaet i Dampskibe, hvis nominelle Drægtighed angivelig bør mindst fordobles for at give en rigtig Bedømmelse af Forholdet med Hensyn til Befragtningsevnen. Naar de til Kolonierne hørende Fartøier medregnes, viser det sig, at Englands Koffardiflaade i Drægtighed er større end samtlige andre Nationers i Forening. Den angives nemlig til 8,500,000 Tons, medens Verdens øvrige Mariner skulle udgjøre ca. 8,200,000. Dens Kapitalværdi anslaaes til 100 Millioner Pund. Den sysselsætter 192,000 Sømænd (Kapteinerne ikke deri medregnede), og skulle de aarlige Udtællinger til Aflønninger og Folkehyre beløbe sig til ca. 10 Millioner Pund Sterling.

Den Omdannelse af Koffardiflaaden, hvorved Seilskibene ombyttes med Dampskibe og Træ med Jern eller Staal, har i det forløbne Aar været fortsat med forstærket Hurtighed. Medens, som anført, den samlede Drægtighed af Skibsrum gik tilbage med 2 à 3,000 Tons, havde Dampskibene en Tilvæxt af 212,459 Tons. Denne Del af Handelsflaaden udgjorde ved sidste Nytaar 2,720,551 Tons, altsaa meget nær en Trediedel.

Af 859 nybyggede eller tilkjøbte Fartøier angives at have været:

	Antal	Reg.-Tons
a. Dampskibe		
af Jern og Staal	406 drægtig	318,164
- Træ	38 —	1,249
tilsammen	444 drægtig	319,413
b. Seilskibe		
af Jern	53 —	43,946
- Træ	362 —	26,183
tilsammen	415 drægtig	70,129
baade Damp- og Seilfartøier .	859 —	389,542

Det vil heraf sees, at skjønt Seilskibene i Antal nærmer sig Dampskibene, have de kun lidet over en Femtedel af disses Drægtighed. Af denne falder igjen blot 26,000 Tons eller mindre end 8 % paa Træseilskibene. At disse ikke længere bygges for den egentlige Fragtfart, fremgaar klart af den Omstændighed at Gjennemsnitsdrægtigheden kun udgjør ca. 70 Tons.

Paa samme Tid har Afgangen af ældre Fartøier været:

a. Dampskibe	215	111,037
b. Jernseilskibe	65	55,713
c. Træseilskibe	977	234,923*)

Følgende Tabel fremstiller Gangen i den heromhandlede Udvikling for de sidste fem Aar:

		Dampskibe.		Seilskibe.	
		Tilgang.	Afgang.	Tilgang.	Afgang.
		Tons	Tons	Tons	Tons
1876 . . .		138,713	79,372	289,269	238,343
1877 . . .		223,971	90,148	269,961	265,392
1878 . . .		275,034	98,063	189,477	210,687
1879 . . .		310,875	116,105	99,929	265,431
1880 . . .		319,413	111,037	70,129	290,636

Det fremgaar heraf at Bevægelsen gennem dette Tidsrum uafsladelig har gaaet i samme Retning og med stedse tiltagende Hastighed. Medens der er en jævn og stærk Aftagen i Drægtigheden af den aarlige Nybygning af Seilskibe, er Progressen for Dampskibenes Vedkommende ligesaa regelmæssig. For det sidste Aar viser Forholdet sig at være, at medens Afgangen i Seilskibene er 4 Gange saa stor som Tilgangen, er denne for Dampskibenes Vedkommende nær 3 Gange større end Afgangen.

Om Virksomheden paa Skibsværfterne heder det, at den ikke alene langt overgik 1879, men at Nybygning af Skibe overhovedet foregik i en Maalestok og Udstrækning hvortil der ikke fra noget tidligere Aar havest Sidestykke. Herved kommer selvfølgelig ikke blot det indenlandske Behov i Betragtning, men ogsaa Udlandets Forsyning, der foregaar i stor Maalestok paa Engelske Skibsværfter og mekaniske Verksteder. Ved Clydeflodens Værfter alene byggedes Skibe til samlet Drægtighed af 236,000 Tons imod 168,000 i 1879, i Leith og Southampton var Skibsbyggeriet respektive 96 og 88 % større end det foregaaende Aar. Ved Wear og Tynefloden var Virksomheden ligeledes betydeligt over 1879. Den stærke Sysselsættelse, hvori Skibsværfterne saaledes vare i 1880, skal i indeværende Aar finde Sted i endnu højere Grad. Der angives nemlig at være afsluttet Kontrakter om Bygning af nye Fartøier til en samlet Drægtighed af 843,000 Reg. Tons, der fra mange Sider befrygtes at ville overstige Behovet. De lave Jernpriser, Billigheden af Kul og den herskende Overflod paa Kapital har uden tvivl været samvirkende Aarsager til denne vidtdrevne Spekulation i Skibsbyggeri. De i Frankrige nys vedtagne protektive Bestemmelser, hvorimod der fra engelsk Side blev gjort kraftige Forestillinger og som af mange forudsiges at ville virke yderst skadeligt for Storbritanniens

*) De her anførte Tal stemme ikke med den ovenfor meddelte Opgave angaaende Nettoresultatet af Tilgang og Afgang. Grunden dertil er at man i Mangel af den udførlige officielle Skibsfartsstatistik, der først senere vil udkomme, har maattet hente Opgaverne fra to forskellige Kilder, der hver for sig ere ufuldstændige og indbyrdes noget divergerende.

Skibsfartsinteresser, skulle til en Begyndelse have skaffet engelske Verfter forøget Sysselsættelse ved Kontrakter fra Frankrige. Som en Forklaring maa det heller ikke glemmes, at Afgangen af Skibsrums ved Forlis var usædvanlig stor i forrige Aar og at Bygning af omkring 300,000 Tons krævedes simpelt hen til Dækkelse deraf. En væsentlig Andel i det forcerede Skibsbyggeri, der altsaa for Tiden finder Sted, hænger sammen med den stadig voxende Førsel af Slagtekvæg og andre Fødevarer fra Amerika og det derved fremkaldte Behov for Fartøier specielt indrettede derfor og navnlig Fartøier af større Drægtighed end man hidtil raadete over. I den Udvikling, der i den senere Tid har fundet Sted, er overhovedet — næst Ombytning af Damp med Seil — intet Træk mere iøjnefaldende end Tendensen til at forøge Skibenes Størrelse og Maskinkraft. Medens Gjennemsnitdrægtigheden af Dampskibe endnu i 1870 kun gik op til 350 Tons, var den i 1875 465 og i 1880 518 Tons, og det store Antal Jerndampskibe, som for Tiden staar under Bygning, skulle have en gjennemsnitlig Drægtighed af 1807 Reg. Tons. For 20 Aar siden vare Fartøier af 350 Fods Længde og 45 Fods Bredde med 3000 Tons Drægtighed anseede som Sjeldenheder. Nu har den engelske Dampskibsflaade ikke alene et meget betydeligt Antal Fartøier af denne Størrelse, men mange Skibe, der langt overgaar disse Dimensioner. Skibe paa 450 Fods Længde og 45 Fods Bredde er ikke mere Undtagelser, og af de Skibe, der ere under Bygning, skulle enkelte have en Længde af 550 Fod og 50 Fods Bredde med en Drægtighed af 8,000 Tons. Paa lignende Maade ere Fordringerne til Drivkraft og Hurtighed stegne. Medens i 1860aarene 4,000 Hestekræfter hørte til de opsigtsvækkende Undtagelser, indsættes der i de Kjempefartøier, som bygges for den transatlantiske Passager- og anden Trafik, Dampmaskiner paa indtil 10,000 Hestes Kraft. Den Opfatning, der ligger til Grund for denne Forøgelse af Dimensioner og Drægtighed, støtter sig paa den Erfaring, at Omkostningerne ved Bemanding, Kulforbrug og Administration bliver forholdsvis større for det mindre Skib. Muligheden af at konstruere Fartøier af saadanne Størrelser ligger i den Anvendelse af Jern eller Staal istedetfor Træ, der samtidigt mere og mere er blevet almindelig og i Virkeligheden er saagodtsom udelukkende Materiale ved Bygning af Dampskibe. Sætningen har forresten vistnok sin Begrænsning ogsaa bortset fra de tekniske Hensyn. Udenfor de antydede specielle Øiemed synes man at være temmelig enig om, at mindre Dimensioner er at foretrække og at det, der for almindelig Fragtfart giver de bedste Resultater og er det mest lønnende, er Fartøier paa 2 à 3,000 Tons. Hvorledes Overgangen til Dampskibe og Anvendelsen af større Seildrægtighed virker til Indskrænkning af Udgifterne, har en slaaende Illustration i den Omstændighed at Handelsmarinens Bemanding siden 1871 er formindsket med ca. 10,000 Mand uagtet Skibsrums i dette Tidsrum er tiltaget med over 1 Million Tons for det hele Rige eller omtrent 900,000 for Storbritannien og Irland alene. Herved er dog vistnok at erindre at Dampskibene hos et større Antal af Bemandingen kræver en Del teknisk Uddannelse og at Folkehyren ombord i Dampskibene paa Grund af Tjenestens større Strengthed overhovedet er noget højere. Ved Siden af de Momenter, der almindeligen anføres til Fordel for Dampskibene fra kommercielle og økonomiske Synspunkter, fremhæves i den senere Tid ogsaa den forøgede Sikkerhed for Eiendom og Menneskeliv, de formenes at yde i Sammenligning med Seilfartøier. I denne Henseende paapeges det blandt andet, at medens i Tidsrummet 1866—1870 Tabet af Menneskeliv ved Skibbrud udgjorde 0.48, viser Forholdet sig i Perioden 1875—1878 at være gaaet ned til 0.36, altsaa en Forbedring af 25 %, samt at ligeledes Forlisenes Antal i de sidste 10 Aar

har aftaget med 50 % i Forhold til tidligere Tid. De herhenhørende statistiske Dato turde dog være af tvivlsomt eller underordnet Værd.

Den Afgang af Seilfartøier, der i det sidste Aar har fundet Sted, er for en Del bevirket ved Afhændelse til Udlandet. Under den raadende Opfatning ifølge hvilken Dampskibenes Overlegenhed mere og mere vil gjøre sig gjældende, er der hos engelske Skibsredere en kjendelig Stræben efter at bringe Seilskibene over paa andre Hænder, og skjønt de Priser, hvortil saadanne Afhændelser foregaa, saaledes som i en tidligere Del af nærværende Indberetning oplyst, ere særdeles lave, kan det neppe ansees som nogen ublandet glædelig Omstændighed, at vore Skibsredere i saa stor Udstrækning som Tilfældet er, optræde som Kjøbere af de Fartøier, der paa denne Maade udmønstres af den Engelske Handelsmarine. Vistnok kunne vi lykønske os med at vor Skibsfart i det forløbne Aar har gjenvundet den Plads paa det Engelske Fragtmarked, som den under flere Aars Tilbagegang efterhaanden havde tabt, og vistnok er det ikke tvivlsomt at der fremdeles i nogen Udstrækning vil blive Rum for Seilskibe, men ligesom det tør være at befrygte, at de Omstændigheder, der i 1880 have givet vore Skibe rigelig Sysselsættelse, for en Del have været af forbigaaende Natur, saaledes vil Muligheden af i en Fremtid at hævde den ærefulde Rang, vi hidtil have indtaget blandt de søfarende Nationer og navnlig Muligheden af at tage vor Andel i de fordelagtigste Fragtruter, væsentlig afhænge af hvorvidt Forudsætningerne maatte være forhaanden for en Tilslutning til den nye Udviklingsphase, hvori Verdensvareførselen er kommet ind.

Kul, Jern m. m. De tvende Virksomheder, der i mange Henseender give den nationale Rørelse sit Særpræg og med Rette ansees som Hovedgrundlaget for Englands kommercielle Storhed — Kul- og Jernproduktionen — opvise med Hensyn til Omfang store Resultater. De Kvantiteter, der ere udvundne saavel af Kul som Jern, overtræffe nemlig ethvert tidligere Aar. Opgave over Totaludbyttet af Kuldriften foreligger forresten endnu ikke. Man har imidlertid forskjellige Oplysninger om Konsumtionen, hvoraf Slutninger kunne gjøres. Saaledes angives det at der er blevet anvendt:

	1879.	1880.	Forøgelse.
	Tons.	Tons.	Tons.
til Export	16,442,296	18,702,551	2,260,255
- Forbrug ombord i fremmede Dampskibe	4,401,120	4,926,076	524,956
- Rujernstilvirkning	13,117,411	16,988,032	3,870,621
Tilsammen	33,960,827	40,616,659	6,755,832

Da det ikke er antageligt at det Kvantum, der anvendes til Husbrug, vil vise nogen Formindskelse og heller ikke at Forbruget til Jernbaner eller i Industriens Tjeneste er aftaget, vil det efter denne Opgave være sandsynligt at den samlede Udvinning af Kul maa have tiltaget med flere Millioner Tons imod i 1879, da den var ca. 132,000,000 Tons.

I Modsætning til Jernet, hvormed denne Industri ellers pleier at dele Skjebne, havde Kullene sin bedste Tid i Aarets senere Del. Da de heldige Konjunkturer indtraadte imod Slutningen af 1879 vare Beholdningerne af Kul meget betydelige tiltrods for at man ialmindelighed havde indskrænket Arbejdstiden i Gruberne. Som Følge heraf var Forsyningen med Brændselsmateriale rigelig, og det var først efter at 3 Fjerdingaar af 1880 vare passerede at den tiltagende Efterspørgsel efter Kul og det voxende Forbrug for Dampskibstrafiken indhentede Produktionen og Priserne steg. Dette kommer forresten

ikke synderligt tilsyne i de officielle Opgaver. Efter Board of Trade's Værd-sættelse af exporteret Kul skulde Gjennemsnitspriserne have været 8 sh. 11 d pr. Ton imod 8 sh. 10 d i 1879. Det antages dog at Stigningen i Virkeligheden var større, og Aaret endte i denne Forretningsgren under gunstige Forholde.

Med Hensyn til Jernproduktionen foreligge følgende Opgaver:

Af Jernmalm har været udvundet ca. 3 Millioner Tons mere end i 1879 eller omkring 17,450,000 Tons. Samtidig er Indførselen af Malm betydelig steget, nemlig til 2,634,000 Tons. Marsovnenes hele Forbrug af Malm løb altsaa op til henimod 20,000,000 Tons.

Produktionen af Rujern angives til 7,721,833 Tons, hvad der i Forhold til 1879 viser en Forøgelse af 1,712,399 Tons eller 28.1 %.

Disse Tal representere den største Produktion i den engelske Jernindustries Historie. Det høieste Tal, man kjender for noget tidligere Aar, er 1872 med 6,741,929 Tons — hvad der altsaa var 979,904 Tons under 1880.

Antallet af Marsovne i Virksomhed skal gjennemsnitlig have været 575.

Ligesom Produktionen i det forløbne Aar har naaet sit hidtil kjendte Maximum, saaledes har ogsaa Fluktuationen i Priserne været stærkere end i noget tidligere Tidsrum siden 1871. I Cleveland Distriktet fremstiller Fald og Stigninger efter forskellige Beretninger en Variation af 75 til 80 %.

Efter en foreliggende Opgave har Prisen paa No. 3 f. o. b. ved Middlesborough været:

	Maximum.	Minimum.
1878	£ 2. 0. 0.	£ 1. 15. 0.
1879	- 2. 12. 6.	- 1. 12. 6.
1880	- 3. 3. 0.	- 1. 15. 9.

Forskjellen i Prisen mellem Staal og Jern skal under de forbedrede Metoder kun være ca. 20 sh. pr. Ton.

I forarbeidet Jern var det Prisfald, der fandt Sted i Aarts Løb, endnu større end med Hensyn til Rujern, og det anføres at Noteringerne ved Aarets Slutning kun vare 5 sh. à 10 sh. høiere end under den værste Depressionsperiode i 1879. „I Mai (heder det i en Beretning angaaende disse Forholde) reducerede de ledende Fabrikanten i Staffordshire sine Fabrikater med 20 sh. pr. Ton og igjen i Oktober med 10 sh., hvilket bringer Priserne ned til et Niveau, hvorpaa de ikke i mange Aar have været.“ Den eneste Branche, der fremstillede nogen større Aktivitet, var Fabrikationen af Plader i det nordlige England og Skotland. Tilvirkningen af Staalskinner opgives fremdeles at have været i betydeligt Tiltagende (anslagsvis 1,250,000 Tons), og antages denne Artikel mere og mere at faa Overvægten ved Jernbanebygning. Udførselen af Skinner angives saaledes:

	Jernskinner.		Staalskinner.	
	Tons.	Værdi.	Tons.	Værdi.
1878	107,000	£ 655,000	251,000	£ 1,868,000
1879	56,000	- 293,000	332,000	- 1,950,000
1880	139,000	- 908,000	464,000	- 3,306,000

Disse Opgaver vise en Gjennemsnitsværdi af respektive £ 6. 10 sh. og £ 7 10. Begge Artikler varierede meget i Pris især Staalskinner (mellem £ 9 og £ 5. 15 sh.).

Den samlede Export af Jern udgjorde 3,787,271 Tons mod 2,883,000 i 1879.

Værdien af denne Udførsel angives til:

1878	£ 18,393,240
1879	- 19,417,363
1880	- 28,307,175

Værdien af 1880 Aars Export viser altsaa i Forhold til 1879 en Stigning af 45.7 %.

Forsøgene paa at fremstille Bessemerstaal af phosphorholdigt Jern fortsættes fremdeles med Iver. For Clevelanddistriktet, hvor Jern kan produceres billigere end i nogen anden Del af Verden, vilde Løsningen af dette Problem være af epokegjørende Betydning. Det synes iøvrigt at den Methode, hvorigjennem det haabes naaet, har vundet mere Fremgang og havt større praktiske Resultater paa Fastlandet end her. Det Smelteværk i Middlesborough, der fornemmelig beskæftiger sig hermed, skal kunne levere 500 à 1,000 Tons hver Uge.

De fleste andre Metaller lede sammen med Jernet et Tilbagefald i Prisen i en tidlig Del af Aaret, men Tin reiste sig betydeligt henimod Slutningen af 1880. Forbruget af dette Metal til Blikplader og talrige andre Fabrik anvendelser har i den senere Tid hurtigt tiltaget. Under disse Omstændigheder maa det ansees heldigt at Udvindingen og Tilførselen deraf fra Australien udvider sig; thi Englands Tinminer antages af mange ikke længere at have sin tidligere Righoldighed, skjøndt Produktionen ikke viser nogen særdeles Nedgang. Angaaende Kobber og Chemikalier, henvises til hvad i et tidligere Afsnit er anført.

Væveindustrien. Bomuld, Uld og Linnedvarer danne de tre Hovedartikler i Englands textile Industri. Silkefabrikationen har imidlertid efter i længst forbigangen Tid at være gaaet tilgrunde i London, i de senere Aar begyndt at gjenoplives, og i Jute er Tilvirkningen i stadig Tiltagende.

Bomuld er dog det Materiale, som uden Sammenligning har fortrinsvis Krav paa Opmærksomhed. En Periode af ufordelagtig Virksomhed, der havde strakt sig gennem flere Aar, endte i Høsten 1878 med adskillige store Firmaers Undergang, og saa uheldig var ogsaa det paafølgende Halvaar af 1879, at en anseet Autoritet paa dette Felt har troet at kunne udtale som sikkert, at dersom en Forandring til det bedre ikke var indtraadt inden Aarets Udgang, vilde Halvdelen af Lancashires Bomuldsspindrier og Fabrikanten blevet ruinerede. Ifølge samme Autoritet skal det være udregnet at Lancashire paa Forædlingen af 1,154,700,000 lb. Bomuld i 1879 tabte £ 6,000,000. Alligevel havde Fabrikkerne i dette Tidsrum været drevne med mindre end halv Kraft. I November 1879 indtraadte omsider det store Omslag. Bomuldshøsten havde været rigelig, Raamaterialet derfor billigt og Efterspørgselen efter Bomuldsvare tiltog især for Udførsel. Hjemmekonsumtionen af Bomuldsvare betyder sammenligningsvis mindre, idet man har udregnet at Lancashire exporterer omkring 85 % af sine Bomuldsvare. Virkningen af den forøgede Efterspørgsel i Forening med den voxende Spekulation i Amerika var mindre paa Prisen af raa Bomuld end man skulde ventet. Tidlig i Aaret 1880 steg Middl. Upland til $7\frac{1}{2}$ d pr. lb., men faldt snart tilbage og naaede før Aarets Ende til $6\frac{5}{8}$ d, medens Gjennemsnitsprisen for det hele Aar var $6\frac{15}{16}$ d pr. lb. imod $6\frac{5}{16}$ d i det foregaaende Aar. De forhøjede Priser paa Garn og Tøier satte ialfald Fabrikanterner tilfulde istand til at betale denne Stigning i Raamaterialet.

Paa samme Tid reduceredes Produktionsomkostningerne ved at Fabrikerne igjen kunde drives med fuld Kraft og uden Indskrænkning i Arbeidstiden. Det opgives at der i 1880 blev spundet 1,300,573,000 lb. Garn imod 1,111,140,000 i 1879. Heraf er det igjen beregnet at 1,116,200,000 lb. blev exporteret i Skikkelse af Garn eller Tilvirkninger imod 984,900,000 lb. i 1879, hvorved altsaa levnedes for Hjemmeforbrug 184,373,000 lb. imod 126,240,000 lb. i 1879.

Totalværdien af Bomuldsvarer tilvirkede i England i 1880 anslaaes til £ 92,600,000 imod £ 75,400,000 i 1879 (da Raamaterialet var noget billigere) samt imod £ 100,500,000 i 1874, da Raamaterialet imidlertid var meget dyrere end nu. I de 250 Millioner Mennesker i Indien besidde Englands Bomuldsmanufakturister en Kunde af stort Værd. I 1880 exporteredes did Bomuldsvarer til en Værdi af £ 22,800,000 imod £ 15,800,000 i det mere fortrykte Aar 1879.

I Uldindustrien lyde Efterretningerne mindre tilfredsstillende. Den havde ikke gennemgaaet saa haarde Prøvelser som Bomuldsindustrien, men Uldfabrikerne havde i 1880 at kjæmpe med høiere Priser i Raamaterialet forarsaget ved Konkurrence fra Amerika og Frankrige. Det sidste Land skal overhovedet i denne Industri have gjort væsentlige Fremskridt saaledes at Tilvirkningerne fra Yorkshire Væverier tilsidesættes for indenlandske Fabrikater, ligesom den franske Smag i denne Retning synes at have vundet Indgang i England selv. Der indførtes i 1880 udenlandske uldne Varer til en Værdi af £ 7,747,000 imod £ 5,609,000 i 1879 foruden Uldgarn til Beløb £ 1,714,000 imod £ 1,233,000 i 1879. Den store Reduktion i Faareholdet har øvet en ufordelagtig Indflydelse paa Forsyningen med Uld. Den indenlandske Frembringelse af denne Artikel angives i 1880 til 148,729,000 lb. imod 153,234,000 lb. i 1879. Men for at give en Forestilling om det Raamateriale, der forbruges af Uldfabrikerne, maa følgende Tabel medtages:

	1875. lb.	1879. lb.	1880. lb.
hjemmeklippet Uld	161,783,000	153,234,000	148,729,000
importeret —	371,864,000	427,183,000	476,088,000
tilsammen	533,647,000	580,417,000	624,817,000
Herfra maa drages som exporteret:			
hjemmeklippet	10,537,000	15,704,000	17,177,000
udenlandsk	172,075,000	243,313,000	237,391,000
tilsammen	182,612,000	259,017,000	254,568,000
Forskjel	351,035,000	321,400,000	370,249,000

Dette betegner en betydelig Udvidelse af Manufakturvirksomheden, og utvivlsomt har mere Arbeide været udført i 1880 end det foregaaende Aar. Meget af sammes Udbytte er imidlertid forblevet usolgt og Beholdningerne, der ved Begyndelsen af 1880 vare meget ubetydelige, voxede i betænkelig Grad før dets Udgang. Den nye tyske Toldtarif har meget alvorligt afficeret Englands Uldindustri, og naar den nys vedtagne franske Tarif træder i Virksomhed, antager man at den yderligere vil vanskeliggjøre Stillingen. Yorkshires Fabrikanter have i Virkeligheden fremkommet med Krav om retaliatoriske Bestemmelser, hvad der dog ikke er nogen Sandsynlighed for at de ville opnaa.

Exporten af Uldvarer i 1880 anslaaes til £ 17,270,000 imod £ 15,861,000 i 1879, idet Tilvæksten delvis skrev sig fra de høiere Priser paa Uld, men i

væsentlig Mon skyldtes den store Export til de Forenede Stater i Aarets Begyndelse. Af Uldgarn faldt Exporten fra £ 3,714,000 i 1879 til £ 3,344,000 i 1880, idet Udførelsen navnlig aftog til Tyskland.

Lin- og Linnedsindustrien har baade i 1879 og 1880 været meget trykket, skjøndt de betydelige og stadige Ordinationer fra Amerika utvivlsomt i denne Branche have givet ikke ringe Lettelse. Men i Mod sætning til Bomuldsfabrikerne afhænger denne Industri for en ganske væsentlig Del af det indenlandske Forbrug, og dette har i betydelig Grad svigtet. Lin stod i December næsten lige saa lavt som 2 Aar i Forveien, men Garn var ligefrem billigere. Man kan sige om Linforretningerne som om Uldindustrien og som det i 1879 ogsaa blev sagt om Bomuldsmanufakturernes, at Landets Tilvirkningsevne betydelig overstiger Konsumtionen, og som Følge deraf har Konkurrencen været saa stor at Gevinsten er bragt ned til et Minimum. Mange Linfabriker staa stille, og Dundee skal i denne Henseende være værre faren end Belfast.

Exporten af Lintøier i 1880 anslaaes til £ 5,826,000 og af Garn til £ 978,000 imod i 1879 respektive £ 5,474,000 og £ 1,075,000.

Med Hensyn til Silkeindustrien oplyses, at der af sammes Raamaterial i 1880 indførtes 3,680,000 lb. imod i 1879 3,886,000 lb., en Nedgang, der havde sin Grund i den mislykkede Silkeavl i forskellige Lande. Men Reexporten af Silke var blot 947,000 lb. imod 1,369,000 lb. i 1879, saaledes at engelske Manufakturister for sit Forbrug beholdt 2,733,000 lb. imod 2,517,000 i 1879. Værdien af exporterede engelske Silkevarer udgjorde i 1880 £ 2,029,000 imod £ 1,695,000 i 1879.

Importen af Jute var i 1880 4,641,000 Cwt. og Reexporten deraf 1,088,000, begge Dele en Ubetydelighed under det foregaaende Aar. Udførselen af Jute-garn anslaaes til en Værdi af £ 235,000 imod £ 200,000 i 1879, af vævet Jute til £ 2,251,000 imod £ 1,960,000.

Landbruget. Den senest udkomne Landbrugsstatistik viser at det opdyrkede Areal i Storbritannien og Irland tilsammen udgjør 47,587,000 Acres. I England og Skotland, som deraf har 32,229,000 Acres, modtog det dyrkede Jordsmon i det sidstforløbne Aar en Udvidelse af 126,000 Acres. Dette synes at være snarere under end over Gjennemsnittet. Det oplyses nemlig at Opodlingen 1870 omfatter 1,694,000 Acres, hvad der er jevnligt i Areal med et af Englands større Grevskaber. Om det end antages at denne Tilgift for nogen Del er nominel, idet den partielt skriver sig fra den større Nøiagtighed hvormed Statistiken i den senere Tid affattes, saa er det dog ikke tvivlsomt at anseelige Strækninger aarligaars bringes under Kultivation. Paa den anden Side viser det sig at den Del af Arealet, der anvendes til Avl af Korn og Poteter, stadig indskrænkes. I Forhold til 1879 var Agerarealet i 1880 1 % mindre, siden 1870 har det aftaget med 7 %. Hvedeudsæden dannede forsaavidt en Undtagelse, som den indtog 19,000 Acres mere end det foregaaende Aar, men derved maa erindres at Hvedearealet i 1879 var det mindste, hvorom Opgave haves. Hvedehøsten i 1880 avledes paa en Udstrækning, der var 591,500 Acres mindre end hvad der i 1870 var tilsaaet af denne Sædeart. I det samme Tidsrum er den Del af det opdyrkede Territorium, som permanent anvendes til Foderavl og Græsgang, forøget med $2\frac{1}{2}$ Million Acres. Tagne i Forening bære disse Fakta Vidnesbyrd om Almindeligheden af den Opfatning hos Englands Landmænd, at Kornavl ikke længere er profitabel og den voxende Tendens til at opbytte samme med Kreaturskjøtsel.

Englands Forbrug af Hvede kan gennemsnitlig anslaaes til 24,000,000 Qvarters. Til Dækkelse af dette store Behov havde man i følgende Aar:

	Tilsaaet Areal. Acres.	Anslaaet Høst. Qvarters.		Indførsel. Qvarters.	Tilsammen. Forbrug Qvarters.
1870	3,773,000	14,100,000 (70—71)		7,950,000	22,050,000
1878	3,382,000	11,825,000 (78—79)		14,417,000	26,242,000
1879	3,056,000	5,990,000 (79—80)		16,400,000	22,390,000
1880	3,070,000	9,114,000 (80—81)		15,000,000	24,000,000
					anslagsvis.

Værdien af indførte Kornvarer og i Klasse dermed staaende Artikler opgives for de tre sidste Aar saaledes:

	1878.	1879.	1880.
Hvede	£ 27,397,500	£ 31,329,500	£ 30,604,300
Hvedemel	- 6,790,300	- 8,505,300	- 8,721,300
Mais	- 12,589,400	- 9,802,200	- 11,141,600
Byg	- 5,545,800	- 4,798,900	- 4,998,400
Havre	- 4,553,900	- 4,500,800	- 4,946,400
Bønner	- 748,600	- 894,900	- 1,049,300
Ærter	- 714,800	- 739,100	- 871,500
Maismel	- 32,200	- 25,600	- 36,800
Tilsammen	£ 58,372,500	£ 60,596,300	£ 62,369,600
Poteter	- 2,397,000	- 2,695,800	- 2,761,700

At Forøgelsen af Totalimporten ikke er endnu større, skyldes en Nedgang i Forbruget af Byg. Denne Nedgang har sin Grund i den stadig tiltagende Benyttelse af Sukker i Bryggerierne istedetfor Malt. Af alle Landbrugets Produkter slog Poteter bedst til, hvoraf Følgen ogsaa var et særdeles betydeligt Prisfald i denne Artikel. Medens den i Januar Maaned havde været betalt med £ 8 pr. Ton solgtes den i December Maaned for £ 4. 10. og endog under. Hø skal ogsaa iaar imod hvad det var antaget have vist sig knapt.

At Spørgsmaalet om Landets Forsyning med Kjød er blevet en saa alvorlig Sag, har en let forstaalig Forklaring i de i nedenstaaende Tabel fremstillede Data:

	Folkemængde.	Kvæg.	Faar.	Svin.
1874	32,426,000	10,281,000	34,838,000	3,537,000
1878	33,799,000	9,761,000	32,571,000	3,768,000
1879	34,155,000	9,962,000	32,238,000	3,178,000
1880	34,505,000	9,871,000	30,239,000	2,863,000

Medens altsaa Folkemængden i Løbet af disse sex Aar er voxet med nær $6\frac{1}{2}$ % er Antallet af Hornkvæg aftaget med 4 %, af Faar med over 13 % og af Svin med 19 %. Som Følge heraf ere Kjødpriserne stegne og den Sum, der maa betales for animalsk Føde til Udlandet, bliver stadig større, saaledes som følgende Tabel viser:

Levende Dyr.	1874.	1879.	1880.
Oxer	£ 2,395,000	4,072,000	7,002,000
Kjør	- 730,000	377,000	611,000
Kalve	- 171,000	185,000	185,000
Faar og Lam	- 1,610,000	2,253,000	2,266,000
Svin	- 358,000	183,000	178,000
Tilsammen	£ 5,264,000	7,070,000	10,242,000

	1874.	1879.	1880.
Storfækjød	£ 530,000	1,920,000	2,400,000
Svinekjød (ferkst eller salted)	- 705,000	689,000	683,000
Flesk	- 5,385,000	6,870,000	8,751,000
Skinker	- 515,000	1,982,000	2,184,000
Forskjellige Sorter Kjød	- 1,086,000	436,000	428,000
Kjød Preserveret	-	1,688,000	1,903,000
Fugl og andet Vildt	- 271,000	442,000	422,000
Tilsammen. £	13,756,000	21,097,000	27,013,000
Smør	- 9,053,000	10,366,000	12,122,000
Ost	- 4,484,000	3,823,000	5,083,000
Æg	- 2,413,000	2,297,000	2,241,000
Smult	- 885,000	1,418,000	1,854,000
Total Import af aminske Fødevarer	£ 30,609,000	39,001,000	48,313,000

Dette er en opsigtvækkende Forøgelse, idet det Beløb, der udbetales paa denne Konto, er voxet med intet mindre end £ 17,704,000 siden 1874. Det er blevet bemærket, at Hovedstigningen har fundet Sted i Storfækjød, idet Værdien af indførte Oxer i sex Aar er blevet tredobbellet medens Importen af Slagtekjød var blevet $4\frac{1}{2}$ Gang større. At slutte fra Prisforholdene synes det som om de tilgængelige Markeder for Forsyning med Faar og Faarekjød er mere begrændset. Faarekjød regnes nu for den dyreste Kjødmad i England. Heri vilde der foregaa en Forandring, dersom de Experimenter, der have været foretagne med at føre Kjød i frossen Tilstand, skulde lykkes. Der vilde nemlig i dette Tilfælde aabnes en udtømmelig Forsyning fra Australien, der allerede nu med en Befolkning af 2,750,000 har 66,000,000 Faar og 8,000,000 Storfæ.

Antallet af Heste opgives i 1880 til 1,929,680 imod 1,955,000 i 1879. Den Del af Hesteholdet, der udelukkende vedkommer Landbruget, angives at være en Del formindsket paa Grund af den store Mængde Brug, der staa forpagtningsledige.

Jernbanerne. Det er et umiskjendeligt Tegn paa gjenvendende økonomisk Velvære, naar Jernbanetrafik og Jernbaneindtægter findes at være i Stigende, og skjønt den officielle Statistik for forrige Aar vedkommende denne Materie endnu ikke er offentliggjort, er det fuldkomment sikkert at den vil vise tilfredsstillende Resultater. Der var i 1879 17,656 Miles (engelsk) Jernveie i Virksomhed i Storbritannien, der nominelt havde kostet £ 40,518 pr. Mil eller tilsammen £ 717,003,643. Passagertrafiken indbragte i samme Aar £ 25,915,585, Godstrafiken £ 33,479,697, andre Indtægtskilder £ 2,381,421. Bruttoindtægten udgjorde følgelig £ 61,776,703, Driftsudgifterne angives til £ 32,045,273, hvorved altsaa levnedes en Netto af £ 29,731,430. Dette giver i Forhold til Anlægskapitalen omtrent $4\frac{1}{8}$ %. Da meget af Preference og paa anden Maade garanteret Kapital i Jernbanerne bærer en lavere Rente, bliver Gjennemsnitsdividenden for de almindelige Aktiehavere $4\frac{3}{4}$ %. Ved at slutte efter de allerede foreliggende Opgjør for en Del af de vigtigste Linier, kalkuleres det, at den forøgede Milelængde, der har været i Virksomhed i 1880 — omtrent 17,900 Mile — vil bringe Anlægskapitalen op til £ 735,000,000, Bruttoindtægten til £ 65,000,000 og Driftsudgifterne til £ 33,000,000. Dette vilde levne en Netto af £ 32,000,000 lige med $4\frac{3}{8}$ % af den samlede nominelle

Kapital. Allerede publicerede Opgaver vise, at de Dividender, der ere udbetalte paa den ordinære Aktiekapital i Gjennemsnit gaa op til $5\frac{3}{8}\%$ eller $\frac{5}{8}\%$ mere end i 1879. Ved at bedømme det rundelige Udbytte, de engelske Jernbaner saaledes yde Aktieeierne, maa det tillige bæres i Erindring at de ere byggede efter det kostbareste System i Verden, og endnu mere at de ikke alene have været anlagte uden nogetsomhelst Bidrag fra Statens Side, men at de endog yde særdeles betydeligt til de offentlige Indtægter ved Passagerafgifter og Skatter. Omnibus- og Dampskibstrafik er i England fuldstændigt befriet for Beskatning, men Jernbanerne ere stærkt belastede baade af Staten og de lokale Beskatningsmyndigheder.

Arbeidsforholde, Pauperisme, Emigration. I forrige Aarsrapport omhandlede den betydelige Reduktion i Arbeidslønnen, der havde fundet Sted saavel som det store Antal af Arbeidsstriker, der havde indtruffet i forskjellige Dele af Landet. Ogsaa i 1880 organiseredes saadanne Striker, ikke for at demonstrere mod Nedsættelser, men for at bevirke Forhøielser i Arbeidslønnen. De endte imidlertid for den største Del til Arbeidsgivernes Favør. Den betydeligste Strike fandt Sted blandt Væverne i Lancashire i Mai 1880, men der var som sædvanlig en Mængde Arbeidsnedlæggelser blandt Kul- og Jernarbeiderne i de nordlige Grevskaber af England.

Efter en lang Periode i hvilken Antallet af Personer, der erholdt offentlig Understøttelse, stadig havde tiltaget, har man i 1880 oplevet en decideret Forbedring i denne Henseende. De Fattige, der modtog Understøttelse den sidste Dag af Januar 1880, talte i England og Wales 796,000, hvilket i Forhold til Januar 1879 enda viste en ubetydelig Stigning. Men i Marts Maaned var denne Forøgelse forsvunden, og siden den Tid have de maanedlige Opgaver stadig fremstillet et gunstigere Forhold. Det Antal, der modtog Understøttelse ved Udgangen af August, var i Virkeligheden under 700,000. I Begyndelsen af 1880 var Pauperismen i Irland i høi Grad i Tiltagende paa Grund af det foregaaende Aars Misvæxt og navnlig den feilslagne Poteteshøst, men bedre Resultater have senere vist sig ogsaa der.

Det anføres som et glædeligt Vidnesbyrd om Forbedring i de nationale Sæder at Forbruget af berusende Drikke fremdeles er aftaget. Man har desangaaende følgende Sammenstilling:

	Værdi. 1879.	Værdi. 1880.
Konsumtion af Øl	£ 73,557,609	£ 67,881,673
— - engelske Spirituosa (Whiskey, Gin) . .	- 27,936,650	- 28,457,486
— - udenlandske Brændevine	- 11,449,021	- 10,173,014
Vine	- 13,450,583	- 14,267,102
Indenlandsk Vin og beslægtede Drikke (anslagsvis) . .	- 1,750,000	- 1,500,000
	£ 128,143,863	£ 122,279,275

Der viser sig altsaa en Formindskelse af £ 5,864,588 eller 4.6 % sammenlignet med 1879. Tyve Aar tilbage (1860) ansloges Forbruget („the nation's drink bill“) til £ 86,897,683. Senere vedblev Beløbet stadigt at stige indtil det i 1876 naaede op til £ 147,288,760. 1877 viste en Vending til det bedre, hvilket, med et ubetydeligt Tilbagefald i 1878, siden har fortsat sig.

En særdeles udførlig Statistik over Udvandringsforholdene er nylig udkommen og viser følgende Resultater:

	Befolkning.	Emigration.	Immigration.	Netto Emigration.
1870 . . .	31,205,444	256,940	49,157	207,783
1875 . . .	32,749,167	173,809	94,228	79,581
1877 . . .	33,446,936	119,971	81,848	38,123
1878 . . .	33,799,386	147,663	77,951	60,712
1879 . . .	34,155,126	217,163	53,973	163,190
1880 . . .	34,505,043	332,294	68,316	263,978

Den store Forøgelse af Emigrationen i 1880 havde delvis sin Grund i Elendigheden i Irland og delvis i de gode Tider i de Forenede Stater. Netto-udvandringen tog sit Løb i følgende Retninger: til de forenede Stater 211,786, Canada 24,256, Australien 19,148, forskjellige andre Lande 8,788. De Pengesummer, der remitteredes af Britiske Indvandrere i de Forenede Stater og Canada til Slægt og Efterladte i England, udgjorde £ 1,403,000, et betydeligt større Beløb end i noget Aar siden 1854. Det paa lignende Maade remitterede Beløb fra Australien angives til £ 71,450, ogsaa udvisende en Stigning.

Tilrods for Udvandringen kalkuleres det at Folkemængden i 1880 er voxet med 613,895 eller omtrent $1\frac{3}{4}$ %. En almindelig Census er iøvrigt bestemt til at finde Sted den 3die April d. A.

Blandt Foranstaltninger, der ere foretagne til Arbeidsklassens Bedste, fortjener at fremhæves de Lettelser, der gennem Postvæsenet er den aabnet til at sikre sine Besparinger. Først blev der givet Adgang for dem, der gjorde Indskud i de saakaldte „Post Office Savings Banks“, til ved Postvæsenets Mellemkomst mod en ubetydelig Kjendelse at erhverve Consols til 3 % indkjøbte. Dernæst er der aabnet Adgang til at gjøre smaa Indskud i Form af Postfrimærker. Dette System, der forsøgsvis blev sat i Værk for nogle faa Grevskaber i forrige Aars September Maaned, men senere er udvidet til det hele Land, synes at have vist sig særdeles vellykket. Ifølge en af Generalpoststyrelsen til Konsulatet meddelt Opgave har der indtil Udgangen af Februar d. A. været gjort 329,391 saadanne Indskud.

I denne Forbindelse (skjøndt ikke særligt vedkommende de lavere Klasser) kan det ogsaa nævnes, at der i den sidste Tid er foretaget en indgribende Forandring i de Vilkaar og Former, hvorunder Postanvisninger meddeles. Hidtil bleve disse Anvisninger gjort betalbar til en bestemt Person gennem et bestemt Postkontor, og Modtageren maatte undertegne Anvisningen samt opgive Afsenderens Navn. Nu udfærdiges tillige Anvisninger til Ihændeleveren (skjøndt de ogsaa kunne gjøres betalbare til bestemt Person enten direkte fra Postkontoret eller ved Endossement), og de kunne kræves betalte i Løbet af 3 Maaneder ved hvilket som helst Postkontor eller Postaabneri samt efter den Tid ved Samtykke. Disse Forandringer fremkaldte en Del Opposition, idet de antoges at ville paa utilbørlig Maade gribe ind i Bankernes Forretningsførelse, men det ansees ikke tvivlsomt at de af Almenheden allerede skattes som virkelige Forbedringer. Saadanne Postanvisninger lydende paa Ihændeleveren gjælde forøvrigt kun mindre Beløb, 1 £ Sterling og derunder. For høiere Beløb har det sit Forblivende med den tidligere Ordning.

Tabel No. I.

Skibsfartens Omfang fordelt paa de forskjellige Farvande.

Lastede norske Fartøier	Ankomne fra		Afgaaede til	
	1880.	1879.	1880.	1879.
Norge	620,888	488,982	328,251	292,803
Sverige	241,337	264,986	59,162	40,152
Rusland med Finland . . .	197,564	136,923	132,532	82,713
Danmark	7,280	3,532	72,649	55,395
Tydskland	20,724	20,075	37,443	36,181
Nederlandene	1,156	589	843	756
Belgien	4,797	3,464	154	176
Frankrige	17,874	8,142	6,170	4,137
Spanien	19,490	11,453	10,136	10,511
Portugal	581	296	11,920	10,520
Italien	1,365	1,098	9,572	6,592
Østerrige	303	—	229	810
Grekenland	284	—	208	672
Tyrkiet	239	1,514	4,475	876
Egypten	1,610	9,913	3,913	9,586
Rumænien	—	1,023	—	—
De Forenede Stater . . .	390,562	375,857	148,293	102,832
Britisk Nordamerika . . .	290,638	230,285	42,645	16,166
Mexico & Vestindien . . .	37,240	33,470	64,330	63,367
Brasilien	4,926	7,159	23,038	14,863
Peru	—	590	675	1,211
Chili	—	—	1,063	—
Ostindien	1,936	5,365	29,761	6,832
China	905	944	—	—
Australien	3,894	216	—	—
Andre Lande	23,643	28,795	37,709	25,165
Tilsammen	1,889,236	1,632,671	1,025,171	782,316

Tabel No. II.

*Norges og Sveriges Skibsfart paa de Havne, hvor ingen Vicekonsuler
ere ansatte.*

	Norske		Svenske.		Tilsammen.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Havne i England:						
Aberystwith	5	921	—	—	5	921
Barnstable	1	147	1	208	2	355
Beaumaris	5	1,660	1	524	6	2,184
Bideford	2	657	—	—	2	657
Bridport	6	933	—	—	6	933
Caernarvon	2	324	—	—	2	324
Cardigan	1	130	—	—	1	130
Carlisle	1	347	2	512	3	859
Chester	37	8,455	1	430	38	8,885
Colchester	6	1,081	—	—	6	1,081
Fawersham	5	966	3	404	8	1,370
Folkestone	14	2,460	1	198	15	2,658
Fowey	10	1,539	6	904	16	2,443
Lancaster	11	4,545	—	—	11	4,545
Maldon	1	567	—	—	1	567
Preston	1	176	—	—	1	176
Runcorn	3	392	—	—	3	392
Scarborough	5	788	—	—	5	788
Stockton	13	3,187	14	2,612	27	5,799
Whitby	7	529	1	190	8	719
Whitehaven	15	3,979	1	166	16	4,145
Woodbridge	1	88	—	—	1	88
Workington	1	134	—	—	1	134
Havne i Irland:						
Ballina	1	343	—	—	1	343
Coleraine	1	366	—	—	1	366
Drogheda	4	1,749	1	456	5	2,205
New Ross	3	1,102	—	—	3	1,102
Skibbereen	3	785	—	—	3	785
Tralee	6	2,320	1	457	7	2,777
Westport	10	4,883	2	971	12	5,854
Youghal	1	267	—	—	1	267
	182	45,820	35	8,032	217	53,852

Tabel No. III a.

Kulfragterne.

Fra Newcastle	Januar.	Februar.	Marts.	April.	Mai.	Juni.	Juli.	August.	September.	Oktober.	November.	December.
	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d
Til Stockholm	7 3	7 6	7 3	6 6	6 3	6 3	6 -	5 9	6 -	7 -	7 9	8 -
- Norrköping	-	7 6	7 3	6 9	6 7 ¹ / ₂	6 6	6 3	6 1	6 3	6 9	7 9	8 6
- Malmø	6 6	6 3	6 3	5 9	5 6	5 9	5 9	6 3	5 -	6 -	6 3	6 9
- Gøteborg	5 -	5 3	5 3	5 6	5 6	5 6	5 3	5 3	4 6	4 9	5 -	5 9
- Kronstadt	7 -	7 3	6 9	6 9	6 9	6 6	6 6	6 3	6 9	7 3	-	-
- Throndhjem	9 -	7 9	7 9	7 6	7 3	7 1	7 6	7 6	8 3	8 9	9 3	9 6
- Bergen	8 -	7 9	7 6	7 6	7 3	6 6	6 6	6 6	6 4	6 6	6 6	7 -
- Christiania	7 -	6 6	6 3	5 3	5 3	5 -	5 -	5 3	5 -	5 -	5 6	6 1
- Ystad	7 -	6 8	6 9	-	5 6	5 9	5 9	5 9	5 9	6 -	6 9	8 -
- Kjøbenhavn	7 6	6 6	6 6	6 -	6 -	6 3	5 9	6 -	5 9	6 -	7 -	8 7
- Helsingør	-	-	-	6 6	5 6	5 9	-	5 7	5 9	5 9	7 6	7 3
- Barcelona	16 6	16 6	16 6	16 6	16 6	16 6	16 6	16 6	-	-	-	-
- Genua	14 -	14 -	14 -	14 -	13 6	13 6	13 6	13 6	13 6	13 6	13 6	13 6
- Livorno	14 -	14 -	14 -	14 -	15 -	15 -	15 -	15 -	14 6	14 6	14 6	14 6
- Triest	16 -	15 6	15 6	15 6	15 6	15 6	15 6	15 6	15 6	15 6	15 6	15 6
- Constantinopel . . .	15 -	15 -	14 6	15 -	15 -	15 -	-	-	15 6	-	-	-
- Alexandria	13 -	15 -	15 6	15 6	15 -	16 -	16 6	16 6	15 6	15 6	-	-
- Kapkolonien	22 -	22 6	23 -	26 -	26 -	26 -	22 -	22 -	21 6	22 -	22 -	21 -
- Point de Galle . . .	-	-	-	-	-	-	21 -	21 -	21 -	-	-	-
- Singapore	24 6	25 -	25 -	24 -	21 -	21 -	21 -	21 6	21 -	20 6	20 6	20 6
- Havanna	-	-	-	-	-	-	14 6	14 -	-	11 -	11 -	11 -
- Bahia	20 -	20 6	20 -	20 -	20 -	20 -	18 -	18 -	18 -	17 -	17 6	17 6
- Rio Janeiro	26 -	26 -	26 -	25 -	25 6	25 6	25 -	25 -	23 -	-	-	23 -
- Rio Grande	35 6	35 -	35 6	36 -	36 -	36 -	36 -	-	-	-	-	-
- Montevideo	26 -	24 6	23 6	23 6	24 6	24 6	22 6	-	-	-	-	-
- Buenos Ayres . . .	26 -	-	26 -	28 -	26 6	26 6	26 6	-	-	-	24 6	25 -
- Valparaiso	23 -	23 -	23 -	23 -	22 -	20 6	21 6	21 6	21 6	21 6	21 6	24 6

Tabel No. III b.

Fra Cardiff.	Januar.	Februar.	Marts.	April.	Mai.	Juni.	Juli.	August.	September.	Oktober.	November.	December.
	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d
Til Kronstadt	- -	- -	7 6	7 -	7 -	7 -	7 3	7 3	7 6	9 -	- -	- -
- Stockholm	- -	- -	7 6	7 6	7 -	7 6	7 6	7 6	- -	8 -	- -	- -
- Christiania	- -	- -	- -	6 -	6 -	6 -	- -	- -	5 -	- -	6 -	6 -
- Bergen	7 -	7 6	6 -	6 -	7 -	7 -	6 -	6 -	6 -	- -	- -	- -
- Kjøbenhavn	8 6	7 6	7 6	7 -	7 -	7 -	7 -	7 3	7 6	8 -	9 -	- -
- Gøteborg	- -	- -	- -	6 -	6 -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
- Halmstad	- -	- -	7 -	- -	- -	- -	6 6	- -	- -	- -	7 6	- -
- Riga	- -	- -	6 -	6 -	5 6	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
- Stettin	- -	- -	7 -	6 6	6 6	- -	- -	6 6	- -	6 6	7 -	- -
- Barcelona	16 6	17 -	17 -	17 -	17 -	17 -	17 -	17 -	16 6	16 6	16 6	16 6
- Genua	14 6	14 9	15 -	15 -	15 -	14 6	14 6	14 6	14 6	14 6	14 6	14 6
- Livorno	14 -	14 -	14 -	14 6	15 -	14 6	14 6	14 6	15 -	15 -	15 -	15 -
- Triest	14 -	14 -	14 6	14 6	15 -	15 -	15 -	15 -	15 -	15 -	15 -	15 -
- Constantinopel	14 6	15 -	14 -	14 6	15 -	15 -	14 6	14 6	14 6	- -	- -	- -
- Alexandria	14 6	- -	- -	15 -	15 6	16 -	15 6	15 6	15 -	15 -	15 -	15 -
- Kapkolonien	22 -	22 -	21 6	23 -	23 -	22 6	22 -	21 6	21 -	21 -	21 -	21 6
- Aden	25 -	25 -	25 -	24 -	21 -	- -	- -	- -	- -	22 -	22 -	22 -
- Point de Galle	24 -	25 -	25 6	22 6	22 -	21 6	21 -	20 -	21 6	20 6	20 -	20 -
- Singapore	24 6	25 -	25 -	23 -	22 -	21 -	20 6	20 6	21 -	21 -	21 6	21 -
- Havanna	11 -	10 6	10 6	14 6	15 -	15 -	16 -	14 6	13 9	11 -	11 -	11 -
- St. Helena	11 -	11 6	11 6	12 -	13 -	13 6	13 -	11 6	11 6	10 6	10 6	10 -
- Bahia	21 -	22 6	23 -	23 -	22 6	22 6	20 -	18 -	17 6	17 -	17 6	18 -
- Rio Janeiro	22 6	22 -	23 -	21 6	23 -	23 -	23 -	20 -	20 -	22 -	25 -	24 3
- Rio Grande	33 6	33 -	34 -	37 6	37 6	38 -	37 -	36 -	36 -	33 6	- -	34 -
- Montevideo	24 6	23 -	23 -	24 -	23 6	23 -	22 -	22 -	22 6	21 6	21 6	22 6
- Buenos Ayres	21 6	26 -	26 -	27 -	26 -	26 -	25 -	24 -	25 -	23 -	25 6	25 6
- Valparaiso	22 6	23 -	23 -	23 -	22 6	21 -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
- Callao	26 -	23 -	22 6	23 -	25 -	26 -	26 -	26 -	- -	- -	- -	- -

Tabel No. IV.

Drægtigheden af de Fartøier, der anvendes til Indførsel og Udførsel fra og til de Forenede Kongeriger fordeles paa de forskjellige Nationer saaledes:

	1880.	1879.	1878.
Fra Norge:			
Norske Fartøier . . . Tons	620,888	488,982	537,736
Britiske Do. —	178,325	143,834	160,329
Danske Do. —	26,622	16,441	28,628
Svenske Do. —	11,830	4,641	11,043
Tydske Do. —	6,876	5,188	7,441
Russiske og Finske Do. . —	6,330	2,589	5,894
Nederlandske Do. —	2,361	2,605	2,095
De forenede Staters Do. . —	796	—	—
Franske Do. —	—	754	1,436
Italienske Do. —	—	—	303
Spanske Do. —	—	—	286
Belgiske Do. —	—	—	44
Tilsammen Tons	854,028	665,034	755,235
Til Norge:			
Norske Fartøier —	328,251	292,803	271,814
Britiske Do. —	124,407	113,416	110,112
Tydske Do. —	13,350	14,345	12,454
Svenske Do. —	8,558	9,943	14,016
Danske Do. —	4,562	4,176	7,508
Nederlandske Do. —	1,822	2,998	1,049
Russiske og Finske Do. —	1,449	2,131	3,394
Spanske Do. —	1,278	1,466	3,107
Franske Do. —	831	901	2,167
Belgiske Do. —	—	—	352
Tilsammen Tons	484,508	442,179	425,973

	1880.	1879.	1878.
Fra Sverige:			
Svenske Fartøier Tons	502,964	397,450	411,581
Britiske Do. —	369,018	289,104	230,319
Norske Do. —	241,337	264,986	275,996
Danske Do. —	94,562	77,563	89,017
Tydske Do. —	81,595	84,979	82,661
Russiske og Finske Do. —	24,872	15,134	33,149
Nederlandske Do. —	4,434	6,129	7,133
Franske Do. —	82	318	1,356
De forenede Staters Do. —	—	7,118	3,847
Østerrigske Do. —	—	862	—
Belgiske Do. —	—	—	335
Tilsammen Tons	1,318,864	1,143,643	1,135,394
Til Sverige:			
Svenske Fartøier Tons	439,514	337,949	334,455
Britiske Do. —	226,809	196,129	184,469
Norske Do. —	59,162	40,152	50,616
Tydske Do. —	37,717	27,779	38,897
Danske Do. —	20,489	15,181	16,231
Russiske og Finske Do. —	10,965	11,279	15,934
Nederlandske Do. —	1,596	2,536	1,524
Franske Do. —	1,010	918	3,631
Spanske Do. —	—	476	—
Tilsammen Tons	797,262	632,399	645,757

New-York.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge	25	12,443	28	14,618	53	27,061	192,024
„ andre Lande	466	236,552	307	174,607	773	411,159	2,561,076
Ialt	491	248,995	335	189,225	826	438,220	2,753,100
II. Afgaaede:							
Til Norge	12	4,050	—	—	12	4,050	122,130
„ andre Lande	879	473,369	44	21,609	923	494,978	13,813,794
Ialt	891	477,419	44	21,609	935	499,028	13,935,924

Stedet besøgt af 96 svenske Fartøier dr. 49,197 Tons.

Aarsberetning dateret 23de Marts 1881.

Af de her indklarerede norske Fartøier ankom med Ladning 25 direkte fra Norge — 19 med Is, 5 med Jern og 1 med 900 Voger Klipfisk — og 466 fra udenlandske Havne.

I Ballast ankom 28 Fartøier direkte fra Norge og 307 fra udenlandske Steder, udgjørende ialt 826 Fartøier, drægtig tilsammen 438,220 Tons mod 1,128 Fartøier drægtig 603,597 Tons i 1879.

Den samlede Bruttofragt udgjorde £ 152,950.

Antallet af de herfra udklarerede Fartøier beløb sig til 935, hvoraf 44 afgik i Ballast og 891 med Ladning, deraf

7 Fartøier med 13,766 Fade Petroleum,

1 — — 2,310 Quarter Mais,

2 — — 366 Quarter Hvede og 48,505 Quarter Rug,

1 — — 2,500 Quart. Rug, 100 Tdr. Hvedemel og 65 Tdr. Kjød,

1 — — 1,200 Kasser Flesk, 540 Quarter Rug og 400 Tdr. Harpix

ialt 12 Fartøier direkte til Norge og 879 til udenlandske Havne, udgjørende tilsammen 935 Skibe drægtig 499,028 Tons mod 1,042 Fartøier drægtig 554,492 Tons i 1879.

Den udgaaende Bruttofragt beløb sig til £ 774,218.

Den af ankomne svenske Fartøier optjente Bruttofragt beløb sig til £ 26,506; den udgaaende Bruttofragt udgjorde £ 83,115.

For norsk Regning indkøbtes 2 Fartøier drægtig tilsammen 2,478 Tons for en samlet Kjøbesum af \$ 22,000.

1 norsk Fartøi drægtig 757 Tons solgtes og indkøbtes igjen for norsk Regning for \$ 4,500.

For svensk Regning indkøbtes 1 Fartøi drægtig 921 Tons for \$ 9,500.

Rømningerne fra vor Skibe har i afvigte Aar været større end nogen-

sinde før, grundet hovedsagelig paa de i Hjemlandene herskende smaa Hyrer, der i visse Tilfælde vare blot en Fjerdedel af hvad der til enkelte Tider betaltes her. Et Forslag til Forandring af Lovene vedkommende Sømænds Boardinghuse og disses Agenter, — hvilke sidste væsentlig ere Aarsag i Rømningsuvæsenet — blev forrige Aar forelagt Statens lovgivende Forsamling i Albany, men vedtoges ikke, — grundet, som man siger, paa Opofrelse af store Pengesummer fra Boardinghusmestrenes Side. — Et lignende Forslag paatænkes fremført ogsaa iaar, og dersom det skulde lykkes at faa samme vedtaget, ville de saa reviderede Love, om strengt overholdte, uden Tvivl tjene til for en stor Del at raade Bod paa dette Uvæsen.

Fra norske Fartøier rømte 1,389 Mand, 355 afmønstredes og 14 Mand døde paa Reise hertil; 2,205 Mand paamønstredes.

Fra svenske Fartøier rømte 191 Mand; 57 afmønstredes og 1 døde paa Overreisen hertil, hvorimod 263 paamønstredes.

Paa Hospitalet indlagdes fra norske Skibe 657 Mand, hvoraf 11 døde, 3 hjemsendtes og 4 vare gjenliggende ved Aarets Udgang, og fra svenske Skibe 56 Mand, der alle udskreves som helbredede.

Til New-Yorks Havn ankom i Aaret 1880: 6 Krigsskibe, tilhørende fremmede Nationer, deriblandt den svenske Korvet „Balder“ og 19,247 Koffardiskibe, hvoraf fra indenrigske Havne 11,457 og fra udenrigske Steder 7,817, hvilke sidste vare fordelte paa de forskjellige Nationer, som følger:

Flag.	Dampskib.	Skib.	Bark.	Brig.	Skonnert.	Total.
De Forenede Stater .	202	171	421	414	1,004	2,212
Norge	—	53	731	41	1	826
Sverige	—	7	76	13	—	96
Storbritannien . . .	1,283	232	719	328	405	2,967
Tyskland	185	91	227	21	3	527
Italien	14	3	419	69	—	505
Østerrige	—	5	191	15	—	211
Frankrige	55	—	31	3	—	89
Belgien	81	—	1	—	—	82
Spanien	5	2	23	38	6	74
Holland	37	3	17	14	1	72
Danmark	32	—	6	16	1	55
Hayti	1	—	1	16	23	41
Portugal	—	5	6	10	3	24
Rusland	—	2	19	—	—	21
Mexico	—	—	—	5	—	5
Brasilien	—	—	3	1	—	4
Arg. Republik . . .	—	1	2	—	—	3
Costa Rica	—	—	—	2	—	2
Venezuela	—	—	—	1	—	1
Total for 1880. . . .	1,895	575	2,893	1,007	1,447	7,817
— - 1879.	1,591	681	3,234	1,023	1,548	8,077
— - 1878.	1,310	540	2,919	1,021	1,528	7,348
— - 1877.	1,074	389	2,254	1,076	1,451	6,244
— - 1876.	973	336	1,879	1,052	1,486	5,731
— - 1875.	881	332	1,678	1,097	1,399	5,367

Ved at kaste Blikket paa foranstaaende Tabel, kan man ikke undgaa at bemærke, hvorledes Dampskibene aarlig spille en vigtigere Rolle i Fragtfarten paa Seilskibenes Bekostning. Det forløbne Aar har været et for de Forenede Stater i alle Henseender særdeles gunstigt Aar, og aldrig tilforn har Udførselen fra New-York antaget saa storartede Dimensioner. Dette gjør sig især gjældende for Exporten af Kornvarer, hvoraf der iaar udførtes ca. 13,500,000 Bushels mere end i noget foregaaende Aar. Skjøndt den større Del af Seilfartøjerne ere afhængige af denne Artikel for Last, fandt — trods den forøgede Kvantitet, der udførtes — et betydelig mindre Antal Fartøier Beskjæftigelse her end i det foregaaende Aar, hvilket tydelig fremgaar af ovenstaaende Tabel — og uagtet der til enkelte Tider var et ubetydeligt Antal Fartøier i Havn, var der dog i hele Aarets Løb ingen følelig Mangel paa Skibe i Fragtmarkedet, der hele Aaret igjennem vedligeholdte dets jævne Rater, idet fragsøgende Dampskibe strax kom hertil fra England, saasnart Efterspørgsel for Tonnage var i Tiltagende. Næsten ethvert Dampskib, der afgaar herfra til Europa, medtager nu Kornvarer idetmindste som en Del af Lasten, idet de regelmæssige Liniers Skibe ere forsynede med Jernbinger specielt indrettede for Korntrafikken.

I 1880 udførtes 113,343,163 Bushels Kornvarer i 1,789 Seil- og 1,292 Dampskibe, hvilke sidste indtog næsten Halvparten af den udskibede Kvantitet.

Det er saaledes klart at se at Dampskibene mere og mere tiltvinge sig Herredømmet i Fragtfarten, som de allerede forlængst har gjort det i Passagerfarten, og synes det som om lønnende Konjunkturer for Seilskibe neppe mere ere at vente. Skibe af ca. 600 Tons Størrelse ville nok altid kunne finde Beskjæftigelse ved Export af Kornvarer til de mindre Havne i England og paa Kontinentet, og Skibe for Petroleum-Export ville jo ogsaa næsten til alle Tider kunne finde Fragt, skjøndt Petroleumsfragterne i Almindelighed ere lidet lønnende. Om de Forenede Rigers Søfart skal holdes oppe som hidindtil, vil dette nødvendigvis maatte ske ved at vore Skibsredere, hvis Erfaring i de senere Aar udentvivl har bragt dem til den samme Overbevisning, benytte enhver Anledning til at ombytte deres Seil- med Dampkraft.

Foruden det store Antal Dampfartøier, der allerede har Route paa New-York, er der en stadig Tilvæxt, dels af nye Skibe for de allerede bestaaende Linier (deriblandt for den danske Linie, der antagelig vil have 6 Dampskibe i Fart paa New-York i Sommer) — og dels af nye Linier; saaledes er et Aktieselskab dannet i Bordeaux med en Kapital af 3 Mill. Franks, der har afsluttet Kontrakt for 4 Dampskibe store nok til at indtage 3,000 Tons Fragtgods, foruden et betydelig Antal Passagerer, og hvilke skulle have fjorten-daglig Route paa New-York; en Linie til Marseille er ogsaa sat igang, og en ny hollandsk Linie paatænkes imellem Amsterdam og New-York.

Fragterne for Seilskibe vare — sammenlignede med 1879 — gennemsnitlig omtrent de samme for Petroleum, men noget lavere for Kornvarer. Grundet paa det store Antal Skibe i Havn og Mangelen paa Fragtgods i Aarets første tre Maaneder — som Følge af de høje Kornpriser, der standsede Exporten — vare Fragterne for Kornvarer i samme Tidsrum altfor lave til at Resultatet kunde være andet end tabbringende for Rederierne, men Foraarets Frembrud medførte en Forandring i denne Sagernes Tilstand, idet Spekulanterne, paa Grund af den da begyndende Tilførsel fra det Indre saa sig nødt til at afskibe deres store Forraad af Korn, hvilket havde en Stigning til Følge. Fragterne naaede Høidepunktet i August med noget over 6 sh. pr. Quarter, og varierede senere mellem denne Rate og 4 sh. 9 d.

Skjøndt et ualmindelig lidet Antal Fartøier fandtes i Havn i November og December, havde dette ingen Indflydelse paa Markedet, idet billig Leilighed altid var at erholde pr. Dampskib — og Fragten for Seilskib oversteg i disse Maaneder ikke 5 sh. 7½ d pr. Quarter.

Fragtnoteringerne vare i 1880 som følger:

	Kornvarer.								Petroleum,							
	Cork f. O.		Øster-søen.		Dan-mark.		Middel-havet.		Konti-nentet.		Storbri-tannien og Irland.		Øster-søen.		Middel-havet.	
	Lavest.	Høiest.	Lavest.	Høiest.	Lavest.	Høiest.	Lavest.	Høiest.	Lavest.	Høiest.	Lavest.	Høiest.	Lavest.	Høiest.	Lavest.	Høiest.
	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d
Januar .	-	4	-	-	-	-	-	-	5	2	6	3	3	-	3	6
Februar.	3	6	4	-	-	-	-	-	-	2	6	2	10	2	6	2
Marts .	3	9	5	-	-	-	4	6	-	4	7	2	5	3	-	-
April .	4	7	5	4	-	5	3	4	6	5	6	5	-	5	2	2
Mai . .	4	9	5	4	7	5	5	-	4	9	-	5	-	2	6	2
Juni . .	4	3	5	8	4	7	5	9	-	5	9	-	-	2	6	3
Juli . .	5	6	5	5	6	3	-	6	-	-	-	3	7	4	6	3
August .	5	3	6	4	5	9	6	3	5	6	6	4	-	4	6	4
Septbr.	4	10	5	6	6	-	6	3	-	-	4	7	5	3	3	9
Oktober.	5	3	5	7	6	3	6	10	-	-	-	5	6	3	-	4
Novbr. .	4	9	5	10	-	6	5	-	-	-	-	2	9	3	10	3
Decbr. .	5	4	5	7	-	-	-	-	-	-	4	-	4	6	3	6

Handelsrørelsen har i det forløbne Aar, som ovenomtalt, været særdeles livlig, og skjøndt der i enkelte Retninger ytrede sig en noget stærk Tilbøielighed til farlige Spekulationer har de legitime Forretninger dog været særdeles tilfredsstillende.

Staten New-Yorks Rentefod reduceredes den 1ste Januar 1880 ifølge Lov fra 7 % til 6 %. Det i 1879 dannede Konsortium af Spekulanter til Opkøb af Kornvarer vedvarede til i Mai, og havde en nedtrykkende Indflydelse paa Pengemarkedet, paa Grund af de store Kapitaler der udkrævedes dertil, hvilket havde en kortvarig Pengeknaphed til Følge, saa at der foruden de legitime 6 % Rente pr. Annum, betaltes en Kommission af $\frac{1}{16}$ à $\frac{1}{4}$ % pr. Dag. Afskibning af store Kvantiteter Kornvarer i April og Mai medførte imidlertid en Forbedring i Markedet — og Penge vare i Løbet af Sommeren og Høsten at faa tillaans paa billige Vilkaar, til enkelte Tider endog til 2 à 3 % pr. Annum. — I November og December lagde Spekulanter i Varer og Aktier igjen Beslag paa alle disponible Midler, saa at der ved Aarets Slutning igjen betaltes en høi Kommission for daglige Laan. De mange nye Jernbanearbeider og de store nye Fabrikanlæg, ligesom ogsaa de nu overdrevne Børsspekulationer i Aktier og Varer tage saa store Kapitaler i Beslag at et aktivt Pengemarked er at vente.

Værdien af de til New-York indførte Artikler — derunder indbefattet \$ 75,210,096 i Specie og Guld- og Sølv-Barrer — beløb sig til \$ 539,386,776 eller \$ 115,197,653 mere end i det næstforegaaende Aar, medens der udførtes Varer til en Værdi af \$ 425,193,099 — inklusive \$ 9,370,272 i Specie og Guld- og Sølv-Barrer — mod et Total-Beløb af \$ 371,046,609 i 1879.

Dette udgjør omtrent To-Trediedele af Total-Indførselen til de Forenede Stater og 40 % af Udførselen, hvilket i de sidste Aar har været den sædvanlige Proportion af New-Yorks Andel i de Forenede Staters Handel med fremmede Lande.

De aarligen forøgede Faciliteter for Skibes hurtige Losning og Ladning, for Videre-Befordring af Landets Produkter til alle Verdensdele og dets fuldkomne Forbindelse med alle Dele af Indlandet bidrage til stadig at forøge New-Yorks Velstand og dets Indflydelse som Nord-Amerikas kommercielle Centrum — og især maa dets Forbindelse med Vesten gennem Hudsonfloden, Erie & Oswego-Kanalerne og de store Indsøer betragtes som Hovedkilden for samme.

6,462,290 Tons Fragtgods (hvoraf over 72 Millioner Bushels Kornvarer) imod 1,745,320 Tons i 1876 — en større Kvantitet end nogensinde før — transporteredes ad denne Vei i 1880, grundet paa den stedfundne Reduktion i Kanal-Tolden, hvorved Gjennemsnitsfragten fra Buffalo til New-York kun var 6½ c. pr. Bushel, — 1 c. pr. Bushel Kanal-Told indbefattet. Foruden Kanalernes Nytte i og for sig selv som Befordringsmiddel tjene de ogsaa til at bevirke billigere Jernbanetransport og til at forhindre de forskellige Jernbanelinier fra at danne Kombinationer til Forhøjelse af Jernbanefragterne, hvilke disse ere saa tilbøjelige til at gjøre. En Udbedring af Kanalerne er nu under Arbeide; det paatænkes ogsaa at forhøje Erie-Kanalens Bredder nok til at holde 1 Fod mere Vand, hvorved den kan befares af Kanalbaade af 50 Tons (eller 20 %) større Drægtighed, hvilket vil endvidere reducere Transport-Omkostningerne.

For videre Lettelse af Færdselen mellem Hudsonfloden og Long Island Sound er 3 Mill. Dollars bevilget for Fordybning af Haarlem-Floden, der forbinder Hudson-Floden — North-River — med East River.

New-Yorks kommercielle Udvikling vil bedst kunne sees af nedenstaaende Tabel over dets Ind- og Udførsel for de sidste 25 Aar:

New-Yorks Indførsel.

Aar.	Varer.		Specie og Guld- og Sølv-Barrer.	Total.
	fortoldede	frie.		
1855 . .	\$ 142,900,661	\$ 14,103,946	\$ 855,631	\$ 157,860,238
1860 . .	- 201,401,683	- 28,006,447	- 8,852,330	- 238,260,460
1865 . .	- 212,208,301	- 10,410,837	- 2,123,281	- 224,742,419
1870 . .	- 289,618,878	- 13,716,500	- 11,864,644	- 315,200,022
1875 . .	- 235,398,509	- 91,791,853	- 13,438,557	- 340,628,919
1880 . .	- 337,250,149	- 126,926,531	- 75,210,096	- 539,386,776

New-Yorks Udførsel.

Aar.	Varer.		Specie og Guld- og Sølv-Barrer.	Total.
	indenlandske.	fremmede.		
1855 . .	§ 63,586,775	§ 8,759,787	§ 27,625,740	§ 99,972,302
1860 . .	- 95,468,296	- 8,023,984	- 42,191,171	- 145,683,451
1865 . .	- 174,247,454	- 4,379,145	- 30,003,683	- 208,630,282
1870 . .	- 185,740,061	- 12,205,672	- 58,191,475	- 254,137,208
1875 . .	- 247,681,724	- 8,780,444	- 67,556,650	- 324,018,818
1880 . .	- 406,955,884	- 8,866,943	- 9,370,272	- 425,193,099

Toldintraderne beløb sig i 1880 til:

§ 140,632,065.96 mod
 - 107,448,002.60 i 1879
 - 92,394,088.34 i 1878
 - 138,215,802.69 i 1872

Der indførtes i 1880 Manufakturvarer til en Værdi af § 119,844,120 — hvilket var § 28,294,520 mere end i 1878 — og uagtet Landets egne Fabriker vare i fuldeste Virksomhed, var Varebeholdningen ved Aarets Slutning dog ikke større end sædvanlig, hvilket taler vel for en tilbagevendende Velstand i Landet.

De amerikanske Bomuldsvarer, især ublegede og kulørte, stege aarlig i Favør saavel her som paa fremmede Markeder, og Fabrikernes Antal forøges stadig.

I 1880 konsumerede de indenlandske Fabriker af Bomuld 31% af Landets Produktion eller 863,753,140 P mod 651,725,708 P i 1878. Udførselen, der paa Grund af Landets eget store Forbrug var noget mindre end i 1879, stiller sig sammenlignelsesvis som følger:

i 1880 . . . 111,713 Stykker (værd § 7,119,737)
 - 1879 . . . 112,917 —
 - 1876 . . . 74,456 —
 - 1874 . . . 21,253 —
 - 1872 . . . 13,045 —
 - 1870 . . . 14,432 —

Kornvarer. Det i Høsten 1879 dannede Konsortium til Opkjøb af Kornvarer, for hvilke Europa da var i stort Behov, vedvarede til i Begyndelsen af April.

Grundet paa Kanalernes Aabning og den deraf følgende Tilførsel fra det Indre af Landet, saa Spekulanterne sig da nødt til at begynde at tømme deres Magasiner til reducerede Priser — og da i Mai den nye Forsyning begyndte at ankomme, faldt Priserne til det sædvanlige Standpunkt. Denne Spekulation skal have bragt Konsortiet et Tab af henved 7 Millioner Dollars.

Udsigterne til en gunstig Høst forårsagede i Juli en videre Reduktion i Priserne og derved store Udslibninger, som vedvarede til i Oktober, da ifølge Rygter om en feilslaget Rughøst i Europa Afslibningen indskrænkedes, idet

Spekulanterne begyndte at gjøre større Opkjøb for at erstatte den manglende Rug i det europæiske Marked. Denne Spekulation havde dog ingen udpræget Indflydelse paa Markedet.

Kvaliteten saavel af Vinter- som Spring-Hvede og Mais var meget god; Western-Rye var af mindre god Kvalitet, hvorimod State-Rye var upaaklagelig.

Høsten for 1880 ansløges til:

1,537,535,900	Bushels	Mais
480,849,723	—	Hvede
22,272,703	—	Rug
355,553,684	—	Havre
2,396,212,010	Bushels,	

hvilket sammenlignet med det næstforegaaende Aar viser en Formindskelse af 7,000,000 Bushels Mais, en Forøgelse i Hvede-Høsten af 37,000,000 Bushels, medens der ogsaa af Rug og Havre indhøstedes en noget mindre Kvantitet end i 1879.

Herfra udskibedes 113,343,163 Bushels Kornvarer til en Værdi af 109,110,616 Dollars, hvoraf gik til Norge og Sverige:

Hvede	48,711 Bushels	til en Værdi af	54,018 Dollars
Mais	871,766 —	- - - -	451,739 —
Rug	55,823 —	- - - -	54,870 —

Det ovennævnte Kvantum 113,343,163 Bushels udførtes af 3,081 Fartøier, nemlig ved 1,789 Seilfartøier 63,376,584 Bushels og med 1,292 Dampskibe 49,966,579 Bushels. I denne Fart deltog 478 norske og 35 svenske Seilfartøier, der udførte resp. 14,147,226 og 897,960 Bushels.

Gjennemsnitspriserne vare som følger:

	No. 2 Spring-Hvede.	No. 2 rød Vinter-Hvede.	Mais.	Rug.
Januar .	§ 1.43 pr. Bush.	§ 1.53 pr. Bush.	§ 0.61 pr. Bush.	§ 0.97 pr. Bush.
Februar .	- 1.36 - —	- 1.46 - —	- 0.57 - —	- 0.94 - —
Marts . .	- 1.40 - —	- 1.45 - —	- 0.58 - —	- 0.99 - —
April . .	- 1.32 - —	- 1.36 - —	- 0.55 - —	- 0.96 - —
Mai . . .	- 1.30 - —	- 1.31 - —	- 0.54 - —	- 0.91 - —
Juni . . .	- 1.26 - —	- 1.29 - —	- 0.54 - —	- 0.94 - —
Juli . . .	- 1.09 - —	- 1.12 - —	- 0.53 - —	- 0.92 - —
August .	- 1.07 - —	- 1.09 - —	- 0.49 - —	- 0.87 - —
Septbr. .	- 1.04 - —	- 1.07 - —	- 0.51 - —	- 0.89 - —
Oktbr. .	- 1.13 - —	- 1.15 - —	- 0.55 - —	- 0.99 - —
Novmbr. .	- 1.16 - —	- 1.19 - —	- 0.58 - —	- 1.03 - —
Decmbr. .	- 1.15 - —	- 1.23 - —	- 0.59 - —	- 1.00 - —

Ved Aarets Slutning fandtes paa Lager:

5,511,366	Bushels	Hvede
2,155,050	—	Mais
811,716	—	Havre
208,224	—	Byg
221,218	—	Rug

ialt 8,907,574 Bushels,

hvilket er ca. 1,961,500 Bushels mindre end den 31te December 1879; dog er der i Transit hertil omtrent 1,445,000 Bushels Hvede og 4,504,000 Bushels Mais indefrossen paa Kanalerne.

Udførselen af Mel har i de senere Aar taget et betydelig Opsving og synes at skulle gaa en betydelig Fremtid imøde, idet Vestens større Møller paa Grund af forbedrede Maskinerier — der sætter enkelte af dem istand til at male og levere 4,000 Tønder pr. Dag — kan effektivere Kornets Maling betydelig billigere end de europæiske Møller, af hvilke de største blot skal kunne producere 2,800 Tønder daglig.

I 1880 udførtes herfra:

4,164,742 Tønder Hvedemel til en Værdi af	§ 23,780,671	og
203,159 —	} Maismel - - - - -	892,700.
69,000 Sække		

Udførselen i 1878 beløb sig til:

2,811,836 Tønder Hvedemel og	} Maismel.
216,493 —	
237,217 Sække	

Petroleum. Skjönt Produktionen af raa Olie i 1879 var større end i noget foregaaende Aar, produceredes der ikkedestomindre i 1880 endnu 5,637,160 Fade, eller ca. 20 % mere, udgjørende en Total-Produktion for alle Pennsylvaniens Distrikter af 23,377,160 Fade raa Olie — modsvarende ca. 66,800 Fade pr. Døgn.

Udførselen fra de Forenede Stater oversteg i det første Halvaar 1880 Udførselen for den tilsvarende Periode af det næstforegaaende Aar, men formindskedes betydelig i Aarets sidste 6 Maaneder, saa at Total-Udskibningen for det hele Aar, — uagtet den extra store Produktion — var 1,759,427 Fade mindre end i 1879, hvoraf dog kun 635,000 Fade mindre fra New-York, der kontrollerer omtrent 3 Fjerdedele af den hele Udførsel.

Kvaliteten har været aldeles upaaklagelig. Da den af den tyske Regjering nedsatte Kommite til Behandling af Spørgsmaalet angaaende den Test, som burde ansees mest hensigtsmæssig for den i Tyskland brugelige Petroleum har erklæret sig for Olie af 115° Test, ville Fabrikørerne nu blive nødtte til at producere saadan Olie for det tyske Marked, med mindre Regjeringen antager Minoritetens Forslag af 120° Test; det formodes her, at Østerrige, Italien og andre europæiske Lande ville følge Tysklands Exempel i denne Retning, hvilket naturligvis vilde være til stor Lettelse for Handelen. Priserne stillede sig lave med Undtagelse af i September, Oktober og November, da „Standard Oil Co.“, der regulerer Markedet, satte Priserne op i Forventning af større Salg til Exportørerne til Dækkelse af tidligere Kontrakter for Høst-Leverance.

Af i 1880 udførte 340,233,773 Galloner afskibedes fra New-York 264,067,219 Galloner, hvoraf

214,374,313 Galloner raffineret Petroleum værd	§ 19,293,680
36,377,391 — raa Olie	— - 2,786,508
13,315,515 — Naphta	— - 1,185,080

Ialt 264,067,111 Galloner.

Heraf forsendtes til Sverige 1,901,750 Galloner raffineret Petroleum

51,968 — raa Olie

673,000 — Naphta

Ialt 2,626,718 Galloner

- Norge 1,732,050 — raffineret Petroleum.

876,500 Fade og 273,781 Kasser — modsvarende ca. 44,800,000 Galloner — udførtes i 291 norske Skibe og 128,471 Fade og 110,000 Kasser — eller omtrent 7,300,000 Galloner — i 40 svenske Skibe.

Gjennemsnittspriserne vare:

	Raffineret Petroleum.	Raa Olie.	Naphta.
Januar . .	7.96 cents pr. Gall.	7.58 cents pr. Gall.	6.71 cents pr. Gall.
Februar . .	7.84 — - —	7.28 — - —	6.62 — - —
Marts . . .	7.77 — - —	7.00 — - —	6.07 — - —
April . . .	7.60 — - —	7.20 — - —	5.61 — - —
Mai	7.56 — - —	7.05 — - —	5.50 — - —
Juni	8.78 — - —	7.25 — - —	6.25 — - —
Juli	9.82 — - —	7.37 — - —	7.22 — - —
August . .	8.97 — - —	7.07 — - —	7.14 — - —
September	10.54 — - —	7.15 — - —	9.50 — - —
Oktober . .	11.96 — - —	7.51 — - —	10.67 — - —
November .	11.08 — - —	7.34 — - —	10.75 — - —
December .	9.59 — - —	6.77 — - —	10.95 — - —

Levende Kvæg. Udførselen af levende Kvæg var i det forløbne Aar dobbelt saa stor som i 1879 og i det Hele taget særdeles tilfredsstillende. Kun liden Sygdom har yttret sig og ingen Epidemier eller smitsomme Sygdomme af nogensomhelst Beskaffenhed. Det ved Ocean Transporten forarsagede Tab var ca. 5 % og mindre end det næstforegaaende Aar.

Der udførtes 81,410 Stk. Hornkvæg værd Ø 7,587,996

43,655 — Faar — - 380,657

9,824 — Svin — - 98,629

1,026 — Heste — - 290,605

2,702 — Mølæsler — - 320,795

Markedspriserne vare for

Hornkvæg for Export gjennemsnitlig 10 cents pr. Ø

Faar - — — 5 à $6\frac{1}{2}$ — - -

Lam - — — $6\frac{1}{2}$ à $9\frac{1}{2}$ — - -

Svin - — — $4\frac{3}{4}$ à $5\frac{5}{8}$ — - -

Ferskt Kjød. Større Omhu ved Tilberedelsen af Kjødet for Refrigeratorerne har formindsket Tab paa Grund af fordærvet Kjød medens Dyrtiden paa Is forøgede Omkostningerne ved Transporten ca. $\frac{1}{2}$ cent pr. Ø . Fire af Anchor-Liniens Dampskibe ere blevne indredede med Patent Kold-Luft Refrigeratorer for Transport af fersk Kjød, der synes at give almindelig Tilfredshed blandt Afskiberne. Patentet eies imidlertid i Glasgow, og har man

ikke hersteds været istand til at indhente nogen omstændelig Beretning angaaende samme.

Der udførtes	70,069,520	Ⓓ	ferskt Oxekjød	værd	₤ 6,356,389
	2,685,191	-	—	Faarekjød	— - 189,339
	3,121,370	-	—	Svinekjød	— - 202,900

Markedspriserne vare for Oxekjød $8\frac{3}{4}$ à 10 cents pr. Ⓓ
 Svinekjød $5\frac{7}{8}$ à 7 — - -
 Faarekjød gjennemsnitlig $5\frac{1}{2}$ cents pr. Ⓓ.

Af *Flesh i Kasser* udførtes 1,101,500 Kasser til en Værdi af ₤ 40,912,073, hvoraf 15,450 Kasser værd ₤ 514,290 til Sverige og Norge.

Gjennemsnittspriserne for $\frac{1}{2}$ long og $\frac{1}{2}$ short middels vare i

Januar . . .	$7\frac{3}{8}$ cents pr. Ⓓ	Juli . . .	$7\frac{3}{4}$ cents pr. Ⓓ
Februar . . .	$7\frac{1}{8}$ — - -	August . . .	$8\frac{1}{2}$ — - -
Marts . . .	$7\frac{1}{4}$ — - -	September . . .	$8\frac{5}{8}$ — - -
April . . .	$6\frac{7}{8}$ — - -	Oktober . . .	8 — - -
Mai . . .	— - -	November . . .	$7\frac{3}{4}$ — - -
Juni . . .	— - -	December . . .	$7\frac{1}{5}$ — - -

Af <i>Svinefedt</i> udførtes fra New-York	912,021 Tierces
- andre Havne	315,948 —

Total fra de Forenede Stater 1,227,969 Tierces.

Gjennemsnittspriserne for denne Artikel vare i

Januar . . .	$8\frac{3}{8}$ cents pr. Ⓓ	Juli . . .	$7\frac{3}{4}$ cents pr. Ⓓ
Februar . . .	8 — - -	August . . .	$8\frac{1}{2}$ — - -
Marts . . .	8 — - -	September . . .	$8\frac{3}{4}$ — - -
April . . .	$7\frac{3}{4}$ — - -	Oktober . . .	9 — - -
Mai . . .	$7\frac{1}{2}$ — - -	November . . .	$9\frac{1}{8}$ — - -
Juni . . .	$7\frac{1}{2}$ — - -	December . . .	$9\frac{1}{4}$ — - -

For *Mess Pork* betales gjennemsnitlig i

Januar . . .	₤ $12\frac{3}{4}$ pr. Tønde	Juli . . .	₤ 14 pr. Tønde
Februar . . .	- $12\frac{1}{8}$ - —	August . . .	- 15 - —
Marts . . .	- $11\frac{3}{4}$ - —	September . . .	- $15\frac{1}{2}$ - —
April . . .	- 11 - —	Oktober . . .	- $16\frac{1}{4}$ - —
Mai . . .	- 11 - —	November . . .	- $14\frac{7}{8}$ - —
Juni . . .	- 12 - —	December . . .	- $13\frac{1}{4}$ - —

Jern. Af svensk Jern indførtes i Aaret 1880 til

Boston . .	40,900 Tons	Stangjern;	8,200 Tons	Raajern
New-York .	12,954 —	—	1,930 —	—
Philadelphia	4,500 —	—	2,066 —	—

58,354 Tons Stangjern; 12,196 Tons Raajern.

Omsætningen af svensk Jern var i 1880 betydelig større end i de foregaaende 6 à 7 Aar, grundet paa Stigningen i Priserne for amerikansk Jern.

For svensk Stangjern betales i Mai, da Prisen var høiest, 90 à 100 Dollars pr. Ton efter Kvalitet, og for Raajern ca. 45 Dollars pr. Ton. Senere faldt Priserne stadig i Følge med Priserne paa amerikansk Jern, indtil

det i December betaltes kun $\$$ 75 à 80 pr. Ton for Stangjern og ca. $\$$ 30 pr. Ton for Raajern.

Ved Aarets Slutning fandtes en samlet Kvantitet af ca. 20,000 Tons paa Lager, og Udsigterne for en større Indførsel i indeværende Aar ere saaledes ikke meget lovende.

Is. Af denne Artikel indførtes hertil i Høsten og Vinteren 1880 cirka 11,500 Tons fra Norge — hvilket alene muliggjordes ved en Stigning i Prisen af indtil 300 % over den under almindelige Forholde herskende høieste Markedspris, — begrundet paa den i Vinteren 1879—1880 forholdsvis lille Indhøstning af Is og forrige Aars ualmindelig langvarige Saison.

I New-York, Brooklyn og Jersey City med omliggende Smaasteder, der forsynes fra New-Yorks Marked, forbruges aarlig ca. 1,700,000 Tons Is, der hovedsagelig indsamles paa Hudsonfloden og koster indlagt paa Lager cirka 50 cents pr. Ton.

En mindre Kvantitet forsendes fra Maine og koster leveret her ca. $\$$ 2 pr. Ton. Den almindelige Pris er $\$$ 1.60 à 2.50 pr. Ton af 2,000 $\mathfrak{t}$.

Den fra Norge indførte Is solgtes til New-York ifølge Sigende for $\$$ 6 à 8 pr. Ton af 2,240 $\mathfrak{t}$ — saaledes modsvarende $\$$ 5.25 à 7 pr. Ton af 2,000 $\mathfrak{t}$ — altsaa en Gjennemsnittspris af $\$$ 7 pr. Ton hvilket med Fradrag

af Fragt gjennemsnitlig 20 sh. pr. Ton $\$$ 4.80
og Svinding ca. 33 % omtrent . . . - 33 5.13

giver en Pris af $\$$ 1.87

leveret ombord Skib i Norge, — Assurance ikke iberegnet.

Indførselen stillede sig som følger:

	Antal Skibe.	Drægtighed.	Tons indtaget.	Tons udlosset.	Optjent Fragt.
Norske Seilskibe .	19	9,875	12,970	9,174	9,450
Britiske — .	1	1,174	1,650	1,192	1,073
— Dampskibe.	1	1,782	2,400	1,021	1,123
	21	12,831	17,020	11,387	11,646

Da man iaar har havt en ualmindelig streng Vinter og store Kvantiteter Is allerede er indsamlet, saavel paa Hudsonfloden som i Maine, er der ingen Udsigt for at norsk Is vil finde Marked her i den kommende Saison, ligesom dette ogsaa utvivlsomt vil høre til Sjeldenhederne i Fremtiden.

Stokfisk. Indførselen af denne Vare har iaar været større end sædvanlig; da den italienske Befolkning, for hvilken den hovedsagelig begjæres, er betydelig forøget ved de sidste Aars store Emigration, der ogsaa antages at ville vedvare, synes der at være Udsigt til, at Indførselen vil tiltage i Fremtiden. Denne Artikel tilvirkes ikke her.

Medicintran. Cirka 1,100 Tønder Medicintran indførtes i Aarets Løb, hvoraf 900 fra Norge og 200 fra Newfoundland. Forbruget er i stadig Tiltagende omendskjøndt nogen større Tilførsel neppe er at vente.

Læder. Udførselen af Læder er i Tiltagende og synes at gaa en lovende Fremtid imøde, da det amerikanske Produkt er vel anseet paa de europæiske Markeder, især i England og Hamburg.

Der udførtes ialt 1,221,069 Sider imod 1,108,599 i 1879.

Ved Aarets Slutning vare Priserne for Hemlock Læder:

California . .	28 cents pr. $\text{\textcircled{H}}$
Corn Hide . .	30 — — —

Æbler. I de sidste Aar er der udført en betydelig Kvantitet Æbler til europæiske Markeder, især til England, hvorfra berettes, at Kvaliteten af den amerikanske Frugt er saa udmærket, at den aldeles fortrænger den Franske og Tydske fra Markedet.

De bedste Sorter ere Newton Pippins, der betales med $\text{\textcircled{S}}$ 4 à 9 pr. Tønde, og Baldwins, Greenings og Golden Russels, der sælges for $\text{\textcircled{S}}$ 1 à 2 pr. Tønde.

Udførselen fra New-York har til enkelte Tider oversteget 90,000 Tønder pr. Uge og Total-Udførselen fra de Forenede Stater for 1880 anslaaes til cirka 2 Millioner Tønder.

Emigration. Af de i New-York i Aarets Løb landede 372,880 Passagerer fra fremmede Lande var 327,371 Emigranter, hvilket er mere end dobbelt saa mange som i 1879 og et større Antal end nogensinde før i Emigrationens Historie, idet det næstforegaaende største Aar var 1854 med 319,223 Emigranter.

De forskjellige Nationer var repræsenterede som følger:

Tyskland	104,264
Irland	66,399
England	35,768
Sverige	35,217
Italien	11,190
Norge	9,937
Skotland	9,625
Sweitz	8,223
Rusland	7,693
Bøhmen	7,606
Ungarn	6,672
Danmark	5,577
Østerrige	4,461
Frankrige	4,087
Wales	3,588
Holland	3,259
Belgien	1,309
West-Indien	1,298
Spanien	931
Andre Lande	2,267
Total	327,371

Heraf afreiste til:

Ohio	13,869
Illinois	32,641
Michigan	11,303
Minnesota	12,640
Wisconsin	9,847
Iowa	7,649
Nebraska	4,237
Kansas	3,546
Andre vestlige Stater	16,387

eller ialt 112,119 til de vestlige Stater;

63,368 vare bestemte for New-England Staterne, 6,497 for de sydlige Stater og 1,627 for Canada, medens 137,561 forbleve i New-York Stat, og Størsteparten af disse i Stæderne New-York og Brooklyn, hvilket er beklageligt, da Arbeidsmarkedet her altid er overfyldt, hvad Daglønnere og Haandverkere angaar, og den lille Sum Penge, Emigranter medbringe, vilde være mere fordelagtig anvendt paa Viderereise til Vesten, hvor Arbeide altid lettere kan erholdes end paa Søgen efter Beskæftigelse her, der kun sjelden leder til et tilfredsstillende Resultat.

Løn for Farmarbeidere varierede mellem § 6 pr. Maaned i Januar og § 11 i Juni. Tjenestepiger erholdt § 8 à 10.50 pr. Maaned.

Paa Foranledning af New-Yorks Fattig-Kommission vil der iaar blive forelagt Kongressen i Washington et Forslag til Lov-Paabud til Forhindring af Indførselen hertil af Krøblinge og Fattiglemmer, idet man gjentagende skal have havt Exempel paa, at saadanne Personer afsendes hertil fra Central-Europa paa det Offentliges Bekostning.

Ifølge Folketælling i 1880 har Staten New-York ialt 5,083,173 Indvaanere. Heraf har New-York City 1,206,590 Indbyggere og Brooklyn 566,689 Do.

Den paa den anden Side af Hudsonfloden i Staten New-Jersey liggende Jersey City har 120,728 Indbyggere, og skjøndt disse tre Stæder have deres særskildte Stadsstyrelser, kunne de med Føie betragtes som Et, da Størsteparten af Brooklyn og Jersey Citys Indbyggere drive deres Næringsvei i New-York.

Det Statens lovgivende Forsamling i Albany forelagte Forslag om en Forandring i Lods væsenet, hvorved Lodstaxten skulde reduceres 50 %, blev ikke vedtaget, og vil der iaar blive gjort et Forslag om Ophævelse — hvad Seiladsen gennem Hell-Gate-Sundet angaar — af den nu bestaaende Lov, der tvinger ethvert Skib til at have Lods ombord ved Ind- og Udseilingen til og fra New-York, samt om en Reduktion i Taxten af $33\frac{1}{3}$ %.

Til Høitideligholdelse af det i Aaret 1883 indtræffende Hundredeaars-Jubilæum for Fredstraktaten med England og Anerkjendelse af de Forenede Staters Uafhængighed paatænkes Afholdelse af en Verdensudstilling i New-York. En Kommite med Ex-President Grant som dens President er sammentraadt og har udstedt en Indbydelse til Subskription for Dækkelse af de store Udgifter; 1 Mill. Dollars er allerede tegnet, og skjøndt man ikke kan sige, om Planen vil blive realiseret, er det dog at formode.

Ved Konsulatets Forsorg indkasseredes i 1880 Arvemidler til Beløb af Kroner 5,212.74, hvoraf Kr. 3,222.50 for svensk Regning og Kr. 1,990.64 for norsk Regning.

For den norske Sømandskirke modtoges Bidrag til Beløb af § 1,073.23, — hvoraf udbetaltes for Reparationer og diverse løbende Udgifter § 298.49 — og i Afdrag paa Gjælden § 500. Kassebeholdningen var den 1ste Januar 1881 § 274.74 og hviler der en Gjæld paa Kirken af § 6,000.

Sundhedstilstanden har været god.

Marseille.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande til Hovedstationen	93	40,093	2	343	95	40,436	1,170,207
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	32	12,762	10	3,637	42	16,399	313,614
Ialt	125	52,855	12	3,980	137	56,835	1,483,821
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	—	—	1	466	1	466	—
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	4	1,166	—	—	4	1,166	—
„ andre Lande fra Hovedstationen	36	11,680	62	28,548	98	40,228	?
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	14	5,495	21	8,703	35	14,198	?
Ialt	54	18,341	84	37,717	138	56,056	?

Blandt de ankomne Fartøier var 6 Dampskibe dr. 4,853 Tons.

Distriktet har været besøgt af 40 svenske Fartøier dr. 15,426 Tons.

For norsk Regning indkjøbtes 1 Fartøi dr. 191 Tons. Pris 14,000 Frs.

Aarsberetning dateret 31te Januar 1881.

Skibsfarten. Af de norske Fartøier ankom:

fra Sverige med Ladning 18 dr. 6,998 Tons
 - Østersøen og Hvidehavet - — 27 - 10,651 —
 - andre europæiske Havne - — 19 - 9,137 —
 - fjernere Farvande . . . - — 61 - 26,069 —
 i Ballast 12 - 3,980 —

Drægtigheden af de til Distriktet ankomne norske Fartøier, som i Middeltal udgjorde Aar 1878 ca. 392 Tons og 1879 ca. 391 Tons, steg i 1880 til ca. 415 Tons.

Den optjente Bruttofragt beløber sig til Frcs. 2,119,745, hvilket udgjør ca. 40 Frcs. pr. Reg.-Ton mod ca. $42\frac{1}{2}$ Frcs. Aar 1879 og ca. $25\frac{1}{2}$ Frcs. Aar 1878.

Den af de ankomne svenske Fartøier optjente Bruttofragt beløber sig til Frcs. 429,330, der udgjør ca. 33 Frcs. pr. Reg.-Ton mod ca. 31 Frcs. Aar 1879 og ca. 25 Frcs. Aar 1878.

Af de fra Distriktet udklarede norske Fartøier afgik:

Til Norge	med Ladning	4 dr.	1,166 Tons
„ andre europæiske Havne	—	7 -	1,785 —
„ fjernere Farvande	—	43 -	15,390 —
„ — — — — —	i Ballast	83 -	37,251 —
„ Norge	—	1 -	466 —

Forholdet mellem de afgaaede lastede og ballastede norske Fartøier var:

Aar 1879 ca. $38\frac{1}{2}$ %	lastede og ca. $61\frac{1}{2}$ %	ballastede
— 1880 - $32\frac{2}{3}$ -	— - -	$67\frac{1}{3}$ - —

For de svenske Fartøier var Forholdet derimod:

Aar 1879 ca. 67 %	lastede og ca. 33 %	ballastede
— 1880 - $41\frac{1}{3}$ -	— - -	$58\frac{2}{3}$ - —

Angaaende Aarsagerne til at et saa stort Antal af vore Fartøier maa afgaa herfra i Ballast, kan Konsulatet kun henvise til sine foregaaende Indberetninger. Imidlertid sammentræder i disse Dage Departementets Generalraad i Anledning af den mellem Marseille og Rhonefloden ved Arles projekterede Kanal; Omkostningerne anslaaes til 75 Millioner Francs, hvoraf $\frac{1}{4}$ skal betales af Departementet, Handelskammeret og Byen Marseille og $\frac{3}{4}$ af Staten. Bliver dette Projekt, hvad der er troligt, antaget, vil Kanalen komme til at have en høist fordelagtig Indflydelse paa Skibsfarten i Almindelighed, thi derved vil Marseille ved en direkte og uafbrudt Vandkommunikation forenes med Landets rige Grubefelter og kan der da imødesees en betydelig Export af Stenkul, hydraulisk Kalk, Bygningsmaterialier m. m. til stor Fordel for vore Fartøier, som i Mangel af passende Udfragter, isærdeleshed med tunge Varer, sædvanlig afgaa herfra i Ballast. Den for nogle Aar siden saa livlige Export af Oliekager til England, drives nu helst med Dampskibe, og findes der for vor Seilflaade ikke andre Fragter end med Stykgods og Teglsten m. m. til Brasilien og La Platalandene samt adskillig temmelig indbringende Sysselsettelse til og fra Afrikas østlige Kyst. Derfra ankom hertil i det forløbne Aar 11 norske og 2 svenske Fartøier.

Trælast. Som sædvanlig har heraf ingen Import fundet Sted fra Norge. Derimod har den været usædvanlig stor fra de andre Produktionssteder nemlig 17,320 Stand. mod 10,960 i Aaret 1879.

Denne Import fordeles sig saaledes:

ca. 5,724 Stand. fra Sverige	mod 4,162 Aar 1879
- 3,310 — - Finland	- 2,333 — —
- 2,812 — - Hvidehavet	- 2,318 — —
- 5,474 — - Canada	- 2,148 — —

Af hele det i Aarets Løb importerede Kvantum kom fra

Sverige	$33\frac{1}{2}$ %	mod $38\frac{1}{2}$ Aar 1879
Finland	19 -	— $21\frac{1}{2}$ — —
Hvidehavet	16 -	— 21 — —
Canada	$31\frac{1}{2}$ -	— 19 — —

Af dette Kvantum ankom:

8,492	Stand. med 45 norske	Fartøier
2,701	— - 15 svenske	—
1,851	— - 10 franske	—
1,044	— - 7 tyske	—
1,104	— - 6 engelske	—
2,127	— - 12 forskjel. Nationers	Fartøier.

Hvert Aar forøges Importen fra Canada til stor Fordel for vor Seilflaade og uden Skade for den skandinaviske Trælast, thi Plankerne fra britisk Amerika erstatte de ordinære Kvaliteter, som før kom hertil fra Wasa og andre nordlige Havne i Finland; de anvendes til Bygningsmateriale og kunne ikke konkurrere med de finsagede Furubord fra Østersøen og Hvidehavet.

Af høvlede Bord er der kun ankommet en Ladning fra Skutskär i Sverige.

Paa Grund af formindsket Import kunde man ved Aarets Begyndelse imødesee en livligere Skibning og fordelagtige Priser; dette er ogsaa indtruffet og Marseilles Trælasthandlere synes at have gjort gode Forretninger trods den forøgede Import.

Hvis det paataenkte nye Havneanlæg paa Byens søndre Side kommer istand, kan man haabe paa en fortsat Udvikling af Trælastbedriften.

I en tidligere Indberetning har Konsulatet henledet Opmærksomheden paa et norsk Produkt, som med Fordel kunde exporteres hertil nemlig Øl. Uheldigvis er der til Dato ikke gjort noget Forsøg paa at indføre denne Artikel. I Mellemtiden har et herværende stort Bryggeri nylig betydelig forøget sin Produktionsevne og samme Bolag er ifærd med at anlægge et storartet Bryggeri i Lyon, saaledes at Konkurrencen for det norske Øl med hver Dag bliver vanskeligere. Konsulatet tror dog, at der maatte kunne gjøres Noget i Sydfrankrig, hvor Vinproduktionen er aftaget i samme Grad, som Ølforbruget er steget.

Uagtet *Salthøsten* er faldt bedre ud baade i Bouc og i Hyères end i 1879, har dog Prisen paa Grund af stærk Efterspørgsel fra det Indre af Landet holdt sig meget høi nemlig i 15 Francs pr. Ton frit ombord, hvorimod den i Cagliari ikke er steget over 11 Lire. Mange af vore Fartøier ere derfor afgaaede derhen samt til Trapani og Cadiz.

Af optjente Hyrer er der gjennem Konsulatet hjemsendt til

	Norge.	Sverige.
Aar 1880 . . .	Frchs. 5,670	Frchs. 7,432
— 1879 . . .	— 5,086.75	— 7,539.55
— 1878 . . .	— 3,351	— 5,025

Besætningen paa de til Marseille ankomne norske Fartøier udgjorde 1,069 Mand.

Antallet af paa- og afmønstrede, paa Hospitalet sendte, rømte og arresterede norske og svenske Sømænd udgjorde 578 mod 570 i 1879. Sundhedstilstanden har det hele Aar været særdeles god.

Forholdet mellem Damp- og Seilfartøier ankomne til Marseille i

		Dampskibe.		Seilfartøier.	
		Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1876.	Franske	2,684	1,350,838	2,562	305,414
	Udenlandske . . .	694	399,922	2,749	549,716
1877.	Franske	2,658	1,449,371	2,401	298,752
	Udenlandske . . .	633	372,436	2,363	467,064
1878.	Franske	2,909	1,609,925	2,342	311,708
	Udenlandske . . .	951	680,382	2,505	551,544
1879.	Franske	2,916	1,656,318	2,915	299,336
	Udenlandske . . .	973	714,510	2,641	343,305
1880.	Franske	2,971	1,959,645	3,099	315,045
	Udenlandske . . .	1,017	809,402	2,512	549,733

Marseilles Handelsflaade.

		Dampskibe.		Seilskibe.	
		Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1876		154	128,130	157	58,887
1877		155	132,721	157	56,910
1878		162	131,778	129	43,734
1879		160	136,717	135	46,638
1880		160	157,249	137	47,776

Port Louis (Mauritius).

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge	1	251	—	—	1	251	13,500
„ andre Lande	2	1,674	1	286	3	1,960	100,800
Ialt	3	1,925	1	286	4	2,211	114,300
II. Afgaaede:							
Til Norge	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande	2	537	2	1,674	4	2,211	?
Ialt	2	537	2	1,674	4	2,211	?

Øen besøgt af 3 svenske Fartøier dr. 590 Tons.

Aarsberetning dateret 2den Januar 1881.

Blot et Fartøi ankom direkte fra Norge, det indehavde en Ladning Plan-ker, der blev solgt til Rupee 0.20 pr. løbende Fod. Varen var dog af ringere Kvalitet, en vel sorteret Ladning vilde udbringe fra Rupee 0.24 til 0.26 pr. løbende Fod.

Montevideo.*Skibsfarten i 1880.*

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Stationen .	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge til øvrige Havne i Distriktet	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande til Stationen	19	7,267	3	766	22	8,033	181,440
„ andre Lande til øvrige Havne i Distriktet . .	2	567	4	1,216	6	1,783	18,000
Ialt	21	7,834	7	1,982	28	9,816	199,440
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Stationen .	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge fra øvrige Havne i Distriktet	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande fra Stationen	18	4,983	4	1,848	22	6,831	64,620
„ andre Lande fra øvrige Havne i Distriktet . .	4	1,232	—	—	4	1,232	32,940
Ialt	22	6,215	4	1,848	26	8,063	97,560

Distriktet besøgte af 38 svenske Fartøier dr. 11,914 Tons.

Aarsberetning dateret 31te Januar 1881.

Sammenlignet med 1879 viser den norske Skibsfart paa Distriktet i 1880 en Formindskelse af 10 Fartøier og 717 Tons, den svenske derimod en Forøgelse af 21 Fartøier og 4,814 Tons.

Antallet af de til Stationen ankomne Fartøier var:

1879 3,634 dr. 1,355,089 Tons, Kystfarten iberegnet

1880 3,982 - 1,348,319 — — —

heraf 985 Dampskibe dr. 967,181 Tons og 2,997 Seilfartøier dr. 381,138 Tons.

Stærkest repræsenteret var:

England	med	169	Dampsk.	dr.	280,787	Tons	og	90	Seilfart.	dr.	45,607	Tons
Frankrige	-	114	—	-	207,647	—	-	30	—	-	13,543	—
Italien	-	50	—	-	63,595	—	-	175	—	-	82,329	—
Tydsckland	-	79	—	-	112,789	—	-	56	—	-	20,106	—
Brasilien	-	78	—	-	69,412	—	-	30	—	-	6,683	—
Spanien	-	—	—	-	—	—	-	215	—	-	41,933	—
For. Stater	-	—	—	-	—	—	-	46	—	-	22,258	—

Besætningerne paa de forenede Rigers Fartøier opgik til:

	1879.	1880.
Norske	353	283 Mand
Svenske	194	368 —

Fra norske Fartøier afmønstredes 19 Mand og paamønstredes 15 Mand;
2 Mand rømte.

Summen af beregnet Bruttofragt for indførte Ladninger beløb sig til:

	1879.	1880.
med norske Fartøier . . .	£ 9,425	£ 11,080
- svenske — . . .	- 8,480	- 10,670

og for udførte:

med norske — . . .	- 7,260	- 5,420
- svenske — . . .	- 3,265	- 6,250

Fragtkonjunkturerne for Seilfartøier forværres i La Plata Aar for Aar, eftersom Dampskibstrafiken tiltager. Allerede nu kunne Seilskibe sjelden erholde Ladning til Havne, med hvilke der er direkte Dampskibsforbindelse og da blot med saadanne Varer, som endnu nødig skibes med Dampskibe. Alle ved Stationen lastede svenske Fartøier og næsten det halve Tonstal af de norske ere afgaaede til New-York til yderst lave Fragter. Da imidlertid et Selskab for direkte Dampskibsforbindelse mellem de Forenede Stater og La Plata allerede er dannet, kommer ogsaa denne ikke videre betydelige Fortjeneste snart til at ophøre. Udsigterne til lønnende Fragtfortjeneste for de forenede Rigers Handelsflaader er derfor, saalænge fordelagtig Konkurrence ikke kan tilveiebringes ved Hjælp af passende Dampskibe, særdeles ugunstige og det er derfor at ønske, at vore Rederier ogsaa i disse Farvande ved tidsmæssige Fartøier søge at hævde vore Landes inden Handelsverdenen vundne Anseelse paa Havet.

Noteringerne vare:

for Dampskibe:	Jan.—April.	Mai—Aug.	Sept.—Dec.
Til England og Belgien Uld pr. 40 Kubf.	25 à 15 sh.	15 à 20 sh.	15 à 40 sh.
Salte Huder pr. Ton	30 à 35 -	35 à 30 -	30 à 35 -
for Seilskibe:			
Til England og Belgien Uld pr. 40 Kubf.	15 à 12½ -	15 à 12½ -	12½ -
Fra Uruguay Salte Huder	30 à 25 -	27 à 22½ -	25 à 20 -
Til Havre Uld	12½ à 15 Frs.	—	12½ à 15 Frs.
Tørre Huder	35 à 22 -	35 à 40 Frs.	35 à 50 -
Til de Forenede Stater pr. Rus.-Reg.-Ton	35 à 22 sh.	21 à 14 sh.	—

Importhandelen oplivedes lidt efter Regjeringsombyttet i Marts Maaned, da en Del af de flere Tusinde i frivillig Landflygtighed levende Uruguayere vendte tilbage til Fædrelandet, men faldt imod Aarets Slutning tilbage i sin forrige Apathie paa Grund af Rygter om forestaaende Uroligheder i det Indre, der bevirkede, at Krigsmagten forøgedes og Skatterne forhøiedes. Et Forslag til ny Toldlov, hvis Basis er 25 % paa alle fra Udlandet indførte Varer, diskuteres nu af den lovgivende Magt. De fornemste Undtagelser ere: Artikler, der ogsaa produceres af den indenlandske Industri, skulle betale 37 %, Træ og andre Raamaterialier 15 %, Agerbrugsredskaber og Sædefrø 5 % og Stenkul og Salt 2 %. Denne Toldforhøjelse, som uden Tvivl bliver sanktioneret, kommer til at vanskeliggjøre Handelen med Nabolandene.

Ingen direkte Import fra eller Export til de forenede Riger fandt Sted i 1880. Fra Hamburg hidførtes betydelige Partier norsk Klipfisk, hvis Priser gik ned fra Pesos Fuertes 9 til 6½ pr. Qvintal. Derhos importeredes indirekte fra de forenede Riger, men kun i smaa Partier, svenske Sikkerhedsfyrstikker, Lax i Blikdaaser, Anchovis i Dunke og norsk Fiskelevertran.

Det forløbne Aar var derimod nøksaa heldigt for Exporten. De allerede i Aarets Begyndelse ganske fordelagtige Priser paa Landets fornemste Produkter steg yderligere og Noteringerne vare:

Salte Oxe- og Kohuder pr. 75 $\mathcal{R}$	Pes. fuertes	7.50	à	8.50
Tørre — — — — — 40 — — —		6	à	7.75
Uvadsket Uld mestizo — 25 — — —		3.30	à	4.40
Talg i Piber — — — — —		1.55	à	1.60
Faareskind pr. $\mathcal{R}$ — — —		0.105	à	0.15

Vareomsætningen med Udlandet beløb sig til:

	Import.	Export.
1878 P. F.	15,927,974	17,492,159
1879 —	15,379,126	15,887,160
1880 —	18,328,225	17,999,150

Hvedehøsten, hvormed man endnu holder paa, vil kun blive middelmaadig og kommer der at blive lidet tilovers til Udslibning. Udførselen af Mais kommer derimod til at blive betydeligere end i de foregaaende Aar.

Industrien er i Fremadskridende. Adskillige nye Fabriker ere blevne grundlagte og om end den indenlandske Tilvirkning endnu ikke kan maale sig med den europæiske i Kvalitet, saa kan dens Produkter dog sælges betydelig billigere paa Grund af den høje Beskyttelsestold.

Statens Toldindtægter udgjorde:

1878 P. F.	4,246,679
1879 —	4,919,306
1880 —	4,338,419

Indvandringen var ogsaa iaar ubetydelig, og oversteg Udvandringen med kun 3,319 Personer.

Leith.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	96	13,996	—	—	96	13,996	152,316
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	672	91,007	63	7,970	735	98,977	953,784
„ andre Lande til Hovedstationen	126	40,060	5	1,658	131	41,718	782,838
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	512	150,148	600	102,019	1,112	252,167	3,327,732
Ialt	1,406	295,211	668	111,647	2,074	406,858	5,216,670
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	49	10,702	13	5,902	62	16,604	67,914
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	503	86,851	205	34,971	708	121,822	589,086
„ andre Lande fra Hovedstationen	42	13,574	115	22,639	157	36,213	120,888
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	592	110,155	552	121,491	1,144	231,646	1,126,818
Ialt	1,186	221,282	885	185,003	2,071	406,285	1,904,706

Blandt de ankomne Fartøier var 41 Dampskibe dr. 10,473 Tons.

Distriktet besøgte af 296 svenske Fartøier dr. 74,734 Tons, heraf 61 Dampskibe dr. 27,884 Tons.

Aarsberetning dateret 15 April 1881.

Den norske Skibsfartsbevægelse med Skotland under Aaret 1880 stiller sig i Sammenligning med det forudgaaende Aar paa følgende Maade:

Norske Fartøier.	1880.		1879.		Forøgelse.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ankomne:						
Med Last	1,406	295,211	1,061	217,254	345	77,957
I Ballast	668	111,647	600	105,212	68	6,435
Summa	2,074	406,858	1,661	322,466	413	84,392
Afgaaede:						
Med Last	1,186	221,282	1,025	192,493	161	28,789
I Ballast	885	185,003	642	132,731	243	52,272
Summa	2,071	406,285	1,667	325,224	404	81,061
Den norske Farts samlede Omfang	4,145	813,143	3,328	647,690	817	165,453
Bruttofragter med:						
Ankomne Fartøier	£ 289,815		£ 217,692		£ 72,123	
Afgaaede —	- 105,817		- 93,458		- 12,359	
Summa	£ 395,632		£ 311,150		£ 84,482	

Denne Opgave viser en ikke ubetydelig Tilvæxt af Norges Skibsfart paa Skotland i 1880 sammenlignet med 1879, idet den, saavel hvad Fartøiernes Antal som Tonnage angaar, oversteg det forudgaaende Aar med 20 %.

Forøgelsen i 1880 i Sammenligning med 1879 viser sig især i de med Last ankomne (26 %) og i de i Ballast afgaaede (28 %). Hvad de i Ballast ankomne og med Last afgaaede angaar, var Tilvæksten respektive blot 6 % og 13 %.

Det vil sees, at de samlede Bruttofragter beløbe sig til det betydelige Beløb af £ 395,632. Da Fragterne for Skotland Vedkommende spille en saameget vigtigere Rolle ved Indgaaende end ved Udgaaende, er Tilvæksten, der i sin Helhed udgjør 21 $\frac{1}{4}$ %, ulige fordelt, idet den for ankomne Fartøier opgaar til 25 % eller £ 72,123, medens den for afgaaede kun beløber sig til 11 $\frac{1}{2}$ % eller £ 12,359.

Den i 1880 indtraadte Tilvæxt har strakt sig over de fleste skotske Havne, som fremgaar af følgende Oversigt over ankomne norske Fartøier:

Ankomne til:	1880.		1879.		Procentvis Forøgelse i Tonnagen.
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	
Havne i Firth of Forth	1,479	258,691	1,179	209,775	19 $\frac{1}{2}$ %
— paa Østkysten	448	90,929	361	67,164	26 %
— - Vestkysten	147	57,238	121	45,327	21 %
Summa	2,074	406,858	1,661	322,266	

Størst har altsaa denne Tilvæxt været paa Østkysten, hvor navnlig Peterhead, Aberdeen, Dundee og Inverness vise en betydelig livligere Fart end tidligere, dels som Følge af større Trælastimport, dels paa Grund af betydeligere Fiskeomsætninger. Skjønt Sukkerimporten til Clyde i de forenede Rigers Fartøier i 1880 betydelig har aftaget, viser ogsaa Vestkysthavnene en Tilvæxt af 21 %, der væsentligst skyldes livligere Trafik paa Glasgow, der er bleven anløbet med omtrent 10,000 Tons mere end i 1879. Hvad Havne ved Firth of Forth angaar, har den norske Skibsfart paa Leith, Grangemouth og Charlestown i 1880 naaet et anseeligt Overskud over 1879, hvilket imidlertid delvis opveies ved en Formindskelse i Trafikken paa Burntisland og Granton, der nedsætter den samlede Forøgelse af Tonnagen i disse Havne til 19½ %.

Den procentvise Fordeling af Antallet og Tonnage af de i 1880 ankomne norske Fartøier stiller sig for disse 3 Havnekomplexers Vedkommende i Sammenligning med 1879 paa følgende Maade:

Af det samlede Antal og Tonnage ankom til Havne:	1880.		1879.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ved Firth of Forth	71 %	63½ %	71 %	65 %
„ Østkysten	22 %	22 %	20½ %	18½ %
„ Vestkysten	7 %	14½ %	8½ %	16½ %

Denne Fordeling har altsaa i 1880 undergaaet en Forandring til Fordel for Østkysten paa Bekostning af de tvende andre Havnekomplexer.

De til Vestkysten ankomne Fartøier havde i 1880 en Gjennemsnitsdrægtighed af 390 Tons mod 375 Tons i 1879, medens de til Østkysten bestemte udmaalte i Gjennemsnit 203 Tons og de til Firth of Forth ankomne endog kun 175 Tons.

De Havne, i hvilke Skibsfartsbevægelsen (ankomne og afgaaede Fartøier sammenlagte) udviste det største Antal og den største Drægtighed, vare:

	1880.		1879.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Boness	457	58,296	424	56,198
Burntisland	283	70,435	372	94,879
Charlestown	627	78,342	477	60,018
Dundee	203	57,323	180	48,221
Glasgow	147	56,612	91	37,543
Grangemouth	289	80,923	223	47,522
Granton	125	45,258	317	53,116
Greenock	80	34,895	96	37,384
Leith	446	108,294	368	86,563

Leith staar altsaa i 1880 ikke ubetydelig over de andre Havne, hvorefter komme Grangemouth og Charlestown, hvilke begge i 1879 stode langt efter Burntisland.

Den i tidligere Beretning fremhævede store Skibsfartsbevægelse af Fartøier i Ballast (eller tomme) gjorde sig ogsaa i 1880 gjældende, dog i mindre Maalestok end for Udgaende. Medens den nemlig af den indgaaende Tonnage var 27½ % eller 111,647 Tons (mod 33 % i 1879), var den af den

udgaaende 45 % eller 183,899 Tons (i 1879 41 %). Denne Bevægelse foregik hovedsagelig mellem britiske Havne; af Fartøier i Ballast for Indgaaende var nemlig 87 % fra Storbritannien og Irland, medens 47 % af de i Ballast udgaaende vare bestemte for disse Havne.

De i Ballast fra Norge og andre Lande ankomne Fartøier gik samtlige til Kulhavne, navnlig Charlestown og Burntisland. De i Ballast til Norge og andre Lande afgaaede forlode hovedsagelig Østkyst- og delvis Vestkysthavne. Heller ikke i forrige Aar er det nemlig lykkedes vore Fartøier at opnaa Udfragter fra disse Havne; værst stillede i denne Henseende Forholdet sig i Aberdeen, Banff, Fraserburgh, Inverness og Montrose; derimod lykkedes det endel Fartøier at faa Udfragter fra Peterhead med Sild.

Hvad angaar Fartøier ankomne og afgaaede med Last, paatrænger sig først og fremst Opmærksomheden den Ensartethed, der raader i Beskaffenheden af de af dem førte Ladninger. Ligesom i 1879 importeredes i 1880 næsten udelukkende Trælaster, medens Kul dannede saa at sige den eneste Exportartikel.

Der ankom nemlig til Skotland i 1880:

	Antal.	Tons.
Med Trælaster	1,264	226,372
„ andre Varer	242	68,839
	1,406	295,211

90 % af Antallet og 76 % af Tonnagen af ankomne norske Fartøier bragte saaledes Trælaster.

Under samme Tidsrum afgik:

	Antal.	Tons.
Med Kul	1,090	202,789
„ andre Varer	96	18,493
	1,186	221,282

eller 91 % af Antal og Tonnage af norske Fartøier førte i 1880 Kul fra Skotland.

Det tør ikke være uden Interesse at give en Oversigt over Arten af de saaledes transporterede „andre Varer“; af denne vil sees, at de for Indgaaende vare af meget forskjellig Natur, medens de for Udgaaende indskrænkede sig til nogle faa Arter. Der førtes nemlig:

	Antal.	Tons.
Kornvarer	42	20,900
Esparto	29	11,358
Sukker	22	7,799
Harpix, Terpentin og Parafin . .	15	5,309
Is	17	3,859
Lin- og Oliekager	10	3,146
Salt	9	2,036
Fisk	17	1,528
Hamp og Lin	10	1,889
Andre Varer	71	10,988
	242	68,839

Vore Fartøier have altsaa i forrige Aar i størst Udstrækning været benyttede i Importen hertil af Kornvarer og Esparto, navnlig til Leith. Det er

imidlertid at frygte for, at de Dampskibslinier, der nu ere satte i Gang mellem nævnte Stad og de forenede nordamerikanske Stater samt Spanien, for Fremtiden meget vil indskrænke denne Trafik paa samme Maade, som Sukkertransporten til Clyde i norske Fartøier allerede har lidt et ikke ubetydeligt Afbræk.

De andre Varer end Kul, der i 1880 førtes fra Skotland i norske Fartøier, vare:

	Antal.	Tons.
Sild	59	7,586
Jern og Jernrør	13	5,289
Stykgods	15	4,054
Tjære	5	933
Diverse Artikler	4	631
	96	18,493

Denne Ensformighed i de transporterede Varers Art bliver imidlertid for vore Seilfartøiers Vedkommende endnu mere fremtrædende, naar hensees til, at en stor Del af de ovenfor opregnede „andre Varer“ ere blevne førte i Dampskibe under norsk Flag. Praktisk talt og i det store Hele sees saaledes den norske Seilflaade i Skotland at være reduceret til Transport af Trælaster og Kul.

Det er ingenlunde en for vor Seilflaade heldig Omstændighed, at Omraadet for dens Virksomhed saaledes indskrænker sig til tvende Artikler. Dette Forhold har, som bekjendt, sin Forklaringsgrund i den Udvikling, som Dampskibsfarten paa og fra Skotland efterhaanden har antaget og som lidt efter lidt har udestængt vore Seilskibe fra anden Fart end den nævnte. Under forhaandenværende Forholde kan der formentlig neppe være Tale om, at nogen gennemgribende Forbedring for vore Seilskibes Vedkommende kan opnaaes. Spørgsmaalet kan kun blive, hvorvidt de ville kunne undgaa efterhaanden at fortrænges herfra ogsaa i Transport af Trælaster og Kul. Naar hensees til, at store Kvanta Trælaster i de sidste Aar ere blevne førte i Dampskibe til det britiske Hovedmarked, London, og at denne Fart har vist sig ganske lønnende tiltrods for, at Fragterne i mange Fald ikke have været højere end for Seilskibe, naar det betænkes, at den enorme Dampskibstonnage, der nu bygges, efterhaanden som den mere lønnende Trafik optages, vil nødes til at søge Beskjæftigelse i Transport af voluminøse og billige Artikler, naar derhos tages Hensyn saavel til de Fordele, der for Ladningseiere i det Hele knytte sig til Transport med Dampskibe i Sammenligning med Seilskibe, som til de Forbedringer og Besparselser, der stadigen indføres i Dampskibsfarten, medens Seilskibsfarten neppe synes at kunne blive Gjenstand for nogen gennemgribende Forandring, naar disse og forskellige andre velkjendte Omstændigheder tages i Betragtning, kan der neppe være grundet Tvivl om, at vore Seilskibes Udestængen fra Transport af de tvende eneste Artikler, der praktisk taget endnu hersteds staar dem aabne, kun er et Tidsspørgsmaal og at maaske ikke ret mange Aar ville hengaa, inden Spørgsmaalet er endeligen og uigjenkaldeligen afgjort. De store og vigtige Interesser, der hos os knytte sig til Seilskibe, antages derfor at gaa en mørk Fremtid imøde, og det er alene at haabe, at den antydede Fordriven af vore Seilskibe fra de sidste gjenstaaende Felter ikke vil gaa saa hurtigen for sig, at det ikke vil lykkes vore Skibsredere i Mellemtiden uden altfor store Tab og Opofrelser at faa gennemført den Overgang fra Seil til Damp, som er uafviselig nødvendig, hvis vi ville vedblive som søfarende Nationer.

Erkjendelsen af Nødvendigheden af en Systemforandring synes i de senere Aar ogsaa at være bleven mere og mere almindelig hos os, og om end ikke

i synderlig stor Maalestok, sees vor Dampskibstonnage dog stadigen at forøges. Herom har ogsaa vor Skibsfartsbevægelse paa Skotland i 1880 i Sammenligning med 1879 afgivet Vidnesbyrd. Der ankom nemlig i 1880 41 norske Dampskibe paa 10,473 Tons mod 23 paa 7,041 Tons i 1879, altsaa omtrent 33 % større Tonnage i 1880 end under det forudgaaende Aar. Som det vil bemærkes, vare imidlertid de med Skotland trafikerende Dampskibe af ringe Drægtighed, idet de gennemsnitlig kun udmaalte 255 Tons.

I og for sig er vistnok denne Fart ringe, men fortjener dog Opmærksomhed som et Grundlag, hvorpaa videre kan bygges.

Af norske Dampskibe ankom til Skotland:

	Med Last.		I Ballast.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
fra Norge	12	2,531	1	397
- Sverige	1	214	—	—
- Andre Lande . .	10	2,753	3	1,122
- Storbrit. og Irland	4	831	10	2,625
	27	6,329	14	4,144

og afgik:

Til Norge	14	3,873	6	1,394
- Sverige	1	214	—	—
- Andre Lande . .	8	2,165	—	—
- Storbrit. og Irland	—	—	12	2,896
	23	6,252	18	4,290

Disse Dampskibe bragte fra Norge hovedsagelig Salt og tomme Tønder (til Peterhead og Lerwick) samt derhos Fisk, Fiskeguano og Potaske; fra andre Lande førtes Kornvarer, Kis, Hør og Sælskind samt Tran. For Ud-gaaende vare de dels lastede med Kul, Tjære og Jern dels med Sild (10).

Gjennemsnitsophold i Havn har været $3\frac{1}{2}$ Dag i Leith, $2\frac{1}{3}$ Dag i Burntisland, 9 Dage i Peterhead. Blot 6 norske Dampskibe — mod 14 svenske — have kunnet paa en Dag tilendebringe sine Expeditioner i de respektive Havne.

Et norsk Dampskib er i forrige Aar sat i fast Route mellem Leith, Stavanger og Bergen. Plan fattedes ogsaa til en Linie mellem Inverness og Bergen, hovedsagelig beregnet paa Turister, men denne Plan er atter opgivet.

Ligesom Skibsfarten paa Skotland i sin Helhed i 1880 var livligere end i det forudgaaende Aar, saaledes maa ogsaa de Betingelser, under hvilken den foregik, betragtes som heldigere. Derom bærer allerede Størrelsen af de i de 2de Aar af de forenede Rigers Fartøier optjente Bruttofragter, sammenlignet med den respektive Tonnage, Vidnesbyrd. I 1880 var den 9.89 sh. pr. Ton, i 1879 9.55 sh. Denne Forskjel er imidlertid ikke saa stor, som man i Betragtning af andre Omstændigheder skulde vente. Det Tryk, der i nogen Tid havde lammet Skibsfarten, gav i Slutningen af 1879 efter, og gennem den større Del af forrige Aar betaltes ganske lønnende Fragter i forskellige Router, navnlig i transatlantisk, øst- og vest-asiatisk samt australisk Fart. Dette var imidlertid i meget ringere Grad Tilfælde i den Trafik, der optager Størsteparten af vor Tonnage paa Skotland—Østersøfarten. Exporten fra Østersøhavne af Kornvarer var ringe, relativt faa Fartøier optoges følgelig i den og samtidigt optraadte Dampskibe i stærk Konkurrence med Seilskibe saavel i denne Export som tillige i Transport af Trælast, en Artikel, der baade for os er den vigtigste og den, hvori indtil den sidste Tid ingen saadan Konkurrence antoges mulig. Disse Forhold øvede sit Tryk paa Fragterne

saavel i Fart paa Østersøen som paa nærliggende Havne, og Udbyttet for vore Skibsredere af den skotske Fart i 1880, om end mere tilfredsstillende end i 1879, kan derfor ikke i det Hele betragtes som egentlig gunstigt. Dette gjælder og maaske i end stærkere Grad udgaaende (Kul) Fragter, der fra det heldigere Standpunkt, de indtog i Begyndelsen af Aaret, gradvis faldt, og i Sommerens Løb i flere Router (navnlig paa Christiania-Fjorden) endog stode lavere end under den laveste Periode i 1879. Dette Forhold har dog delvis sin Forklaring i den lettere Adgang til i vedkommende svenske og norske Havne at faa Udfragter. Fragter til danske og tyske Havne vare derimod højere og mange ansaa det fordelagtigere at gaa til disse og derfra i Ballast til Sverige og Norge.

Nedenstaaende Tabeller give nærmere Oversigt over de i den skotske Fart raadende Seilskibsfragter.

Indgaaende Fragter (Firth of Forth):

	Januar.	Februar.	Marts.	April.	Mai.	Juni.	Juli.	August.	September.	Oktober.	November.	December.
	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d
Battens og Planker pr.												
Petersb. Strd.												
Drammen	- -	- -	- -	17 -	19 6	- -	23 -	24 -	24	24 6	32 6	32 6
Gefle	- -	- -	- -	- -	36 6	32 -	34 -	33 -	31 -	34 -	- -	- -
Hudikswall	- -	- -	- -	- -	34 -	34 -	33 -	34 -	36 -	36 -	- -	- -
Kronstadt	- -	- -	- -	- -	- -	28 -	27 6	28 -	28 -	31 6	32 6	- -
Riga	- -	- -	- -	- -	- -	31 -	32 -	33 -	34 -	- -	- -	- -
Archangel	- -	- -	- -	- -	- -	56 3	57 6	- -	- -	57 6	- -	- -
Pensacola	35 -	- -	- -	- -	35 -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
Pitprops.												
Christiania	- -	18 -	19 -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	25 -	- -
Sandefjord	- -	16 -	- -	- -	- -	18 -	- -	- -	- -	19 -	- -	- -
Gøteborg	- -	17 6	15 -	- -	15 -	- -	15 -	- -	16 -	25 7	- -	15 -
Kornvarer pr. Quarter.												
Baltimore	- -	- -	- -	- -	- -	- -	4 6	- -	- -	- -	5 6	5 6
New-York	- -	- -	- -	3 6	- -	- -	4 9	- -	5 6	- -	- -	5 6
Libau	2 3	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
Esparto pr. Ton.												
Oran	18 -	17 6	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	17 -	18 -
Almeria	20 -	21 -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	22 -
Is pr. Ton.												
Christiania	- -	- -	- -	- -	- -	8 -	9 -	- -	- -	- -	- -	- -
Brevig	7 6	- -	- -	- -	- -	- -	- -	7 9	- -	- -	- -	- -

Udgaaende Fragter (Charlestown):

	Januar.	Februar.	Marts.	April.	Mai.	Juni.	Juli.	August.	September.	Oktober.	November.	December.	
Kul pr. Keel.	£	£ sh	£ sh	£ sh	£ sh	£ sh	£ sh.	d	£ sh	£ sh	£ sh	£	£ sh
Christiania	7	6	10 6	- 5 15	5 10 5	5 5	-	5	5 5	10 6	-	6	6 -
Christiansand	-	-	-	-	- 5	-	- 4	5	-	- 5	- 5	-	- -
Bergen	-	-	- 6	10 6	10 -	- 6	-	-	- 6	-	-	-	- -
Kjøbenhavn	7	7	- 7	- 6	10 7	- 6	10 6	7 6	7 - 6	15 7	10	8	8 10
Aarhus	8	7	10 6	10 6	15 6	10 6	10 6	10 - 6	15 7	- 7	-	7	7 -
Køningsberg	-	-	- 7	- 7	- 7	- 7	10 7	15 - 8	10 9	- 9	-	9	- -
Danzig	-	-	- 6	5 6	5 6	- 6	- 6	5 - 6	10	-	-	-	- -
Riga	-	-	- 5	5 5	5 5	5 5	- 4	5 - 4	15 5	- 5	10	-	- -
Kronstadt	-	-	- 7	5 7	- 7	- 7	- 7	- 7	- 7	-	-	-	- -

Den Tillidsfuldhed, der i mange Retninger raader med Hensyn til Forretningerne i indeværende Aar, gjør sig ikke ubetinget gjældende hvad Skibsfarten angaar. Den betydelige Damp-tonnage, der maanedlig sættes paa Vandet fra skotske og andre Værfter, kan ikke undlade at frembringe Tryk paa Fragtmarkederne og der er Intet, som antyder, at Omsætningerne, om end maaske i sin Helhed nogenlunde tilfredsstillende, vil antage en Udvikling, der vil gjøre Krav paa en større Tonnage end den, hvorover fortiden raades. Det er derfor neppe at antage, at mindre vel stillet Skiberum i synderlig Grad vil blive efterspurgt, og der synes saaledes ikke at være megen Udsigt til at Seil-tonnagen, der uheldigvis nu er kommen i nævnte Klasse, i indeværende Aar vil bringe en Afkastning, der paa nogen Maade kan holde skadesløs for den tidligere uheldigere Periode. Det sene Tidspunkt, hvorpaa den som Følge af haardt Veirligt iaar vil kunne komme i almindelig Virksomhed, vil hertil ogsaa bidrage Sit.

Tiltrods for de mindre heldige Fragtforhold har Indkjøb af Fartøier for norsk Regning ingenlunde været usædvanlig. Der er nemlig i Aarets Løb hersteds bleven sat under norsk Flag 8 fremmede Fartøier med en samlet Drægtighed af 3,481 Tons, hvis Indkjøbspris er opgivet til £ 16,798; af disse var der et Dampskib paa 323 Tons, for hvilket betaltes £ 8,250.

Ved den skotske Kyst forliste i forrige Aar 8 norske Fartøier paa 1,850 Tons; de havde i Norsk Veritas følgende Klasse: 1 A 1. 6 B 1. og 1 B 2. 8 Mand omkom under disse Forlis.

Ved Hovedstationen paamønstredes 154 Mand og afmønstredes 192; 33 Mand rømte.

De ved Konsulatet for offentlig Regning af svenske og norske Fartøier opkrævede Konsulatafgifter udgjorde i 1880 £ 863. 2. $\frac{1}{2}$ (heraf af norske Fartøier £ 734. 10. 3), mod £ 712. 15. 6 i 1879.

Gjennem Konsulatet hjemsendtes for 69 norske Sømænd £ 498. 14. 3 i opsparede Hyrebeløb.

I frivillige Bidrag til Sømandsmissionen indkom gennem de forenede Rigers Konsulater i Skotland et Beløb af £ 73. 10. 7, hvoraf £ 17. 10 6

ved Hovedstationen, £ 18 i Charlestown, £ 12. 17. 8 i Grangemouth, £ 11. 3. 8. i Glasgow, £ 6. 17. 6 i Granton, £ 6. 17 i Boness og £ 0. 4. 3 i Aberdeen.

Der ankom til Konsulatet 4,785 Sømandsbreve, hvoraf 4,542 udleveredes til Adressaterne; de øvrige ere tilbagesendte Postvæsenet paa Grund af Adressaternes Udebliven. Af det ankomne Antal var 410 Breve ubetalte.

Handel. Aar 1880 har i de fleste Retninger været det gunstigste, man har havt siden 1872. Allerede inden Udgangen af det forudgaaende var der indtraadt et Omslag i det Tryk i Omsætningerne, der længe havde gjort sig gjældende. Aaret aabnedes derfor ogsaa med gode Forretninger og med almen Tillidsfuldhed. Det viste sig imidlertid snart, at Omslaget var bleven fulgt af overdrevne Spekulationer og af en Stigen i Priser paa Raaprodukter, der ikke kunde holdes oppe. Alt eftersom Aaret skred frem, førte det med sig en uheldig Afvikling af mange af de gjorte Spekulationer og Priserne paa Jern og andre Raaprodukter faldt temmeligen stadigt. Denne Tingenes Tilstand fortsattes gennem Sommeren og henimod Høsten, men efter September begyndte atter en ny Udvikling af den almene Virksomhed. I Aarets sidste Maaneder viste der sig en mærkbar Støhed i Priserne paa de mere gangbare Artikler, fornemmelig paa Jern og andre Metaller, om de end stode ikke ubetydelig lavere end ved Aarets Begyndelse.

Til trods for disse mindre op- og nedadgaaende Bevægelser maa Tonen hele Aaret igennem betegnes som god og Forretningernes Omfang har været meget større end i 1879. Især har dette vist sig med Hensyn til Jern og Bomuld. Den heldige Stilling, disse vigtige Forretningsgrene indtog, har atter ledet til og fremmet Udviklingen af de fleste øvrige; hertil har dog ogsaa andre Omstændigheder bidraget og fornemmelig den udmærkede Indhøstning og den rige Afkastning af Fiskerierne i 1880. Som Følge af disse Forhold vise ogsaa Lister over Import og Export i forrige Aar en betydelig Forøgelse sammenlignet med 1879, ligesom der er en ikke uvæsentlig Tilvæxt i Indtægterne af Jernbanernes Godstrafik og i Omsætningerne i Bankers Clearing House. I alle ved dette Aars Begyndelse udkomne Beretninger fra de industrielle eller merkantile Hovedkredse røber der sig ogsaa en tillidsfuld Tone og Fortrøstning til, at den indtraadte Bedring vil fortsættes.

Hidtil kan det dog ikke siges, at disse Forhaabninger ere gaaede i Opfyldelse. Allerede ved Indtrædelsen af 1881 begyndte et vist Tryk at gjøre sig gjældende, væsentlig fremkaldt ved usædvanlig ugunstigt Veirligt og endnu (Slutning af Marts) røber der sig ringe Antydning til Bedring. Navnlig høres der i Jernhandelen Klager over Mæthed. Denne er væsentlig fremkommen ved Indskrænkning i Bestillinger fra de forenede Stater. Paa samme Tid, som Storbritannien har forøget sin Jernproduktion, er der ogsaa i Staterne indtraadt en Tilvæxt i denne Tilvirkning, der gjør dem mere og mere uafhængig af Udlandet. Storbritanniens eget og dens andre Kunders Forbrug er dog temmelig jævnt fremadskridende og der er ikke synderlig Grund til at formode, at det nuværende mindre Tryk vil antage en alvorligere Karakter. Tvertimod synes forskjellige Forholde at antyde, at Forretningerne, der nu i det Hele taget hvile paa en solid og betryggende Basis, i 1881 ville antage en ganske jævn og i sin Almindelighed temmelig tilfredsstillende Udvikling.

Omsætningerne med de forenede Riger har ikke draget uvæsentlig Fordel af nævnte Bedring i de kommercielle Forhold. Dette gjælder i fremtrædende Grad vor vigtigste Exportartikel

Trælast. Som fremhævet i min sidste ærbødigste Aarsberetning havde Priserne i 1879 først staaet yderst lavt, men vare i de sidste Maaneder af

Aaret gaaede 20—25 % op. Dette havde fremkaldt en livlig Export, som dog Vintersaisonen med deraf flydende Isspærren af de fleste Udskibningshavne i Østersøen og det botniske Hav hovedsagelig indskrænkede til Udførsel fra aabne Havne i Norge. Fra sidstnævnte Land kunde imidlertid sendes ikke ubetydelige Kvanta, der realiseredes til gunstige Priser. Denne Export fortsattes gennem de første Maaneder af indeværende Aar og de store Beholdninger, der vare ophobede i Norge som Følge af længere Tiders lave Noteringer, bleve for en stor Del ryddede. Ogsaa svenske Havne kunde temmelig tidlig paa Vaaren deltage i denne Export, der nu begyndte at antage meget betydelige Proportioner. Tilrods herfor vare Priserne gennem en længere Tid af Sommeren istand til at holde sig uden synderlig Forandring. Mod Høsten begyndte imidlertid et Fald, der vistnok var af mindre Betydning, men som dog, alteftersom Aaret skred frem, blev mere markeret og havde en trykkende Indflydelse paa Omsætningerne. Kjøbere begyndte at holde sig temmeligt meget tilbage og da desuagtet Importen snarere tiltog end aftog i Omfang, vare Priserne ved Aarets Slutning høist uregelmæssige og paa flere Steder i Skotland ikke ubetydelig lavere end ved dets Begyndelse, samtidigt med at Aaret afsluttedes med store Beholdninger i alle skotske Havne. Flere konsignerede Ladninger Battens maatte saaledes oplægges som usalgbare til antagelige Priser. I indeværende Aar har der i Paavente af yderligere Fald heller ikke røbet sig synderlig Kjøbelyst. Skjønt Forbruget heller ikke har været meget omfattende, har imidlertid den Formindskelse i Importen, som dette Aars usædvanlige Isforholde har foranlediget, i temmelig høj Grad bragt de herværende Beholdninger til at svinde ind. Det er derfor neppe at formode, at det indtraadte Prisfald vil antage større Proportioner; naar hensees til den Bedring, som unegtelig i flere Retninger gjør sig gjældende i Forretningslivet, tør der meget mere være Grund til at slutte, at der med Sommerens Indtræden vil udvikle sig en ikke ringe Virksomhed i Bygningsforetagender og andre Arbeidsgrene, der tiltrænge Trælast, og at følgelig Efterspørgselen og dermed Priserne i sin Almindelighed ville vise sig ganske tilfredsstillende for vore Afskibere.

For 2den Kvalitet norske Battens $6\frac{1}{2}'' \times 2\frac{1}{2}''$ — Drammen og Fredrikstad — betaltes ved Aarets Begyndelse £ 7. 10 og Kontrakter blev i Februar endog sluttede til Levering f. o. w. i Dundee for £ 8. 15. I Løbet af Sommeren kan £ 8. 5 til Havne i Firth of Forth betragtes som den gennemgaaende Pris for 2den Kvalitet med Fradrag af 15 sh. for tredje og af 15 -- 20 sh. for fjerde Kvalitet. Samtidig stod 3die Kvalitet Sundsvall Hernösand Whitewood Battens (mest $7'' \times 3''$ eller $7'' \times 2\frac{1}{2}''$) mellem £ 7. 10 og £ 7. 5 med ikke ringe Efterspørgsel. Svenske og finske Battens begynde nemlig som billigere og ofte bedre behandlede at vinde Indgang blandt skotske Kjøbere paa Bekostning af de norske Battens, der tidligere næsten ene optog de herværende Markeder. Disse Priser holdt sig imidlertid ikke ved Vinterens Indtræden og i indeværende Aar stille de sig fra 10—15 sh. lavere. £ 7. 15 cif. kan nu (Slutningen af Marts) betragtes som den nominelle Pris for 2den Kvalitet norske fra de bedste Havne og £ 5. 15—£ 5. 5. f. o. b. for svenske Whitewood, men til Istandbringen af større Kontrakter vil formentlig en Reduktion ogsaa i disse Noteringerne vise sig nødvendig.

Priserne paa Trælast i det Hele er i Skotland i høj Grad afhængig af Londoner Markedets Stilling og særligen gjælder dette Planker. En Oversigt over Fluktuationer i Skotland i Priserne paa denne Tilvirkning er saaledes næsten kun en Gjengivelse af Prisforholdene i London med den Reduktion for enkelte skotske Havnes Vedkommende, der er en Følge af mindre

Frugtudlæg. Noteringerne, der i April var £ 12 for mixed 9 $\times$ 3 gode Længder Gefle gik i Mai op til £ 12. 15 og holdt sig Sommeren gennem med faa Forandringer tiltrods for en livlig Import. I Oktober gik de endog undtagelsesvis op til £ 14. 15, for enkelte Partier mixed 3 $\times$ 9, men i November og December begyndte en ringe nedadgaaende Bevægelse, der med større Styrke er fortsat indeværende Aar, saaledes at 9 $\times$ 3 mixed nu noteres £ 11—£ 12 med liden Tilbøielighed hos Importører til større Indkjøb. Beholdningerne, der ved Aarets Udgang vare meget store, antages imidlertid inden Skibsfartens Aabning at ville blive temmeligt medtagne, og hvis ikke særegne Forholde skulde indtræde er der ringe Grund til at frygte for et yderligere Prisfald.

For Skotlands Vedkommende maa imidlertid hensees til en Faktor, der ikke spiller ganske den samme Rolle i England, nemlig Importen fra Nordamerika. Den skotske Vestkyst, der kan betragtes som den mest Trælast konsumerende Del af Landet, faar derfra sin hovedsagelige Forsyning. Af den Tonnage paa 184,000 Tons, der i 1880 var beskæftiget i Transport af Trælast til Havne ved Clyde, var 151,000 Tons fra Nordamerika og blot 5,000 Tons direkte fra Sverige og Norge. Det maa dog bemærkes, at en meget betydelig Import til Glasgow og nærliggende Steder af østersøisk Virke foregaar over Grangemouth, til hvilket Sted en Tonnage paa 91,000 Tons i 1880 førte Trælast (hovedsagelig Planker) fra de forenede Riger og Østersøen. Dette Virke, som det underordnede, følger imidlertid Prisbevægelserne i amerikansk Trælast. Omsætningerne paa Vestkysten af Trælast vare dog i det forløbne Aar i det Hele livlige og Beholdningerne ved dets Udgang forholdsvis smaa; flere Forretningssgrene, der tiltrænge Trælast, ere i usædvanlig Virksomhed, og da Intet antyder en overdreven Import fra Nordamerika, vil der neppe i indeværende Aar gjøre sig Indflydelser gjældende, der i særegen Grad ville virke deprimerende paa Vestkystens Trælastmarkeder.

Pitprops. Priserne paa denne Tilvirkning have i Aarets Løb stillet sig paa følgende Maade:

Korte Props.	I April.	Mai—August.	Septbr.—Decbr.
2½"	2 sh.—2 sh. 3 d	2 sh. 6 d	2 sh.—2 sh. 3 d
3"	3 - 3 d	3 - 6 -	3 - 3 d
3½"	4 -	4 - 3 -	4 -
4" og 4½"	5 -	5 - 3 -	5 -
5" og 5½"	6 -	6 - 6 -	6 - 3 -
6"	8 -	8 - 6 - til 9 sh.	8 - til 8 sh. 6 d

En kort Tid i December vare Priserne lidt høiere og der betaltes indtil 4 sh. for korte 3" Props, men denne Stigning var af kort Varighed.

Lange Props.	I April.	Mai—August.	Septbr.—Decbr.
3"	4 sh. 6 d	4 sh. 6 d	4 sh. 6 d—4 sh. 9 d
4"	5 - 3 —5 sh. 6 d	5 - 3 —5 sh. 6 d	5 - 6 —5 - 9 -
5"	6 - 6 -	6 - 6 -	6 - 6 -

Forretningerne i Props har i Aarets Løb med kortvarige Undtagelser været temmeligt slæbende. Ved Aarets Indtræden gjorde livlig Efterspørgsel sig gjældende, men Importen antog snart saa store Proportioner, at de tidligere fordelagtige Priser maatte vige, indtil de i April stode ligesaa lavt som i samme Maaned i 1879. I Juni- og Juli forbedredes de lidt, men denne Bedring var af kort Varighed tildels som Følge af fortsatte Strikes, der omtrent paa denne Tid standsede Arbejderne i det vestlige Distrikts Kulminer.

Ved Aarets Afslutning forefandtes overalt betydelige Beholdninger, der i Januar d. A. yderligere forøgedes ved Ankomst af flere Ladninger, hvorved Priserne endmere trykkedes. Siden denne Tid er imidlertid ingen Import af nogen Betydning foregaaet til skotske Havne, saaledes at Beholdningerne nu begynde at svinde ind og mange Dimensioner endog ganske at mangle. Desuagtet fortsætte Priserne uforandret lave, idet der for korte Props betales endog indtil 3 d mindre end under Aarsskiftet og for lange 6 d—9 d pr. 100 Fod mindre.

Der høres ikke sjelden Klager over de fra Norge hidsendte Assortimenter af korte Props, der anføres ikke at skjæres i Dimensioner, passende for herværende Marked. Der er altid en Overflod af 3, 4, 5 og 6 Fods Længder, men meget faa $3\frac{1}{2}$, $4\frac{1}{2}$ og $5\frac{1}{2}$ Fods. Denne Mangel gjør norske Pitprops Laster mindre værdifulde end svenske, i hvilke det rette Forhold bedre iagttages. En anden Grund til det Fortrin, som svenske Pitprops nyder, er ogsaa den Omstændighed, at man fra Sverige uden Vanskelighed kan faa Længder over 6 Fod, for hvilke der er livlig Efterspørgsel.

Props bør for herværende Marked skjæres i efterfølgende Dimensioner:

$2\frac{1}{2}$ Toms.	3 Toms.	$3\frac{1}{2}$ Toms.	4 og $4\frac{1}{2}$ Toms.	5 Toms.	6 Toms.
2' (faa)	3' (faa)	$3\frac{1}{2}$ ' (faa)	4' (faa)	4' (faa)	
$2\frac{1}{4}$ '	$3\frac{1}{4}$ '	4'	$4\frac{1}{4}$ '	$4\frac{1}{4}$ '	Hvilkesomhelst Længder fra 2 Fod opover.
$2\frac{1}{2}$ '	$3\frac{1}{2}$ '	$4\frac{1}{4}$ '	$4\frac{1}{2}$ '	$4\frac{1}{2}$ '	
$2\frac{3}{4}$ '	$3\frac{3}{4}$ '	$4\frac{1}{2}$ ' (mange)	$4\frac{3}{4}$ '	$4\frac{3}{4}$ '	
3'	4'	$4\frac{3}{4}$ '	5'	5'	
$3\frac{1}{4}$ '	$4\frac{1}{4}$ '	5'	$5\frac{1}{4}$ '	$5\frac{1}{2}$ '	
$3\frac{1}{2}$ '	$4\frac{1}{2}$ '	$5\frac{1}{2}$ '	$5\frac{1}{2}$ '	6'	
	$4\frac{3}{4}$ '	6' (faa)	6' (faa)	$6\frac{1}{2}$ '	
	5'	$6\frac{1}{2}$ '	$6\frac{1}{2}$ '	7'	
	$5\frac{1}{2}$ '	7'	7'	$7\frac{1}{2}$ ' (faa)	
	6'		$7\frac{1}{2}$ '	8' (mange)	
			8'	9'	
			9'		

Smør. Sverige deltager for en betydelig Del i Smørtilførselen til Skotland, men det er vanskeligt at give en tilnærmelsesvis Ide om Omfanget af samme, da næsten den hele skaanske Produktion opkjøbes af københavnske Smørhandlere og leveres i Kjøbenhavn, hvorfra den afskibes hertil med de ugentlige Dampskibe. De bedste svenske Mærker staar hvad Smørrets Finhed og Aroma angaar ved Siden af det bedste danske Herregaardsmør; derimod fremhæves i den senere Tid, at det er det danske og navnlig den jydsk underlegen i Holdbarhed. I en Retning af denne Tilvirkning er Sverige gaaen forud for Danmark, nemlig i Produktionen af det saakaldte factory Smør, der laves i Meierier, som forpagte Melken fra de omliggende mindre Gaarde i Distriktet og frembringe et ensartet godt Produkt i Modsætning til den slette Artikel, der gaar under Navn af dansk Bondesmør.

Gjennemsnitspriserne have i de sidste 5 Aar stillet sig paa følgende Maade:

	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.
fineste svensk Herregaardsmør	156 sh.	146 sh.	138 sh.	125 sh.	144 sh.
godt svensk „Factory“ Smør	142 -	132 -	124 -	112 -	130 -

Havre. De forenede Rigers Export til Skotland af denne Artikel var i 1880 betydelig større end i det foregaaende Aar. Til Leith, Hovedmarkedet

for Skotlands Kornomsætning, ankom saaledes i forrige Aar fra Sverige 28,000 Kvarters og fra Norge 4,000 Kv. mod tilsammen 11,800 Kv. i 1879. Priserne have i Aarets Løb været temmelig jævne. I de første Maaneder betaltes fra 23 sh. 6 d til 22 sh. pr. 336 $\mathcal{M}$, 3 Mdrs. Kredit, medens i Sommermaanederne til Udgangen af August 25 sh. var den raadende ensformige Pris. Da ny Havre i September bragtes paa Markedet, faldt den til 21 sh., hvorfra den dog snart gik op til 23 sh. Konkurrencen med skotsk Havre, hvoraf der var en rig Indhøstning af god Kvalitet, har i indeværende Aar atter bragt Prisen ned til 21 sh. 6 d, paa hvilket Punkt den fortiden befinder sig uden synderlig Udsigt til Bedring.

Fiske-Guano. Den direkte og indirekte Import i 1880 af Peru-Guano til Skotland var 12,000 Tons mod 8,500 Tons i 1879 og 16,000 Tons i 1878. Den i de sidste Aar stedfundne Indskrænkning af denne Import i Forbindelse med Peru-Guanoens nuværende middelmaadige Kvalitet har lettet Afsætningen af vor Fiskeguano, skjønt den som oftest har maattet sælges til Priser, der er lidet lønnende for de norske Producenter. Der er i 1880 bleven indført til Skotland 3,000 Tons norsk Fiskeguano, et Kvantum ikke ubetydelig større end tidligere Aars Import. Salgsprisen vexlede i Aarets Løb mellem £ 9 og £ 9. 5 sh. Denne Guano benytttes hersteds hovedsagelig til Opblanding med andre af mindre høi Klasse.

Træmasse. Papirindustrien er i Skotland meget udviklet, men endnu er Brugen af Træmasse ikke meget almindelig, dels som Følge af Utilbøielighed til at omforme Fabrikationen efter det nye Materiales Behov, dels fordi hovedsagelig finere Papirsorter leveres. Derimod bliver Esparto indført i betydelige Kvanta. Der har dog i de sidste Aar og navnlig i 1880 forsøgsvis været benyttet ikke ganske lidet Træmasse, og der synes at være Grund til at antage, at vi efterhaanden ville være istand til ogsaa i Skotland at aabne et vigtigt Marked for denne Artikel.

Is. Tilgangen paa Is er i selve Landet let og Forbruget ikke synderlig stort. Is importeres derfor ikke i større Kvanta, skjønt de lave Fragter fra Norge, som ofte noteres, ikke gjør det vanskeligt for norsk Is at konkurrere med indenlandsk. I 1880 ankom til Skotland med Is 17 norske Fartøier paa 3,859 Reg.-Tons.

Udførselsartikler til Norge.

I 1880 som i 1879 indtog Kul den væsentligste Plads. Navnlig har i det forløbne Aar Exporten fra Charlestown været livlig, fra hvilket Sted der skibedes 29,588 Tons til Norge og 5,592 Tons til Sverige. Derimod har Exporten fra Burnt Island tabt noget i Omfang, maaske delvis foranlediget ved den i min forrige Aarsberetning fremhævede sene Expedition af Seilskiibe, hvorover ogsaa i 1880, om end i mindre Grad, er hørt Klager. Fra Granton er ført 14,800 Tons til Sverige og 4,320 Tons til Norge. I Kulexporten har forøvrigt næsten alle ved Firth of Forth beliggende Havne mere eller mindre deltaget og navnlig synes Grangemouth i denne Henseende at vinde i Betydning.

De forenede Rigers Vicekonsul i Charlestown har betræffende forrige Aars Prisforhold m. v. meddelt:

„Priserne vare i Begyndelsen af Aaret høie delvis som Følge af en Strike i det vestlige Distrikt, der foranledigede Efterspørgsel derfra, og delvis foranlediget af livlige Bestillinger fra Udlandet. Ved Strikens Ophør og efterat tilgængelig Tonnage var bleven mere sjelden, faldt de i Løbet af de første

Maaneder, men bleve atter fastere, alteftersom Vaar- og Sommermaanederne skred frem. De Fluktuationer, der fandt Sted i Sommerens Løb, skyldes en stærk Konkurrence mellem Kulminerne indbyrdes. I August og September indtraf atter en Strike i det vestlige Distrikt, der drev Priserne op; denne Strike endte dog hurtigen og da tillige Efterspørgselen fra Udlandet blev svagere, faldt de tilbage til sit forrige Standpunkt, hvorfra de ikke senere have hævet sig.“

„Om disse Forhold giver efterstaaende Fortegnelse over Priserne i Aarets Løb paa de skotske Kulsorter, der hovedsagelig udføres til de forenede Riger, nærmere Oversigt. Det bemærkes, at disse Priser ere blevne meddelte af vedkommende Kollieries og at de fleste ere Gjenstand for Diskonto af 3 d pr. Ton mod Kontant.“

Kulpriser i Charlestown 1880.

Steam Coals.	Januar.	Februar.	Marts.	April.	Mai.	Juni.	Juli.	August.	September.	Oktober.	November.	December.
	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d
Blairadam	- -	- 6 7	6 4	6 1	5 8	5 10	6 -	6 -	6 -	- -	- 6 -	-
Cowdenbeath	7 10	7 3 6	9 6	9 6	6 6	6 6	3 6	9 6	9 6	6 9	6 9	9 6
Halbeath	7 6	7 3 7	- 6	6 6	6 3	6 3	6 6	6 6	6 6	6 6	6 6	6 6
Elgin Wallsend	8 6	8 -	7 9	7 6	7 3	7 -	7 6	7 6	7 -	7 -	7 -	-
Hill of Beath	7 3	6 9	6 9	6 9	6 -	6 -	5 9	5 9	6 -	6 -	6 -	-
Lassodie	8 3	7 9	7 9	7 9	7 9	7 9	6 9	6 9	7 3	7 3	7 3	3 7
Lumphinnans	7 9	7 6	- 6	6 9	6 6	6 3	6 -	6 -	6 9	6 6	6 6	3 6
Muercockhall	- -	7 -	6 7½	6 7¼	6 1½	5 10	5 9	5 11	6 3½	6 -	6 -	-
Townhill	7 6	7 4	7 1	6 9	6 3	6 -	6 -	5 10	6 6	6 6	6 6	1 3

I Glasgow var Priserne gennemsnitlig for Main 5 sh. 9 d, for Splent & Ell 6 sh. 6 d, for Navigation Steam 8 sh. 6 d.

Jern. I Skotland er Jern og navnlig Rujern en saa vigtig Artikel, at det hele Markeds Stilling mere eller mindre afhænger af samme. Det er det Barometer, hvorefter Forretningsmænd bedst bedømme saavel de øieblikkelige Forholde som Handelens Udvikling i sin Almindelighed. Efterspørgselen efter og Prisen paa Jern er saaledes et af de første Punkter, hvorpaa Opmærksomheden er henvendt. I det forløbne Aar har imidlertid faa Artikler været Gjenstand for større Fluktuationer end denne. Markedet aabnedes i Januar med 73 sh. 4 d, faldt i Marts til 59 sh. og i Juni til 44 sh. 6 d, steg atter med indtil 10 sh. i August og sluttede i December med 53 sh. pr. Ton. Forskjellen mellem høieste og laveste Priser i Aaret var altsaa ikke mindre end 66 %. I indeværende Aar er Prisen falden til 48 sh. 7½ d og Markedet vedbliver trykket. De forenede nordam. Stater, hvis store Bestillinger kort før og efter Indtrædelsen af 1880 havde bragt saameget Liv i Omsætningerne, have nu i betydelig Grad indskrænket sine Ordres. Deraf det nuværende Tryk. Der er dog mindre Grund til at antage, at dette vil gjøre sig stærkt gjældende.

Den almindelige Konsumtion saavel i Indlandet som blandt Storbritanniens andre Kunder er livlig, støttet tillige ved den betydeligs Udvidelse af Jernbaner, som nu foregaar, hvorhos Dampskibsbyggeriet, der fortiden drives med størst mulig Kraft, gjør Krav paa betydelige Kvanta Jern.

Næringsveiene i Skotland have i det forløbne Aar i sin Almindelighed befundet sig under ganske heldige Vilkaar. I ærbødig Indberetning til det Kgl. Departement af 5te Oktbr. sidstl. omhandlede jeg den gunstige Indhøstning af Landmandsprodukter, der var foregaaet i 1880 i Modsætning til de umiddelbart forudgaaende Aar; Bomulds- og Jute-Industrien har ligeledes bragt ganske god Afkastning og Vestkystens Sukkerraffinaderier have arbeidet under heldige Vilkaar; derimod har Uldindustrien i den senere Del af Aaret været temmelig trykket. Navnlig ere dog tvende vigtige Næringsgrene, Fiskerierne og Skibsbyggeriet, i forrige Aar blevne drevne med usædvanlig Iver og Held, og i Betragtning af den Interesse, disse Næringer besidde for os, tør det være mig tilladt at behandle dem med nogen Omstændelighed.

Fiskerier. Det Held, som i 1880 har fulgt denne Næring, har omfattet saavel det daglige Havfiske efter Torsk- og Flyndrearter som de aarlige Sildefiskerier paa Skotlands Øst- og Vestkyst. Navnlig har Sildefiskeriet paa Østkysten givet et Udbytte, der ikke nogensinde er bleven naaet. Medens saaledes det aarlige Opdræt af skotsk Sild var gennemsnitlig

for Tidsrummet fra 1830—1839	435,058 Barrels
- — - 1840—1849	614,629 —
- — - 1850—1859	611,041 —
- — - 1860—1869	670,000 —
- — - 1870—1879	822,684 —

gik det i 1880 op til det betydelige Kvantum af 1,150,000 Barrels. Det var navnlig Wick, Fraserburgh og Peterhead Distrikter, der bidrog til dette Overskud. Gennemsnitsdrættet pr. Baad var i Tidsrummet 1875—1879 i førstnævnte Distrikt 102 Crans, i Fraserburgh 157 Crans, i Peterhead 140 Crans; i 1880 var det derimod resp. 173, 231½ og 247 Crans. Da der fra disse 3 Distrikter udgik 2,315 Baade (af et samlet Antal for hele Skotland af 6,288 Baade), vil det skjønnes hvilken Indflydelse paa Totaludbyttet dette Overskud alene i disse 3 Distrikter maatte udøve. Sildefisket fra Shetlandsøerne, der dog drives med et forholdsvis lidet Antal Baade (216), var ligeledes i forrige Aar usædvanlig rigt (gennemsnitlig pr. Baad 176 Crans mod 36 i det forudgaaende Femaar). Derimod hævdede Sildefisket paa Vestkysten sig lidet over det almindelige; saaledes fiskede Stornoway Distrikt — 1,381 Baade — 68 Crans pr. Baad mod 56 Crans i det forudgaaende Femaar.

En af de væsentligste Aarsager til Østkystens rige Fiske var det gode og jævne Veir, der næsten uafbrudt herskede under hele dets Drift (fra Begyndelsen af Juli til Midten af September). I denne Tid indtraf kun 2 Gange Storme af mindre Styrke og ikke en eneste Søulykke rammede de 4,500 Baade, der paa Østkysten, Ørkney- og Shetlandsøerne vare optagne i Bedriften.

Østkystfisket tog i 1880 sin Begyndelse tidligere end sædvanlig og viste sig allerede fra det første Øieblik rigt. Den fangede Sild var dog i de første Uger uudviklet og liden, og selv under Fiskeriets videre Drift optoges ikke ringe Kvanta „Maties“ og „Spent“; saaledes fiskedes fra Peterhead under den bedste Periode sjelden mere end Halvparten „Full“ og fra Slutningen af August var den overveiende Del „Spent“. Skylden herfor tillægges i Almindelighed de smaamaskede Garn (1" fra Knude til Knude), der bruges; Maskerne paastaas at være for smaa til at holde stor Fisk og mange Stemmer hæve sig for Anvendelse af Garn med større Masker.

Fra de fleste Stationer foregik Fiskeriet længere tilsøs end i forudgaaende Aar; Baade fra Wick gik saaledes 30—40 Mile Øst til de saakaldte off shore fishing grounds, medens de i tidligere Aar havde drevet det bedste Fiske mellem Duncansbay Head og Clythness 3—5 Mile fra Kysten. Fra Peterhead og Fraserburgh drog enkelte Baade endnu længere mod Øst. Alene Aberdeen dannede en Undtagelse. I tidligere Aar havde Fiskerne fra denne Station altid været nødt til at søge langt ud til Søes; i 1880 bleve Stimene derimod i Almindelighed paatrufne 10—12 Mile fra Land. Fiskere fra Aberdeen havde saaledes Adgang til hver Dag at bringe sin Fangst iland; fra de fleste andre Stationer kunde derimod Fiskerne paa Grund af Fiskepladsenes lange Afstand sjelden gjøre mere end 3 Ture om Ugen.

Det heldige Udbytte af Sildefisket har naturligvis været en rig Indtægtskilde for de mange tusinde Personer, der i Skotland ere interesserede i denne Bedrift. De usædvanlige Proportioner, det antog, har dog paa enkelte Hold medført sine Ulemper og Tab. Disse have nemlig rammet Salterne (the Curers). Efter gammel Sædvane træffes længe før Fiskets Begyndelse Overenskomst mellem Fiskere og Saltere, i Henhold hvortil førstnævnte skulle levere til disse fra en bestemt Dag af (20 Juli) til en fastsat Pris al fanget Sild, indtil et vist Kvantum er naaet. Dette Kvantum (the complement) er 200 Crans, og den overenskomne Pris var ifjor (i Peterhead) i Almindelighed 20 sh. pr. Cran foruden £ 40 i Bounty.

Prisen paa fersk Sild i det aabne Marked begyndte med 40 sh. pr. Cran, men faldt allerede i de første Uger til 30, 25, 20, 10 sh.; selv 5 sh. og 2 sh. 6 d blev undertiden betalt. Da til bestemt Tid (20 Juli) Aflevering til Salterne begyndte var Prisen 12 sh., medens disse havde omkontraheret til 20 sh. Store Tab vare altsaa for dem uundgaaelige. Disse Tab forøgedes ved den Mangel paa Salt og Tønder, der indtraadte og som navnlig for de sidstes Vedkommende viste sig umulig at udfylde. Priserne steg derfor paa det føleligste; endog i Midten af Fisket betaltes der saaledes for tomme Tønder 7 og 8 sh. Stykket istedetfor den almindelige Pris 3 sh. og for Salt £ 2 pr. Ton.

Ogsaa for Fiskerne havde Rigdommen af Fiskeriet sine Ulemper. Ikke sjældent hændte det, at Garnene vare saa fulde af Sild, at de under Optagningen brast og at saavel Fangst som Garn gik tabte. Ogsaa andre Omstændigheder foranledigede Tab. I de mellem Fiskere og Saltere afsluttede Kontrakter er altid stipuleret, at Silden skal leveres inden Midnat paa den Dag, den er fisket. Under de forhaandenværende Omstændigheder havde Salterne dobbelt Grund til nøie at paase Overholdelsen af denne Regel. Den lange Afstand, Baadene havde at tilbagelægge, og det stille Veir, der herskede, gjorde det dog ofte umuligt at ankomme i rette Tid. Fangsten var i saa Tilfælde spilt og Silden blev enten kastet i Havet eller brugt til Gjødning. Mange tusinde Crans gik paa denne Maade tabte.

Som var at forudse, viste Priserne paa saltet Sild en betydelig Nedgang mod det forudgaaende Aar. De begyndte med 34 sh. for crownbranded fulls og 24 sh. crownbranded Matties f. o. b. skotsk Havn, men disse Priser faldt stadigen og stode ved Fiskeriets Slutning i Midten af September saaledes:

Crownbranded full	27 sh. 6 d pr. Barrel f. o. b
spent	20 -
mixed	18 -
mattie	17 - 6 d
Tornbellie	12 -

I 1879 betaltes derimod ved samme Tidspunkt 46 sh. 6 d for fulls, 34 sh. 6 d for matties og 35 sh. 6 d for spents.

Forrige Aars Sildefiske har for os særlig Interesse saavel paa Grund af den Adgang, det gav os til enkelte fordelagtige Omsætninger, som til Følge af de Lærdomme, enkelte af vore Fiskere fandt Anledning til under samme praktisk at erhverve sig.

Den lave Pris, hvorfor Sild solgtes i det aabne Marked, henledede norske Handlendes Opmærksomhed paa Muligheden af at drage Nytte af dette Forhold. Et Firma i Stavanger sendte over til Peterhead et Dampskib med tomme Tønder og Salt, opkjøbte Sild til yderst lav Pris, nedsaltede den ombord i de medbragte Tønder, førte Lasten til Norge og vendte atter tilbage til Peterhead, hvor en ny Ladning indtoges; det samme gjordes i Lerwick, paa samme Tid som flere Dampskibe overbragte Salt og Tønder, forskrevne fra Norge for Regning af skotske Saltere.

Den Mangel, der gjorde sig gjældende paa tomme Tønder, søgte disse paa alle Maader at udfylde, saaledes ogsaa ved Indkjøb fra Norge. Disse Bestillinger fik imidlertid et uventet Udfald. Den gjældende Lovgivning giver meget bestemte Regler betræffende Beskaffenheden af de Tønder, der maa bruges til Indsaltning af Sild.

Disse Bestemmelser ere:

Hver Sildetønne maa kunne holde $26\frac{2}{3}$ imperial Gallons, idet dog Halvtønder paa $13\frac{1}{6}$ imp. Gallons kunne benyttes. Tønden kan være af hvilken som helst Træsart, kun ikke af „fir“.^{*)}

Stavene maa ikke have en mindre Tykkelse end en halv Tomme og Bundene være i Stykker af ikke over 8 Tommers Bredde.

Dersom Silden er bestemt for Indlandet eller til Udførsel til noget Sted i Europa, maa Tønderne være fuldt bundne forneden (9 Baand) og i Almindelighed have 3 Baand over Bugen og 4 Baand foroven; er Silden bestemt til Export til Steder udenfor Europa, maa Tønderne være fuldt bundne i begge Ender og desuden have 2 Jernbaand, et i hver Ende.

Hvis disse Bestemmelser ikke iagttages, er Tønder og Sild hjemfaldne til Konfiskation.

De fra Norge ankomne Tønder svarede imidlertid ikke til disse Regler. De befandtes at være henimod 2 Gallons under den foreskrevne Størrelse og ikke at have et tilstrækkeligt Antal Baand. The Scotch Fishery Board forbød derfor vedkommende skotske Saltere at benytte de norske Tønder selv til Transport af saltet Sild til britiske Markeder. Herover opstod en levende Misnøie. Man fremhævede, at der under forhaandenværende Omstændigheder ikke var Adgang til at forskafe sig andre Tønder, at den indfangne Sild maatte bortkastes, hvis de ikke kunde benyttes, og at det Offentliges Indblandten i de frie Omsætninger i dette Tilfælde vilde fremkalde Resultater, stridende saavel mod Lovens Aand som mod det almene Bedste. Men navnlig gjordes opmærksom paa det Ubillige i, at Nordmænd skulde kunne have Tilladelse til i skotsk Havn at opkjøbe Sild og der at nedsalte den i ulovlige Tønder, medens skotske Saltere „have sine Hænder bundne ved Parlamentsakter og blot kunne se „paa, medens Udlændingen høster Løvens Part af de Fordele, som flyde af „et usædvanligt rigt Sildefiske“.

^{*)} Hermed forstaaes skotsk „Fir“; der er intet Forbud mod at Tønderne gjøres af norsk eller svensk Furu eller Gran og selv mod skotsk Fir gjøres fortiden ringe Indsigelse.

The Scotch Fishery Board fastholdt imidlertid sit Forbud, paa samme Tid som det med Hensyn til den paaklagede Saltning fra norsk Side af Sild fremhævede, at „Silden saltedes ombord i Salterens Fartøi i Havnen, hvilket „gjør Tilfældet til en speciel Nedsaltning under norsk Flag, der ikke kan „komme ind under de Regler, der ere fastsatte for britiske Saltere.“

Denne Sag gav Foranledning til forskjellige Udtalelser i de offentlige Blade om det skotske Fiskeri-System i sin Almindelighed, mod hvilket og navnlig mod det Offentliges Stempling af Tønder (the Branding) der rettedes heftige Angreb. Petitioner indsendtes til Regjeringen om Ophævelse af vedkommende Bestemmelser, medens Mod-Petitioner til Fordel for det Bestaaende fandt talrige Underskrifter. I Følge heraf er der nu nedsat en Parlamentskommission, forat tage samtlige herhenhørende Bestemmelser under Behandling.

Selskabet for de norske Fiskeriers Fremme sendte i forrige Aar 34 norske Fiskere til Skotland, forat de praktisk kunde gjøre sig bekendt med det herværende Sildefiske. Der er Grund til at antage, at denne Foranstaltning vil medføre de bedste Resultater. Disse Fiskere have faaet Anledning til praktisk at sætte sig ind i Fangstredskabernes Brug, til at følge Fangstmaaden, til at se Tilberedningen i dens forskjellige Stadier. De ville have erfaret, at Sildefisket i Aarhundreder aarligaars har foregaaet, de ville have seet og de ville kunne meddele i videre Kredse, at Silden søges langs tilsøs og ikke som hos os oppebies i Vige og Fjorde, de ville kunne gjøre Rede for de forskjellige Forhold, som betinge dens høiere Pris i Sammenligning med den norske, de ville vistnok saaledes fremhæve, at man i Skotland foruden bedre og mere søgaaende Baade og hensigtsmæssigere Garn anvender omhyggeligere Behandling før og under Saltningen, grundigere Ganing, bedre Pakning, stærkere og mere ensartede Tønder. Det kan neppe feile, at disse og lignende Oplysninger, meddelte af praktiske Mænd inden deres egen Kreds, ville øve den største Indflydelse paa vor fiskende Almue og lidt efter lidt bidrage til en Omformen i forskjellige Retninger af vor Fiskebedrift. Herom er saameget større Haab, som det i Bergen nyligen stiftede Selskab for de norske Fiskeriers Fremme med Kraft og Omsigt antager sig alle herhenhørende Spørgsmaal, ligesom der ogsaa i Sverige raader levende Interesse for Fiskeriernes Udvikling, hvorom blandt andet Professor Smitts Nærvær under det sidste skotske Sildefiske bærer Vidnesbyrd.

Det vilde imidlertid være at ønske, at disse Besøg af praktiske Fiskere og Videnskabsmænd ikke indskrænkede sig til et enkelt Aar eller Undersøgelse af en enkelt Fiskebedrift. Det Fiskeri, der i Nordsøen foregaar efter Torske- og Flyndrearter, er vigtigere end Sildefisket. Intet modsætter sig vor Deltaelse deri under lige Betingelser med herværende Fiskere, og derhos er den væsentligste Fangstmaade (Beam Trawling) endnu ikke bragt i Anvendelse hos os.

Skibsbyggeri. Denne Gren af de herværende Industrier fortjener fra vor Side mere end almindelig Opmærksomhed. Den fortjener det, ikke alene fordi den har antaget en Udvikling, der stiller alle andre Nationers Virksomhed i denne Henseende i Skygge, men ogsaa og væsentligst fordi den gaar i en Retning, der idetmindste i Norge lidet er efterfulgt. De store Kapitaler, der hos os ere nedlagte og fremdeles nedlægges i Fartøier, anvendes til Vedligeholdelse og Udvidelse af vor Seilto n n a g e, medens her Bygning af Seilskibe, i alle Fald af Træ, praktisk talt er ophørt og al Energi udelukkende er rettet paa Bygning af Dampskibe, hvorefter der aarligaars sættes paa Vandet et større og større Antal af stedse stigende Tonnage og af Konstruktioner, der stadig underkastes Forbedringer.

I Henhold til Annual Statement of Navigation & Shipping blev der i 1880 i Storbritannien sat paa Vandet for britisk Regning en Net Tonnage af 403,895 Tons. Denne Tonnage var 47,022 Tons eller 12 % større end den i 1879 byggede, men stod lidt lavere end den, der i 1877 og 1878 sættes paa Vandet. Clyde, Tyne og Wear vare navnlig Sædet for denne Virksomhed. Disse 3 Centrer optog i 1880 68 %, hvoraf 32 % falde paa Clyde, 20 % paa Tyne og 16 % paa Wear. I Skotland vare desuden Dundee og Leith af nogen Betydning.

I et Aar er altsaa i Storbritannien for britisk Regning bygget omtrent en Trediepart af Norges samlede Tonnage. Betydningen af dette Forhold fremtræder end stærkere, naar hensees til Beskaffenheden af de byggede Fartøier. Ifølge Lloyds Register blev der i Storbritannien bygget og registreret i:

	1880.		1879.	
	Antal.	Gros Tons.	Antal.	Gros Tons.
af Staal	30	38,164	23	21,222
- Jern	401	487,404	370	463,414
- Træ	293	19,938	342	26,186

Af de i 1880 byggede og registrerede vare:

	Dampskibe.		Seilskibe.	
	Antal.	Gros Reg. Tons.	Antal.	Gros Reg. Tons.
af Staal	26	36,493	4	1,671
- Jern	362	447,389	39	40,015
- Træ	20	1,779	273	18,159
	408	485,661	316	59,845

89 % af den i 1880 registrerede Tonnage var altsaa Dampskibe; blot 11 % vare Seilskibe. Naar hensees til Dampskibes firedobbelte Effektivitet i Sammenligning med Seilskibe, mangedobles den i og for sig betydelige Tonnage, der aarligaars i Storbritannien sættes paa Vandet. Tages blot Hensyn til den beregnede Tonnage, bliver, istedetfor en Trediepart, den i 1880 byggede i Virkeligheden betydelig større end den samlede norske Seilflaade.

Denne Tonnage, i og for sig enorm, er imidlertid kun et aarligt Bidrag til en allerede eksisterende betydelig Dampskibsflaade. Denne Flaade udmaalte i Juli forrige Aar 2,773,082 Net Tons, medens hele den øvrige Verden kun eiede en Dampskibstonnage af 1,634,660 Net Tons. Og Alt tyder hen paa, at dette Forhold fremdeles vil udvikles. Aldrig er Skibsbyggeriet bleven drevet med større Energi end fortiden. Herom vil nedenstaaende Tabel kunne give en Ide.

Antal og Tonnage af ny Fartøier under Bygning 1ste Januar i hvert af de sidste 3 Aar:

Aar.	Antal.	Gros Tons.	Gjennemsnitlig Tonnage pr. Fartøi.
1879	390	378,000	969
1880	439	491,000	1,119
1881	545	843,000	1,512

1ste Januar 1881 stod der altsaa i Storbritannien paa Stabelen 71 % større Tonnage end 1ste Januar 1880 og 123 % mere end i Januar 1879.

Medens Dampskibstonnagen gjør overvældende Fremskridt, er der en absolut Tilbagegang i Seilskibstonnagen. I 1870 eiede Storbritannien 4,506,318 Tons Seilfartøier, i 1880 kun 3,799,221. Alene i 1880 formindskedes Seilskibenes Antal med 576 paa 213,966 Tons. Stærkest viser denne Tilbagegang sig i Seilfartøier af Træ; medens et større og større Antal ophugges, forliser eller sælges til Udlandet, ophører Bygning af Træskibe næsten ganske; i Januar d. A. var kun 0.97 % af den under Bygning værende Tonnage Træskibe. Lidt bedre stiller Forholdet sig med Hensyn til Bygning af Seilskibe af Jern eller Staal, hvilke endnu med nogen Fordel kunne anvendes i Australia- og Pacific-Farten. I Bygningen af disse er der endog gjort et vist Fremskridt, der imidlertid taber sin Betydning, naar det sammenlignes med den under Bygning værende Tonnage i sin Helhed eller med Dampskibstonnagen.

Nedenstaaende Tabel vil nærmere belyse dette.

Antal og Tonnage af Damp- og Seilfartøier af Jern og Staal samt af Træfartøier under Bygning den 1ste Januar:

Aar.	Jern- og Staal-Dampskibe.			Jern- og Staal-Seilskibe.			Træskibe.		
	Antal.	Gros Tons.	% af Tonnage under Bygning	Antal.	Gros Tons.	%	Antal.	Tons.	% af Tonnage under Bygning.
1879	237	328,950	87.02	28	30,653	8.18	125	18,669	4.8
1880	314	444,668	90.57	25	32,429	6.63	100	14,077	2.8
1881	432	780,920	92.64	37	53,850	6.39	76	8,769	0.97

Medens Træ ophører at benyttes til Bygning saavel af Damp- som af Seilfartøier, begynder Staal at blive et meget yndet Materiel i Skibsbyggeri. Ifølge Lloyds Register sattes i 1877 i Storbritannien Staalfartøier paa 1,118 Net Tons paa Vandet, i 1878 9,516 Tons, i 1879 12,473 Tons, medens i 1880 som ovenanført 30 Fartøier af Staal, udmaalende 38,164 Gros Tons, bleve registrerede. Ikke alene Staalets Styrke, Lethed og Elasticitet, forenet med Staalfartøiernes større Bæreevne, bidrage til denne Udvikling; ogsaa den

Forringelse i Materialets Pris, som i de sidste Aar er foregaaet, er en væsentlig Faktor; Staalplader, der i 1876 kostede £ 18. 10 pr. Ton, leveredes i 1880 for £ 11. 14. 5 og i 1879 for £ 10. 6. 2.

Ikke alene gjør der sig en stærk Kontrast gjældende mellem den gennemsnitlige Tonnage af de af Staal eller Jern og de af Træ byggede Fartøier, men der rører sig tillige en fremtrædende Tendents til stadigen at forøge Størrelsen af Staal- og Jernfartøier og omvendt at formindske den gennemsnitlige Tonnage af Træfartøier. Af den ovenfor indtagne Tabel over de den 1ste Januar i de sidste 3 Aar under Bygning værende Fartøier fremgaar saaledes følgende gennemsnitlige Tonnage af hvert Fartøi:

	Staal- eller Jern- Dampskibe.	Staal- eller Jern- Seilskibe.	Træskibe.
1879	1,388 Tons.	1,095 Tons.	148 Tons.
1880	1,416 —	1,295 —	140 —
1181	1,818 —	1,455 —	115 —

For en fuldstændigere Oversigts Skyld har jeg tilladt mig i Foranstaaende at behandle Storbritannien i sin Helhed; betragter man Skibsbyggeriet i Skotland og navnlig ved Clyde, der — som ovenfor anført — indtager 32 % af det Hele, vise sig de samme Forhold, som ovenfor ere fremhævede, nemlig stærk Udvikling, men ene i Retning af Dampskibe, betydelig Nedgang i Bygning af Seilskibe, fuldstændig Ophør af Bygning af Seilskibe af Træ og stadig voxende Størrelse af de byggede Fartøier.

Nedenstaaende Opgaver vil tilstrækkeligen godtgjøre dette.

Fartøier byggede ved Clyde:

Fartøiernes Slags.	1877.		1878.		1879.		1880.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Dampskibe.								
Krigsskibe	2	800	10	15,548	-	-	8	14,809
Hjulskibe	10	6,560	20	7,844	18	6,730	16	7,368
Skrueskibe	104	73,000	129	127,510	95	135,204	159	195,575
Lægtene	11	5,900	10	3,780	7	1,696	-	-
Mudderbaade	8	3,140	4	1,746	7	3,400	-	-
Seilskibe.								
Jernskibe	57	75,200	40	59,509	14	15,531	15	15,206
Træskibe	14	1,410	2	260	-	-	-	-
Lægtene	-	-	39	3,620	20	4,130	24	3,335
Yachts.								
Damp-Yachts	12	1,840	11	1,390	12	1,428	13	2,554
Seil-Yachts	10	150	5	225	18	341	6	168
	228	168,000	270	221,432	191	168,460	241	239,015

Værdien af de i 1880 ved Clyde byggede Fartøier anslaaes til £ 6,000,000 mod £ 4,000,000 i 1879.

Den Udvikling, Skibsbyggeriet ved Clyde vandt i forrige Aar, har antaget end større Proportioner i indeværende. I Begyndelsen af Aaret stod 114 Fartøier paa Stabelen mod 96 i Januar 1880 og 68 i Januar 1879. De fleste Værfter ere saa stærkt optagne, at de ikke kunne modtage yderligere Bestillinger. Der raader overalt den mest levende Virksomhed, der igjen har sin Tilbagevirkning paa andre Forholde.

Intetsteds er Tendentsen til stadigen at forøge de byggede Fartøiers Størrelse mere fremtrædende end ved Clyde. Uden at omtale den for Keiseren af Rusland byggede Yacht Livadia paa 11,800 Tons og 12,383 Hestkræfter, blev der i forrige Aar for flere Dampskibslinier bygget et større Antal Fartøier, udmaalende mellem 3—5,000 Tons. Fortiden staar blandt andre under Bygning for Cunard Co. 3 Fartøier paa resp. 8,500, 7,000 og 5,000 Tons, for Peninsular & Oriental Co. 5 Skibe paa 4,000 Tons hver, for Guion Co. et Fartøj paa 6,250 Tons, for Orient Co. et Fartøj paa 5,500 Tons, for det nordtydske Lloyd et paa 4,500 Tons o. s. v. I det Hele skal der fortiden befinde sig under Bygning ved Clyde mere end 50 Fartøier, udmaalende hvert over 3,000 Tons.

Disse forskellige ovenfor fremhævede Forholde fortjene den fuldeste Overveielse af vor talrige Skibsrederstand. De antyde, at en gennemgribende Forandring i Beskaffenheden af Transportmidlerne tilsøs fortiden foregaar i stor Udstrækning — at den uafbrudt og energisk gennemføres af den Nation, der har den væsentligste Del af Søtransporten i sin Haand — at altsaa de Forholde, denne Forandring indleder, inden et ikke langt Tidsrum ville blive ikke blot de i Storbritannien enegjældende, men ogsaa i andre Lande den Norm, hvorefter Alt vil rette sig, at saaledes det ældre tilvante, men ved den Tid antikverede, vil skydes end yderligere tilside og ganske ligge under i Konkurrencen med det nye.

Der kan vistnok herimod indvendes, at den Tilvæxt, der fortiden foregaar i Dampskibstonnagen, ikke er relativt større end hvad tidligere hyppigen har fundet Sted uden synderlig Fortrængsel for Seilskibe. Det kan fremhæves, at — saaledes som af Direktør Kjær oplyst — Dampskibstonnagens Fremgang i 1861—1865 var 12.1 % og i 1870—1873 14.8 % (mod 8 % i 1878—1879) og at desuagtet i efterfølgende Aar Seilskibe bleve stærkt eftersøgte; der kan med Styrke gjøres gjældende, at Tilvæxt af Tonnage (Damp og Seil) over den hele Verden i Virkeligheden er ringe (ifølge Kjær fra 1870—1879 3.65 % af den beregnede, 1.71 % af den virkelige Tonnage — ifølge engelske Opgaver: fra 1ste Juli 1877—1ste Juli 1880 1.5 %), at under Handelens stadige Udvikling Transportmængderne stige i større Forhold end Tonnagen og at der følgelig synes at være Grund til at antage, at Seilskibe fremdeles ville kunne bibeholde sin Stilling ved Siden af Dampskibe.

Denne Slutning turde have nogen Berettigelse, saalænge de Fordele, som Dampskibe besidde fremfor Seilskibe i sin større Hurtighed, Regelmæssighed, Søsikkerhed m. v. fandt en Modvægt i de større Udgifter, hvormed deres Anskaffelse og Drift var forbunden. Saalænge dette var Tilfælde kunde blot kostbarere Varer bære den forøgede Fragt, som Dampskibe fornødigede, og Seilskibe kunde saaledes bestaa ved Siden af dem. Heri er imidlertid i den senere Tid indtraadt væsentlige Forandringer. De Forbedringer, der ere blevne indførte i Materialets Fremstilling og Bearbejdning, har for en Del indskrænket Dampskibes Kostende. Navnlig har dog de Forbedringer, der ere blevne gjorte i Dampskibes Konstruktion og Drivkraft, i saa høj Grad forøget deres Effektivitet og tillige samtidigen saameget indskrænket de med Farten forbundne Udgifter, at Dampskibe nu ere istand til at antage de samme Fragter og med

Fordel at føre de samme Varer som Seilskibe. I denne Henseende fortjener at fremhæves, hvad nylig oplystes i et af Mr. Pearce i Glasgow holdt Foredrag, at et i 1856 bygget Dampskib Persia paa 3,600 Hestekræfter brændte $6\frac{1}{3}$ Tons Kul for hver Ton af Last, det førte, medens det i 1879 byggede Dampskib Gallia med compound engines paa 5,000 Hestekræfter brænder mindre end $\frac{1}{2}$ Ton, omendskjønt det gaar $2\frac{1}{2}$ Knob i Timen hurtigere. Og disse Fremskridt have vistnok endnu ikke naaet sine yderste Grændser. I denne Henseende berettiger de videnskabelige Opdagelser, der stadigen gjøres, til de dristigste Forhaabninger. Under disse Omstændigheder kan imidlertid Seilskibes Udestangen fra næsten alle Ruter kun betragtes som et Tidsspørgsmaal. Istand til at seile for de samme eller lavere Fragter end Seilskibe og i Besiddelse af mange Fortrin fremfor disse ville Dampskibe herefter i næsten alle Ruter foretrækkes og Seilskibe kun tilgaaes, naar hine ikke ere at erholde. Men med den nuværende Retning i Skibsbyggeriet vil det neppe kunne vare længe, inden Dampskibstonnagen vil strække til i næsten alle Transportruter. Det Tryk, der allerede nu hviler paa Seiltonnagen, vil da blive overvældende. Det er en Sag af den allerstørste Betydning, at vi ikke mere end nødvendigt udsætte os for at lide under disse Forhold. Dette kan dog formentlig kun undgaaes ved at slaa ind paa den af Storbritannien anviste Vei: Omformen af vor Tonnage fra Seil til Damp eller, hvis saadan Omformen i tilstrækkelig Udstrækning skulde ansees ugjørlig — hvad neppe kan antages — i alle Fald saadan Indskrænkning i nye Anskaffelser, at idetmindste endel af de fortiden i Seilfartøier nedlagte betydelige Kapitaler ville have fundet sin Afvikling, inden Seilskibes sidste Time er kommen.

Quebec.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	—	—	25	16,828	25	16,328	—
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	—	—	79	37,669	79	37,669	—
„ andre Lande til Hovedstationen	36	26,736	99	74,085	135	100,821	67,680
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	65	27,833	351	215,377	416	243,210	271,080
Ialt	101	54,569	554	343,959	655	398,528	338,760

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande fra Hovedstationen	158	115,857	2	1,792	160	117,649	3,082,500
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	482	235,792	13	5,087	495	240,879	5,908,320
Ialt	640	351,649	15	6,879	655	358,528	8,990,820

Distriktet besøgte af 58 svenske Fartøier dr. 33,951 Tons.

Aarsberetning dateret 29de Januar 1881.

Antallet af de til Distriktet i 1880 ankomne norske Fartøier udgjorde mod i 1879:

	1880.			1879.		
Quebec	160	dr.	117,649 Tons	146	dr.	94,846 Tons
Montreal	25	-	11,731 —	13	-	7,223 —
Three Rivers	12	-	9,010 —	10	-	7,646 —
Saguenay	26	-	13,660 —	24	-	12,318 —
Sault au Cochon	8	-	4,040 —	3	-	1,658 —
Bersimis	3	-	1,550 —	7	-	4,142 —
Rimouski	1	-	680 —	7	-	5,070 —
Metis	4	-	1,780 —	—	-	— —
Matane	3	-	1,543 —	3	-	1,369 —
St. Anne des Monts	1	-	462 —	—	-	— —
Gaspé	1	-	314 —	1	-	384 —
Dalhousie	15	-	7,046 —	9	-	4,581 —
Bathurst	27	-	13,327 —	10	-	5,308 —
Caraquet	8	-	3,957 —	6	-	3,202 —
Richibucto	13	-	4,294 —	23	-	8,122 —
Miramichi	216	-	107,607 —	139	-	67,391 —
Buctouche	3	-	1,069 —	3	-	986 —
Pugwash	10	-	4,423 —	6	-	2,886 —
Picton	4	-	1,238 —	3	-	1,362 —
Sydney	6	-	3,138 —	8	-	3,961 —
Halifax	47	-	20,367 —	16	-	5,632 —
St. John	45	-	21,484 —	31	-	15,912 —
Shediac	18	-	8,159 —	21	-	9,005 —

Tilsammen 655 dr. 358,528 Tons. 489 dr. 265,004 Tons.

De opseilede Bruttofragter udgjorde:

a) For Indgaaende	£ 18,820 mod i 1879 £ 11,030
b) „ Udgaende	- 499,490 — — - 352,720
Tilsammen	£ 518,310 mod i 1879 £ 363,750

Inden Distriktet er som Vrag solgt 6 norske Fartøier. Derhos er et Fartøi solgt for at dække de med Indefrysning og Havari forbundne Udgifter.

Af ovenstaaende Tabel vil sees, at de forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet i det forløbne Aar har været i stærk og glædelig Tilvæxt; en Tilvæxt, som rimeligvis ei heller vil blive blot forbigaaende, men tør formodes at ville skride videre fremad, eftersom Seilskibene mere og mere fortrænges i anden Fart og vore stærkeste Konkurrenter (de Britiske) efter den i Aarets Løb foregaaede Forandring i Quebecs Arbejderforenings Regler ei længere nyde nogen Fordel overfor fremmede Skibe, og efterhaanden skille sig ved Seil- og overgaa til Dampskibe. Ved en opmærksom Betragtning af Forholdene kan man formentlig ei væрге sig for Opfatningen af, at denne Seilskibenes Fortrængsel stedse hurtigere og hurtigere vil skride fremad og at Trælastfarten og navnlig Trælastfarten paa dette Konsulatsdistrikt vil blive Seilskibenes sidste Tilflugt. Men det tør ogsaa antages, at denne Fart endnu i mange Aar vil staa til disses Disposition. Distriktets mange tildels smaa og grunde Havne og navnlig Umuligheden af at skaffe den for Dampskibene saa nødvendige hurtige Expedition i Forbindelse med Betingelser, som Seilskibene byder ogsaa paa Lossestederne, vil formentlig være afgjørende til disses Fordel endnu i en lang Fremtid, hvilket sidste ogsaa tildels gjælder for Kornfarten, men væsentlig indskrænket til kun at gjælde for mindre Skibe og Ordreladninger.

Hvad angaar de Forholde, de forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet har været undergivet i det forløbne Aar, saa er det at beklage, at disse ingenlunde har været af de heldigste. Fragterne holdt sig paa et lavt og kun lidet lønnende Standpunkt. Og om det end maa medgives, at der i denne Henseende var lidt Fremgang til det bedre mod de nærmest foregaaende Aar, saa har andre Omstændigheder igjen bidraget til at forringe Skibsrederiets Udbytte. Dels foranledigede de ved Sæsonens Begyndelse saa ganske exceptionelle Isforholde saavel enkelte Forlis, som andre Søskader med disses Følger, Tab og voxende Assurancepræmier, som betydelig forsinkede Reiser, dels synes ogsaa Vind og Veirforholdene under Sæsonen forøvrigt at maatte have været mindre gunstige for hurtige Reiser og dels har Skibsfarten ogsaa lidt under en overhovedet mere sendrægtig Expedition i Havn. Nedenstaaende Opgaver vil nærmere belyse dette Forhold og supplere de med min Beretning for Aaret 1879 afgivne Tabeller; (se Pag. 186).

Naar, som af ovenstaaende Tabel A 1 vil sees, den gennemsnitlige Reisevarighed for Skibe bestemte til Steder ved St. Lawrencefloden nedenfor Quebec ei har lidt en saa stærk Tilbagegang, som for Fartøier bestemte til andre Steder i Distriktet, da skriver dette sig fra den Omstændighed, at ganske faa Skibe var under Vaarsæsonen bestemte til de nedre Lastepladse ved Saguenay og St. Lawrencefloden, som derfor ogsaa kun i liden Grad led under de exceptionelle Isforholde. Ankomstlisterne viser saaledes til ultimo Mai 5 Skibe som ankomme til disse Steder mod 46 Ankomster til Quebec og 121 til Steder ved St. Lawrencebugten.

Tabel A 1.

Reisevarighed.

	Til Quebec.						Til andre Steder ved St. Lawrencefloden nedenfor Quebec.						Til Steder ved St. Lawrencebugten.					
	Fra Norge.		Fra andre Nordsøhavne østenfor Isle of Weight.		Fra Steder vestenfor Samme.		Fra Norge.		Fra andre Nordsøhavne østenfor Isle of Weight.		Fra Steder vestenfor Samme.		Fra Norge.		Fra andre Nordsøhavne østenfor Isle of Weight.		Fra Steder vestenfor Samme.	
	Ant.	Dage.	Ant.	Dage.	Ant.	Dage.	Ant.	Dage.	Ant.	Dage.	Ant.	Dage.	Ant.	Dage.	Ant.	Dage.	Ant.	Dage.
For 1880	26	54.2	66	43.0	71	40.4	5	41.8	20	40.9	22	38.7	60	48.2	91	41.8	154	38.0
mod i 1879	42	44.2	57	42.7	46	39.6	12	39.9	23	42.7	13	34.6	76	39.3	48	38.1	95	36.9
og Middeltal for tidligere 6 Aar	—	47.9	—	44.2	—	41.9	—	43.7	—	41.2	—	40.4	—	41.3	—	39.9	—	37.4
Tabel A 2.																		
Mai	169	44.3	101	42.3	86	36.6	37	36.4	17	41.9	12	34.9	224	42.3	106	39.8	156	34.3
Juni	71	53.8	88	40.5	111	38.8	18	48.4	29	43.5	33	37.5	65	51.0	71	39.6	148	38.3
Juli	26	59.4	63	47.7	84	45.2	3	68.3	15	40.6	12	44.5	15	52.6	27	43.5	73	41.6
August	14	52.3	61	43.3	82	44.3	6	50.8	29	42.6	36	36.6	14	44.9	53	39.7	125	34.8
September	7	41.7	124	42.7	119	40.2	2	38.5	26	36.5	36	41.8	7	39.3	38	39.6	170	36.8
Oktober	2	58.0	41	52.2	53	45.9	—	—	6	46.8	13	49.8	2	39.0	14	45.7	49	46.2
November	—	—	2	78.0	2	73.0	—	—	—	—	—	—	—	—	1	68.0	4	60.0

Reisevarighed til nedennævnte Steder stiller sig som følger:

Tabel A 3.

Stederne.	Til Steder paa Østkysten af England og østenfor Isle of Weight.			Til Steder vestenfor Samme.			mod i Fireaars-terminen 1876—79	Til Steder paa Østkysten af England og østenfor Isle of Weight.			Til Steder vestenfor samme.		
	Antal.	Dage.	Middel-tal.	Antal.	Dage.	Middel-tal.		Antal.	Dage.	Middel-tal.	Antal.	Dage.	Middel-tal.
Quebec . . .	92	4,250	46.2	71	2,873	40.4		426	18,391	43.2	294	11,964	40.1
Saguenay . .	16	650	40.6	14	577	41.2		63	2,580	41.0	64	2,657	41.5
Miramichi . .	105	4,671	44.5	113	4,197	37.1		232	9,227	39.8	297	10,676	35.9
Richibucto .	5	237	47.4	6	240	40.0		39	1,515	38.8	28	1,001	35.7
St. John . .	8	363	45.4	17	703	41.4		43	1,940	45.1	44	1,877	42.6
Halifax . . .	10	354	35.4	30	1,088	36.3		13	474	36.5	39	1,412	36.2

og viser saaledes alene med Undtagelse af Atlanterhavshavnene overhovedet en Tilbagegang, der hovedsagelig skyldes Vaarsæsonens Isforholde.

Gjennemsnitsvarighed af Reiser fra Quebec til England:

Tabel A 4.

	Til Steder østenfor Isle of Weight.		Til Steder vestenfor Samme.		mod i Aaret 1879.	Til Steder østenfor Isle of Weight.		Til Steder vestenfor Samme.	
	Antal.	Dage.	Antal.	Dage.		Antal.	Dage.	Antal.	Dage.
Ultimo Juli	21	40.8	19	40.8		36	32.0	20	31.0
I August	17	41.2	5	32.4		21	40.8	8	37.0
- September	16	38.9	5	35.6		7	35.6	1	53.0
- Oktober	8	43.7	4	48.7		24	37.9	4	27.5
- November	36	44.1	11	41.8		7	47.6	2	45.5
- December	5	40.8	5	48.4		2	62.0	2	43.0
I Sæsonen	103	41.9	49	39.2		97	37.1	37	33.9

og viser saaledes ogsaa en overhovedet følbart Tilbagegang.

Tur- og Returreiser indbefattet en Ballastløsning og Indladning af Trælast i nedennævnte Havne:

Tabel A 5.

	Quebec til						Miramichi til					
	Vestkysten og Retur.			Østkysten og Retur.			Vestkysten og Retur.			Østkysten og Retur.		
	Antal	Dage.	Tons.	Antal	Dage.	Tons.	Antal	Dage.	Tons.	Antal	Dage.	Tons.
I 1880	11	117.9	743	18	112.9	848	31	112.9	523	—	—	—
Mod i 1879	11	110.9	656	15	107.4	787	20	116.1	523	6	110.8	609
og i Aarrækken												
1874—79.	—	120	563	—	118	783	—	107	505	—	110.7	543

Ovenstaaende viser saavel for Quebec- som for Miramichifarten 6 à 7 Dages længere Reiser Tur og Retur paa samme Tid som Skibenes gennemsnitlige Størrelse i Quebecsfarten ikke er saa ubetydelig større end Miramichifarernes. De forlængede Reiser skyldes dels mindre gunstige Vindforholde under Reiserne og dels forsinkede Expeditioner i Havn saavel paa Lade- som paa Lossestederne.

Nedenstaaende Opgaver angiver Expeditionshurtighed i Havn samt Lastindtagenderne for Aaret 1880 og vil supplere de ved Tabel B til min Indberetning for Aaret 1879 givne Optegnelser.

Tabel B.

Steder.	Tons Regi- ster.	Indta- gende af skaaren Last i Tons Maal.	Gjen- nem- snitlig pr. Ton Regi- ster.	Op- hold i Havn i Dage pr. 100 Reg. Ton.	Mod i Aa- ret.	Tons Regi- ster.	Indta- gende af skaaren Last i Tons Maal.	Gjen- nem- snitlig pr. Ton Regi- ster.	Op- hold i Havn i Dage pr. 100 Reg. Ton.
Quebec	63,478	116,534	73.43	2.59	1879	54,751	100,331	73.30	2.54
St. Thomas &c. .	6,741	12,950	78.06	4.31	—	12,608	23,599	74.80	3.65
Montreal	6,478	12,334	76.16	—	—	635	1,052	66.27	—
Three Rivers . . .	9,010	15,782	70.06	2.43?	—	7,646	14,747	77.10	2.37?
Saguenay	18,358	35,876	73.80	3.13?	—	15,829	29,589	74.77	3.37?
Escoumains	—	—	—	—	1876	2,914	5,358	73.50	4.52
Sault au Cochon .	4,396	8,242	75.00	3.98	1879	3,631	6,626	73.00	3.23
Bersimis	1,550	2,766	71.38	4.00	—	4,142	7,025	67.84	4.30
Rimouski	680	1,186	69.94	4.41	—	6,207	11,076	71.38	3.51
Metis	5,481	10,446	76.26	3.94	—	—	—	—	—

Steder.	Tons Regi- ster.	Indta- gende af skaaren Last i Tons Maal.	Gjen- nem- snitlig pr. Ton Regi- ster.	Op- hold i Havn i Dage pr. 100 Reg. Ton.	Mod i Aa- ret.	Tons Regi- ster.	Indta- gende af skaaren Last i Tons Maal.	Gjen- nem- snitlig pr. Ton Regi- ster.	Op- hold i Havn i Dage pr. 100 Reg. Ton.
Matane	1,339 *)	—	—	3.44	1879	2,214	4,224	76.33	5.13
Dalhousie	7,046	13,328	75.66	5.33	—	4,581	8,510	74.31	4.78
Bathurst	13,327	24,911	74.77	5.23	—	5,308	9,731	73.33	4.44
Caraquet	3,957	7,423	75.03	6.04	—	3,202	6,097	76.16	4.94
Richibucto	3,433	6,732	78.44	5.95	—	8,462	16,127	76.22	6.36
Miramichi	118,904	223,267	75.11	4.46	—	74,225	139,880	75.33	4.31
Buctouche	1,069	2,011	75.45	5.33	—	1,348	2,640	78.34	6.22
Shediac	8,730	16,467	75.45	5.33	—	8,984	17,282	76.90	6.66
Pugwash	4,423	9,108	82.37	6.06	—	4,009	7,829	78.36	5.06
St. John	22,951	42,900	74.77	4.17	—	16,438	31,965	76.73	3.99
Halifax	8,746	15,625	71.46	5.20	—	622	2,566	77.58	—

*) Blandet Last, uskikket til Kalkulation og Sammenligning med Indlastning andetsteds.

Betræffende Optegnelse angaaende Expeditions hastighed bemærkes, at medens for alle øvrige Steders Vedkommende den Tid, der medgaar til Losning af indehavende Ballast, er medindbefattet, gjælder dette kun i indskrænket Grad for Three Rivers. Betræffende Saguenay savnes bestemte Opgaver om dette Forhold, men efter hvad mig er forklaret antages det, at Beregningen kun omfatter den til Lastning benyttede Tid. Af samtlige Steder giver Pugwash for de to Aar, hvorfor Opgaver haves derfra, det bedste Indtagende men ogsaa en sen Expedition.

Betræffende de til Tabellen givne oplysende Bemærkninger angaaende Forholdene forøvrigt i de respektive Havne og Udskibningssteder anføres, at saavidt kommet til Konsulatets Kundskab, er deri ingen anden Forandring foregaaet end hvad oplyst ved tidligere Indberetninger angaaende Arbejderforholdene ved Hovedstationen. Videre skal jeg til min Bemærkning angaaende Bersimis forklare, at det ei længere gjælder, at der intet Uheld er indtruffet, og at jeg, efter under en Reise at have erhvervet mig, som jeg tror, paalidelig Lokalkundskab om Ankerpladsens Beskaffenhed, maa fraraade Befaren af dette Sted til enhver anden Tid end den allerbedste Aarstid, Maanederne Mai, Juni, Juli og den første Halvdel af August.

Arbejdsforholdene. Herom henvises til hvad anført i min Skrivelse af 15de December sidstl.*) hvilket for Hovedstationens Vedkommende ogsaa gjælder hvad angaar

*) *Uddrag af Skrivelse af 15de December 1880.*

Arbejdsforholdene har alene for Quebecs Vedkommende undergaaet nogen Forandring, en Forandring som dog kun forsaavidt øver Indflydelse paa vore Skibe, at den tidligere Fordel, der tilstodes britiske Skibe at kunne benytte

Matrosers Rømning, dog er i de der afgivne Desertioner ei indtaget et Antal af 10 Rømnings, der indtraf fra Skibe beliggende ved Udhavnen St. Thomas, og hvorved Forholdet ved Hovedstationen vil stille sig lig Aaret 1879. Ved Vicekonsulsstationerne har beklageligvis dette Onde derimod grebet stærkt om sig og viser et Antal af 147 paa 495 Skibe mod 58 paa 343 Skibe i Aaret 1879. Nedenstaaende Tabeller vil vise hvordan dette Forhold stiller sig saavel for Hovedstationen som ved Vicekonsulaterne for Aaret 1880 og tilbagegaaende Aarrække til og med 1874, hvorved bemærkes, at da Opgave mangler fra Vicekonsulaterne over Besætningernes Antal, er disse beregnet med $2\frac{1}{10}$ Mand pr. 100 Tons, hvilket antages tilstrækkelig nær at træffe det Rigtige.

sine Besætninger til Hjælp ved Indladningen, er bortfaldt. Hermed er ogsaa bortfaldt det Moment, der af Ladningskontraktørerne med saameget Held var benyttet som Agitationsmiddel til at skrupe Arbeidspriserne for vore Skibe op til en enorm Høide, og Nødvendigheden af nogen særlig Assistance fra Konsulatets Side er derfor ei længere tilstede. Vore Skibe staa nu ganske paa samme Fod, hvad Betingelserne for Arbeide angaar, som britiske Fartøier, og vore Skibsredere og Skibsførere er dermed i Besiddelse af alle opnaaelige Midler til at skaffe sig det billigste og bedste Arbeide. Jeg skal alene til Bedømmelse af paaregnelige Ladningsudgifter anføre, at en af de Mænd, der tidligere har nydt stor Anseelse blandt vore Skibe, men som nu har trukket sig tilbage fra Stuerforretningerne, for mig har forklaret, at sædvanlig Indladning med 16 Mands Besætning i 10 Timers Dag kan passende ansættes til fra 5,000 til 8,000 Quebec Std. (70 til 110 Pet. Std.) alt efter Lastens Beskaffenhed og Bekvemmelighederne forøvrigt, hvilket giver en Arbeidsudgift af fra 47 c. til 70 c. pr. Std., hvortil Stuerløn, der kan ansættes til 20 à 25 c. pr. Std.

I alle øvrige Havne fluktuerer Arbeidspriserne efter Kravet paa Arbeide og det vil derfor altid øve en stor Indflydelse og foranledige stærk Stigning, naar Omstændigheder indtræffe som under Vaarflaaden, da Kravet paa Arbeide i den Grad var stort, at det ikke kunde tilfredsstilles. Arbeidsudgifterne løb derfor ogsaa stærkt op og navnlig gjælder dette for Miramichi, som besøges af et saa stort Antal Skibe og hvor der ifølge Beretninger betaltes indtil \$ 1.80 pr. Std. Planker og \$ 2.20 pr. Std. Bord.

Rømningsvæsenet har for Hovedstationen været tilstede og Crimperne har udviklet en endnu større Virksomhed end i foregaaende Aar. Dette har dog ogsaa fundet sin Modvægt i en Energi udvist af Flodpolitiet, som ingensinde tidligere har været seet og hvorved det virkelige Tab ved Rømnings har været holdt inden Forholdet i Aaret 1879. Der er saaledes anmeldt ialt 102 Desertører fra norske Skibe, men hvoraf et Antal af 22 altsaa mere end 20 % atter ere paagrebne, hvorefter Nettotabet udgjør et Antal af 80, der giver 0.67 pr. 1,000 Tons eller 3.59 % af Besætningens Sum mod i Aaret 1879 henholdsvis 0.76 af 3.83. Denne Virksomhed fra Flodpolitiets Side fortjener al Anerkjendelse, som udvist under yderst vanskelige Forholde og ei uden Fare paa Liv og Helbred ved Crimpernes Voldsomhed og Samvittighedsløshed. Som et Exempel paa udvist Virksomhed kan anføres, at samtidig med at en norsk Skibsfører paa Konsulatet anmeldte Rømning af 2 Mand af Besætningen, blev ogsaa Melding afgivet om deres Paagriben i Montreal. Og videre at det i forskellige Tilfælde er lykkedes at angribe Ondet i sin Rod gennem de egentlige Anstiftere, Boardingshusmasterne, hvoraf flere have været tiltalte og straffede med flere Maaneders Fængsel.

Desertioner fra norske Skibe.

Tabel C. 1.

Ved Hovedstationen:

Aar.	Antal Skibe.	Tonnage.	Antal.				Procent Rømminger af Besætningernes Antal.	Nationalitet af Desertører.					
			Besætning.	Rømminger.	Rømminger pr Skib.	Rømminger pr. 1,000 Tons.		Indfødte.	Fremmede.	Pr. 1,000 Tons.			
										Hjemme-forhyrede.	Forhyrede i Udlandet.	Fremmede.	Hjemme-forhyrede.
1874	254	159,100	3,309	186	0.73	1.17	5.62	-	-	-	-	-	-
1875	203	127,400	2,695	94	0.46	0.74	3.49	39	15	40	0.31	0.12	0.31
1876	259	177,800	3,793	82	0.32	0.46	2.16	17	19	46	0.09	0.11	0.26
1877	208	143,100	3,026	70	0.34	0.49	2.31	19	10	41	0.13	0.07	0.29
1878	116	84,700	1,761	48	0.41	0.56	2.73	13	5	30	0.15	0.06	0.35
1879	146	96,800	1,933	74	0.51	0.76	3.83	29	18	27	0.30	0.18	0.28
1880	160	117,600	2,232	90	0.56	0.77	4.09	39	11	40	0.33	0.09	0.34

Tabel C 2.

Ved Vicekonsulsstationerne.

1874	320	138,200	2,902	143	0.45	1.03	4.92	-	-	-	-	-	-
1875	321	148,400	3,116	53	0.17	0.36	1.70	21	-	32	0.14	-	0.22
1876	315	154,900	3,253	89	0.28	0.58	2.73	49	4	36	0.32	0.03	0.23
1877	299	152,800	3,209	85	0.28	0.56	2.65	46	4	35	0.30	0.03	0.23
1878	314	166,400	3,494	70	0.22	0.42	2.03	7	43	20	0.04	0.25	0.12
1879	343	168,200	3,532	58	0.17	0.34	1.64	33	5	20	0.19	0.03	0.12
1880	495	240,900	5,059	147	0.30	0.61	2.87	100	10	37	0.41	0.04	0.15

Telegrafnettet. Den i flere tidligere Beretninger omhandlede, paa Dagsordenen staaende Foranstaltning ved Hjælp af undersøiske Telegrafledninger at inddrage Øerne i St. Lawrencebugten i Telegrafnettet er skredet sin Fuldendelse nær ved Istandbringelse af Ledninger til Øerne Anticosti og Magdalen samt til Bird Rocks. Derimod gjenstaar endnu som ufuldendt Ledningen til St. Pauls Ø. Paa Øen Anticosti er Ledningen ilandbragt ved Sydvestpyntens Fyrtaarn, fra hvilket Sted nu daglige Bulletiner indløber om Vind og Veirforholdene. Den har allerede vist sin Nytte til Redning af forskellige i Slutningen af November Maaned forliste Skibsbesætninger, ialfald fra Overvintring paa Øen, hvor de vilde have været udsatte for Lidelser og Savn, hvoraf i tidligere Aar mange ere bukkede under. Landlinier er endnu under Anlæg langs Øens Sydkyst og er besluttet at skulle udstrækkes hele Strækningen til Øst- og Vestpynterne med etablerede Telegraf- og Semaforstationer paa forskellige Punkter. Der er ogsaa under Overveielse et System, hvorved samtlige Stationer paa Kysterne og Øerne skulle sættes i Besiddelse af daglige Bulletiner betræffende Vind, Veir, Is og andre Forholde af Vigtighed for de Søfarende

til Signalisering til forbiseilende Skibe. Det tør haabes, at Beslutning vil blive fattet i betimelig Tid til Publikation forinden Vaarflaadens Afseiling fra Europa. Allerede i den endnu ufuldendte Stand vil der igjennem den kunne hentes Oplysninger betræffende Is, Vind og Veirforholde i de forskjellige Dele af St. Lawrencebugten af den største Vigtighed for en betryggende Navigeren. I en tidligere Del af næstkommende Sæson vil Ledningen blive istandbragt til Øen St. Paul ved Mundingen af St. Lawrencebugten. Allerede ved Øen St. Pierre vil der ved den franske Regjerings Imødekommenhed gjennem det under Overveielse værende System for Signalisering blive givet Anledning til at indhente de ovenomhandlede Oplysninger betræffende Isforholdene.

Fyre og Sømærker. Virksomheden i denne Branche har hovedsagelig omfattet Havne og Ledfyre. Blandt ny oprettede Kystfyre kan nævnes:

1. Omdreie Fyr paa Øen Grand Manau i Fundybugten, der tændes den 1ste Februar og viser 3 hvide og 3 røde Blus med Mellemtid af 20" Varighed, Lysvidde 20 Kvartmile.
2. Lavt Fyr anbragt paa den sydlige Ende af Øen Belle Isle i Strædet af samme Navn omtrent 300 Fod lavere end det ældre Fyr, der ved dets Høide oftere fordunkles af Taage. Synsvidde 17 Kvartmile.
3. Fast Fyr paa Fame Point ved St. Lawrencebugten og Indløbet til Floden af samme Navn, med Synsvidde 20 Kvartmile. Herved er et vigtigt Hul i Fyrrækken udfyldt.
4. Blink Fyr paa Øen St. Esprit ved Østkysten af Cap Breton Ø, Synsvidde 14 Kvartmile; endelig kan nævnes et Taagehorn anbragt paa Øen Compabella sydlig i Fundybugten.

Lodsvæsen. Følgende Forandringer af nogen Betydning for vore Skibe ere foregaaede:

1. Miramichi. Ved Benyttelse af Slæbebaad til udenfor den ydre Bar reduceres Lodsbetalingen med 25 c pr. Fod.
2. Wallace. Nyt Lodsreglement og Taxt, hvorved Lodsbetalingen fastsættes saaledes:

Skibe af Drægtighed fra	80 til 160 Tons	§ 6 ind og § 4 ud
Do.	" 160 - 230 —	- 9 " - - 6 "
Do.	" 230 - 400 —	- 12 " - - 8 "
Do.	" 400 og derover	- 14 " - - 10 "

3. Tatamagouche og Bruce. Nyt Lodsreglement og Taxt, hvorved Lodsbetalingen fastsættes saaledes:

Skibe af Drægtighed fra	80 til 150 Tons	§ 6 ind og § 4 ud
Do.	" 150 - 250 —	- 8 " - - 5 "
Do.	" 250 - 400 —	- 10 " - - 7 "
Do.	" 400 - 500 —	- 12 " - - 8 "
Do.	over 500 Ton	2½ c pr. Ton ind og 2 c pr. Ton ud.

Havnevæsen. Bathurst; den tidligere opkrævede Havneafgift af 4 c pr. Ton er ophævet.

Cow Bay; Skibe, der anløbe denne Havn fragsøgende og igjen afgaa i Ballast, ere fritagne for Havneafgift, forsaavidt ikke Havnedæmningen benyttes til Skibes Beskyttelse.

Fiskerierne. Som i tidligere Aar gjælder fremdeles, at der for de kanadiske Fiskerier endnu ikke foreligger Beretning, der har Krav paa Paalidelighed, til Oversigt over denne Bedrifts Resultater, dog antages Torskefiskeriet at ville saavel hvad angaar Fangst som Tilberedning at være som et

Middelaars. Fra Newfoundland angives, som i tidligere Beretninger forklaret, at Sælfangsten afgav ca. 250,000 Sæl og at saavel Bank- som Kyst- og Labradorfiskeriet overhovedet har givet mere end et Middelaar, men at Tilberedningen er foregaaet under uheldige Klimatforholde og lader meget tilbage at ønske.

Handel. Af de til Konsulatet indkomne Beretninger erfares, at en Ladning bestaaende af Ammoniak og Phosphat tilsammen ca. 390 Tons er afskibet fra Montreal til Helsingborg. Resultatet deraf er dog Konsulatet ubekjendt og det ansees tvivlsomt, om Forretningen indehaver de fornødne Betingelser for nogen Fremtid.

Nedenstaaende Opgaver vil give Oversigt over Distriktets Export af dets forskellige Industriartikler til alle Lande og viser næsten i alle Brancher stærke og glædelige Fremskridt. Navnlig gjælder dette hvad Skov og Agerbrug angaar.

	1880.			1879.		
	Egne Produkter.	Fremmede Produkter.	Tilsammen.	Egne Produkter.	Fremmede Produkter.	Tilsammen.
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Bjergværksdrift.	1,553,536	160,679	1,714,215	905,718	91,986	997,704
Fiskerierne	6,611,428	40,960	6,652,388	6,097,342	58,457	6,155,799
Skovbrug	24,411,571	811,247	25,292,818	14,064,108	576,918	14,641,026
Fædrift	20,303,399	1,031,597	21,335,996	16,109,383	703,263	16,862,646
Agerbrug	21,336,719	11,053,396	32,390,115	21,740,182	9,068,168	30,808,350
Manufakturvarer . . .	3,355,327	1,158,053	4,513,380	2,640,810	624,785	3,265,595
Forskjellige Artikler . .	722,154	179,001	901,155	477,048	71,627	548,675
Tilsammen	78,294,134	14,505,933	92,800,067	62,034,591	11,245,294	73,279,795
Penge og ædle Metaller			878,248			1,101,839
	Summa 93,678,315			74,381,634		
Videre fremmede Produkter, hvorover Specifikation mangler				175,175		
				Summa 74,566,809		

Exportforretningen omfatter saaledes en forøget Værdi af Distriktets egne Produkter af ca. $16\frac{2}{10}$ Millioner Dollars og af fremmede Produkter af ca. $3\frac{3}{10}$ Millioner, tilsammen ca. $19\frac{1}{2}$ Millioner, hvoraf alene paa Fiskerierne af eget Produkt henved $\frac{1}{2}$ Million, paa Trævarer ca. $10\frac{4}{10}$ Millioner, Fædrift $4\frac{2}{10}$ Millioner, Bjergværksdrift af eget Produkt ca. $\frac{6}{10}$ Millioner, Manufakturvarer ca. $\frac{7}{10}$ Millioner og forskellige Artikler ca. $\frac{3}{10}$ Millioner. Derimod har Agerbruget givet en mindre Export af ca. $\frac{4}{10}$ Millioner. Angaaende Importen savnes endnu for Aaret afsluttede Opgaver, men det erfares dog af hvad foreligger, at denne Branche af Forretningerne vil med et betydeligt Tal overstige Indførselsværdierne i foregaaende Aar og ikke i den i tidligere Aar

almindelige Grad afvige fra Værdien af Distriktets Udførsel af egne Produkter, samt at den enorme Deficit i Handelsbalancen, der har vist sig gennem mange tilbagegaaende Aar, ei længere vil være tilstede, hvorved en sundere Tilstand vil indtræde.*)

Toldintraderne til 30te November androg \$ 14,728,851.59 mod i samme Tidsrum i 1879 \$ 11,955,019.79 og Angivelser til Hjemmeforbrug \$ 74,685,270 mod \$ 61,809,783.

Stigningen af Eiendomsværdier og Værdipapirer vedvarede indtil Aarets Udgang, som nedenstaaende Opgaver over forskellige Værdipapirers Kurs ved Aarets Begyndelse og Ende vil vise, hvorhos videre angives den høieste og laveste Kurs i Aarets sidste 6 Maaneder.

*) I Skrivelse af 16de Februar 1881 meddeler Konsulen, efter Indberetning fra de forenede Rigers Vicekonsul i St. Johns, nedenstaaende Opgave over Kolonien Newfoundlands Export i Finantsaaret, der ender med Udgangen af Juli Maaned 1880, sammenlignet med samme Tidsrum det foregaaende Aar:

		1880.	1879.
Torsk, tørret	Qvt.	1,419,505 \$ 4,826,317	1,387,610 \$ 4,670,790
— saltet	—	372 - 446	144 - 432
Sælskind	Stkr.	223,795 - 179,036	458,951 - 321,951
Tran af alle Slags	Tierces	9,550 - 1,085,112	10,838 - 1,074,113
Torskeaffald og Spæk	—	67 - 1,176	60 - 1,404
Lax, saltet	—	6,765 - 135,300	6,707 - 120,726
— nedlagt	⌘	36,096 - 3,610	6,576 - 658
Sild, saltet	Brls.	56,197 - 224,788	63,851 - 153,419
— frosset eller røget	—	2,398 - 2,158	— - —
Ørret	—	1,080 - 6,480	1,622 - 11,354
Torskerogn	—	760 - 2,280	858 - 2,574
Makrel, saltet	—	5,766 - 17,298	— - —
— tørret	Qvt.	95 - 380	— - —
Makrel, Pigvar & Hel-			
lefisk	Brls.	— - —	3,035 - 8,126
Kolje	Qvt.	712 - 1,851	758 - 2,274
Kabliau	Brls.	440 - 220	299 - 299
Torskemaver & Tunger	—	— - 28	— - 79
Hummer, nedlagt	⌘	1,124,580 - 93,715	1,168,800 - 116,880
Ertser	Tons	25,545 - 510,900	28,405 - 511,290
Regulus	—	— - —	— - 44,500
Forskjellige Artikler	—	— - 40,000	— - 121,936
Tilsammen \$ 7,131,095			\$ 7,162,805

Aaret viser saaledes en Tilbagegang i Exportværdi af henved \$ 32,000, der blandt Fiskeriprodukter væsentlig skriver sig fra uheldig Sælfangst og Tilbagegang i Prisen paa Hummer, medens Artiklerne Torsk, Tran, Lax, Sild og Makrel har givet større Afkastning end i Aaret 1879. Overhovedet har Udbyttet af Fiskerierne holdt sig ved omtrent samme Tal i begge Aar.

	1ste Januar.	31te Dec.	Høiest.	Lavest.
Montreal Bank . . .	137 ³ / ₄ %	168 ¹ / ₄ %	168 ³ / ₄ % 30 Dec.	138 ¹ / ₂ % 6 Juli
Merchants — . . .	86 ¹ / ₄ -	116 ¹ / ₂ -	120 - 24 Nov.	95 - 6 —
Toronto — . . .	125 -	141 -	144 ¹ / ₂ - 2 Dec.	128 - 17 —
Molsons — . . .	80 -	104 ¹ / ₂ -	108 - 23 Nov.	85 - 6 —
Montreal Telegraph Co.	93 -	133 -	139 - 25 —	98 - 6 —
Do. Gas Co. . .	111 ³ / ₄ -	116 -	121 ³ / ₄ - 25 —	103 - 8 —
Richilieu & Ont. Nav. Co.	41 -	61 ¹ / ₄ -	67 ³ / ₄ - 24 —	39 - 6 —

Det bemærkes hertil, at de for Montreal Telegraph Co. og Richilieu & Ont. Nav. Co. pr. 31te December noterede Kurser er ex Dividende, som da var forfalden.

Hvad den for de forenede Rigers Skibsfart saa vigtige Trælastexport angaar, skal bemærkes, at denne har for det hele Distrikts Vedkommende været i raskt Opsving og vistnok givet Exportørerne et lønnende Udbytte.

Exporten af Tømmer af alle Slags udgjorde	17,196,760 Fod	mod i 1879	8,708,240
Stav	1,313 Mille	—	1,503
Planker	9,023,393 Qub. Std.	—	7,054,719
Lathwood	628 Cords	—	595

og viser saaledes en Forøgelse i Export af Tømmer af ca. 5,200,000 Fod og af Planker henved 2 Millioner Quebec Standards.

Produktion og Tilførsel har ligeledes atter været i betydelig Tiltagende og viser af Tømmer af alle Slags en Tilførsel af

	11,114,154 Fod	mod i 1879	6,169,297 Fod
Stav	695 Mille	—	349 Mille
Planker	8,820,000 Qub. Std.	—	5,482,438 Qub. Std.
Lathwood	106 Cords	—	104 Cords

og viser saaledes en forøget Tilførsel af ca. 5 Millioner Fod Tømmer og 3³/₁₀ Millioner Quebec Std. Planker.

Beholdningerne angives som følger:

Tømmer af alle Slags	9,686,873 Fod	mod i 1879	17,890,738
Stav	489 Mille	—	1,176
Planker	2,141,268 Qub. Std.	—	2,916,040
Lathwood	90 Cords	—	174

og er saaledes aftaget med ca. 8²/₁₀ Millioner Tømmer og 770,000 Quebec Std. Planker.

Ved Sæsonens Slutning noteredes Priserne saaledes:

Tømmer, White Pine . . .	14 à	39 c.	mod i 1879	9 à	31 c.
Red — . . .	16 -	27 -	—	12 -	24 -
Eg	43 -	52 -	—	32 -	42 -
Alm	23 -	30 -	—	22 -	30 -
Ask	28 -	32 -	—	27 -	28 -
Birk	18 -	19 -	—	18 -	19 -
Tamarac	10 -	14 -	—	9 -	12 -
Planker, Pine 1ste Sort . .	§ 108 -	§ 112	—	§ 96 -	§ 100
— 2den — . . .	70 -	72	—	64 -	66
— 3die — . . .	37 -	39	—	28 -	30

Planker, Spruce 1ste Sort . . .	§ 40 à § 44	mod i 1879 § 34 à § 36
— 2den — . . .	26 - - 28	— - 24 - - 25
— 3die — . . .	20 - - 23	— - 18 - - 20
DryFloated 1ste Sort - . .	102 - - 104	—
— 2den — . . .	68 - - 69	—
— 3die — . . .	34 - - 35	—
Floated 1ste Sort . . .	92 - - 96	— - 88
— 2den — . . .	61 - - 64	— - 58
— 3die — . . .	30 - - 32	— - 26
Michigan 1ste Sort . . .	120	— - 104 - - 110
— 2den — . . .	75	— - 70 - - 72

Priserne for Tømmer er pr. Kubikfod og for Planker pr. Qubec Std.

Den ved Udgangen af 1879 allerede indtraadte Stigning i Priser paa Stedets Stapelartikel har saaledes ei alene vedvaret, men endog, med Undtagelse af den mindre væsentlige Artikel Birk, nydt Fremgang.

Stedets Trælastexport har sysselsat et Skibsrums af 555,451 Tons mod i 1879 364,628 Tons, altsaa en Tilvæxt af mere end $\frac{1}{3}$.

Fra Provindsen New Brunswick angives Exporten saaledes:

	1880.		1879.	
	Skibe.	Tons.	Skibe.	Tons.
Miramichi	349	178,871	261	128,276
Dalhousie	43	21,639	34	17,513
Bathurst	33	15,230	20	10,323
Richibucto	56	23,217	55	22,029
Shediac	27	12,199	35	14,231
St. John	338	259,944	226	179,361
Caraquet	8	3,957	6	3,116
Sackville	10	3,925	6	1,507
Summa	864	518,982	642	376,356

hvilket ligeledes viser en Tilvæxt af merere end $\frac{1}{3}$.

Exporten angives videre saaledes:

	Fod Planker.	Tons Tømmer.	Palings.	Fod Birk.	Læster.
St. John	215,485,000	18,476	—	—	—
Dalhousie	15,262,845	5,935	39,405	191,892	—
Bathurst	13,125,946	80	813,302	—	—
Richibucto	21,372,346	335	41,200	—	—
Shediac	10,917,080	—	—	—	—
Miramichi	155,004,559	3,306	4,651,703	—	—
Caraquet	3,729,012	—	—	—	—
Sackville	4,037,000	—	53,500	—	211,500
Summa	438,931,788	28,132	5,599,110	191,892	211,500
mod i 1879	327,338,825	14,858	3,928,116	—	—

Overvintrende Beholdninger angives ved samtlige Vicekonsulsstationer til ca. 64,000 Petb. Std. Planker tilligemed endel Skurlast og Tømmer, hvorom nærmere henvises til mine Skrivelser af 10de og 17de ds. *)

Damp- kontra Seilskibe. Til Belysning for dette Distrikts Vedkommende i dette navnlig for Norges Handelsflaade saa betydningsfulde Spørgsmaal hid-sættes endel efter officielle Tabeller udarbejdede Opgaver for Aarene 1876, 1877, 1878 og 1879, der udvise, i hvilket Forhold Dampskibe have deltaget i Farten paa dette Distrikt.

	Indgaaende.				Udgaaende.		
	Aar.	Total Tonnage.	Heraf Damp.	% Damp.	Total Tonnage.	Heraf Damp.	% Damp.
Oversøisk Fart	1876	1,972,459	1,163,034	39	2,938,305	1,061,748	36½
	1877	3,295,985	1,322,955	40	3,348,835	1,281,920	38½
	1878	3,341,465	1,285,548	38	3,342,919	1,164,790	35
	1879	3,049,521	1,320,124	43	3,039,029	1,177,723	38½

*)

Skrivelse af 10de Januar 1881.

Ifølge til Dato foreliggende Opgaver fra forskjellige Vicekonsulater udgjorde de ved disse overvintrende Trælastbeholdninger, disponible til tidlig Af-skibning, ca. 30,000 Petb. Std. fordelte saaledes:

Bersimis	4,500 Std.	Bathurst	1,150 Std.
Sault au Cochon	850 —	Caraquet	200 —
Escoumain	2,000 —	Miramichi	8,000 —
Three Rivers	16,800 —	Buctouche	100 —
Rimouski	800 —	Shediac	300 —
Matane	4,300 —	St. George	300 —
Dalhousie	750 —		

hvtortil ved Hovedstationen ca. 30,000 Std. Planker og 200,000 Std. Tømmer alt indbefattet. Fra Saguenay, St. John, Richibucto og Montreal foreligger fremdeles ingen Opgaver, men, naar frasees førstnævnte Sted, antages Behold-ningerne ved disse Stationer at være af kun liden Betydenhed. Imidlertid overvintrer ved forskjellige Stationer ei uhetydelige Kvantaa Sagtømmer, hvis Produkt imidlertid ei tør paaregnes færdig til Afskibning strax ved Sæsonens Begyndelse. Og endelig kan for Quebec, Three Rivers og Montreal paaregnes endel Tilførsel pr. Jernbane fra Ottawadistriktet.

Skrivelse af 17de Januar 1881.

Ifølge senere foreliggende Opgaver andrage Beholdningerne ved Price Mills, Nordsiden af St. Lawrence. ca. 3,000 Petb. Std.
 — Sydsiden — — — — — 1,300 —
 hvorfra ca. 1,650 Std. er indtaget i min forrige Opgave; og i St. John ca. 21,000 Petb. Std., hvortil ca. 2,400 Loads Birk og ca. 12 Millioner super-ficielle Fod Sagtømmer, hvis Produkt tør ventes færdig til Afskibning snarest efter Isløsningen. Fra Richibucto savnes fremdeles Opgaver, men de der over-vintrede Beholdninger er vistnok af liden Betydenhed, og i Montreal haves kun ca. 150 Pet. Std. Skurlast for det Sydamerikanske Marked.

	Indgaaende.				Udgaaende.		
	Aar.	Total Tonnage.	Heraf Damp.	% Damp.	Total Tonnage.	Heraf Damp.	% Damp.
Kystfart	1876	5,167,528	3,398,356	66	5,133,411	3,408,432	66½
	1877	4,472,628	3,132,421	70	4,496,234	3,178,877	70¾
	1878	5,475,733	4,086,559	74½	5,571,928	4,285,294	77
	1879	6,118,702	4,874,887	79½	5,947,981	4,816,788	81
Flod- og Indsøfart . . .	1876	2,108,364	1,152,750	54¾	1,892,071	1,034,927	54¾
	1877	2,363,244	1,377,693	58¼	2,083,178	1,142,347	55
	1878	2,814,816	1,732,103	61½	2,555,690	1,579,135	61¾
	1879	2,889,510	1,929,129	66¾	2,668,752	1,729,445	65

Af Ovenstaaende fremgaar, at medens Seilskibenes Fortrængsel af Dampskibene i Kyst- samt Flod- og Indsøfart er skredet raskt fremad, gjælder dette kun i en meget mindre Grad, om overhovedet i nogen, hvad angaar den oversøiske Fart; thi om end Stillingen synes at være lidt mindre god i Aaret 1879 end tidligere, skriver dette sig rimeligvis alene fra de uheldige Trælastkonjunkturer, idet nemlig Exporten af Trævarer var indskrænket til langt under det Sædvanlige. Det er ei uantageligt at Aaret 1880 atter vil vise Fremskridt i Favør af Seilskibene.*) Naar disses Fremtid skildres med

*) I Skrivelse af 6te April 1881 supplerer Konsulen de ovenfor givne Opgaver med følgende, efter de senere udkomne officielle Tabeller udarbejdede Opgave over Forholdet mellem Damp- og Seilskibe i den oversøiske Fart i Budgetaaret 1880:

Indgaaende.			Udgaaende.		
Total Tonnage.	Heraf Damp.	% Damp.	Total Tonnage.	Heraf Damp.	% Damp.
3,487,735	1,679,685	48	3,298,979	1,597,432	48¼

Det skulde heraf synes, bemærker Konsulen, at den af mig tidligere udtalte Opfatning, at Aaret 1880 atter vilde vise et Fremskridt i Favør af Seilskibe, ei har været velgrundet. Dette gjælder ogsaa hvad angaar Forholdet til den hele Tonnage overhovedet, men ei for Seilskibstonnagen i og for sig, der fra Aaret 1879 er forøget med henved 80,000 Tons. Naar Forøgelsen ikke er større, saa skriver dette sig fra, at det var først efter Budgetaarets Slutning, at det indtraadte Opsving i Trælastexport blev videre bemærkeligt. Naar Dampskibstonnagen er forøget i en saa meget stærkere Grad, skriver dette sig ei fra nogen Fortrængsel af Seilskibstonnage, men fra en stærk Forøgelse af Export af den Slags Artikler, der hovedsagelig exporteres i Dampere, nemlig af levende Kvæg, hvorefter Exportværdien gennem Aarene 1879 og 1880 er blevet forøget til nær det dobbelte eller fra $\text{§ } 3,215,293$ i Aaret 1878 til $\text{§ } 6,126,329$ i 1880. Forresten gjælder Forøgelsen samtlige Artikler, der er Gjenstand for Export saavel i Damp- som Seilskibe, som alle Slags Korn og Fedevarer, en Forøgelse som dog, saa langt fra at være kommet Dampskibene udelukkende tilgode, snarere for en større Del er udført i Seilskibe, hvilke sidste endog tør antages at have leveret i 1880 til Export af andre Slags Varer end Trælast ca. 240,000 Tons Skibsrum mere end hvad var Tilfældet i 1876.

saa mørke Farver fra snart sagt alle Kanter, er det behageligt for dette Distrikts Vedkommende at turde give lysere Forhaabninger. Men det gjælder ogsaa at skaffe sig de nøieste Bekjendtskaber til Fartens Betingelser og udnytte disse til det yderste for ei at ligge under i Konkurrencen med de britiske Skibe. Det tør siges, og vil vistnok af alle erkjendes, at vore Skibsførere overhovedet altid paa en prisværdig Maade røgte sit Hverv, men der sees ogsaa mange Tilfælde, der vidne om manglende Kjendskab til Betingelser og Forholde, og andre, hvor vore Skibe ligge under ene og alene af Mangel paa Støtte hos af Rederierne beskikkede Agenter; en Foranstaltning, som i temmelig udstrakt Grad er optaget af de britiske Skibsrederier, enten gennem her bosatte Mænd eller ved Befuldmægtigede udsendte fra England og som opholde sig her under Farttiden. Selv Rederier, der kun disponere over et indskrænket Antal Skibe, sees Aar efter Aar at sende en Mand hertil, der udelukkende har at varetage deres Interesser; og der er ingen Tvivl om, at hvis nogle af vore Rederier slog sig sammen og sendte hertil under Sommertiden som Befuldmægtiget en erfaren og med Forholdene bekjendt Skibsfører, vilde i Aarenes Løb store Summer kunne spares eller indvindes.

Medens Nærværende er under Nedskrivning, er under Forhandling i det for Tiden i Ottawa forsamlede Konfederationsparlament Ratifikation af en af Regjeringen med et Syndikat, bestaaende af engelske, franske, tyske og amerikanske Kapitalister, afsluttet Overenskomst betræffende Bygning af den allerede i en Aarrække besluttede canadiske Stillehavsbane. Resultatet er ikke længere tvivlsomt og vil blive i Regjeringens Favør, om end Oppositionen fremdeles kjæmper haardnakket. Spørgsmaalet er selvfølgelig af den største Betydning for Landets Fremtid, men hvad enten til Skade eller til Gavn for dette, er det indlysende, at Arbeidet vil fremkalde en livlig Import af Jernbanematerialer fra England og være af Betydenhed for de forenede Rigers Skibsfart.

Antwerpen.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	100	35,088	3	775	103	35,863	394,954
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	53	9,280	—	—	53	9,280	127,133
„ andre Lande til Hovedstationen	197	92,562	16	2,543	213	95,105	2,297,470
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	90	21,243	—	—	90	21,243	414,916
Ialt	440	158,173	19	3,318	459	161,491	3,234,473

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	29	8,510	80	27,692	109	36,202	45,139
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	—	—	52	9,935	52	9,935	—
„ andre Lande fra Hovedstationen	68	30,038	149	68,721	217	98,759	401,485
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	4	381	87	20,207	91	20,588	1,302
Ialt	101	38,929	368	126,555	469	165,484	447,926

Blandt de ankomne Fartøier var 54 Dampskibe dr. 23,715 Tons.

For norsk Regning indkjøbtes 3 Fartøier dr. 1,818 Tons.

Distriktet besøgte af 288 svenske Fartøier dr. 99,318 Tons.

Aarsberetning dateret 24de Januar 1881.

Fra Norge indførtes med 153 norske Fartøier, dr. 44,367 Tons, hovedsagelig Mineral, Svovelkis, Kobbererts, Feltspath, forskjellige Slags Trævarer, Snedkerarbejder, Træmasse, Havre, Oliekager, Stokfisk, Tran, Øl, Papir, Sten, Fyrstikker m. m. Til Norge udførtes med 29 norske Fartøier, dr. 8,510 Tons, hovedsagelig Jern, Mur- og Tagsten, Cement, Zinkfade, Petroleum, Kaffe, Flesk, Sukker, Sirup, Genever, Soda, Huder, Tøndebaand m. m.

Fra Sverige indførtes med 205 svenske Fartøier, dr. 71,953 Tons, hovedsagelig Bygningstømmer og Snedkerarbejder, Træmasse, Jern, Mineral, Zink, Zinkmalm og Zinkblende, Blymalm og Blyglads, Byg, Havre, Hvæde, Papir, Tjære, Fyrstikker, Rør m. m. Til Sverige udførtes med 68 svenske Fartøier, dr. 27,554 Tons, hovedsagelig Jern og forskellige Jernmaterialier, Rails og Jernpoutreller, Zink, Uld og Uldgarn, Kul, Glas, Tagsten, Skind, tørre og saltede Huder, Sukker, Soda, Papir, Lys, Svovl, Talg, Kaffe, Potaske, Alun, Olie, Petroleum, Guano, Humle, Manufakturvarer m. m.

Besætningerne paa de i 1880 til Distriktet ankomne Fartøier opgaves til:

	under norsk Flag	under svensk Flag
ved Hovedstationen	3,664 og	2,713 Søfolk
„ Vicekonsulsstationerne	1,133 -	500 —

De blandt disse Besætninger stedfundne Forandringer vare:

for norske Fartøier:	Afmønstringer.	Rømninger.	Paamønstringer.
ved Hovedstationen	558	69	428
„ Vicekonsulsstationerne	17	7	12
for svenske Fartøier:			
ved Hovedstationen	102	29	96
„ Vicekonsulsstationerne	—	—	—

Skibsførerne angav som optjente Fragtbeløb under de i Aarets Løb paa Distriktets Havne gjorde Reiser:

for norske Fartøier:

ankomne til og afgaaede fra	Louvain	Francs	84,090
— - - —	Termonde	—	4,730
— - - —	Nieuport	—	6,800
— - - —	Ostende	—	323,990
— - - —	Gent	—	363,405
— - - —	Antwerpen	—	4,484,355
Tilsammen			Francs 5,267,370

for svenske Fartøier:

ankomne til og afgaaede fra	Louvain	Francs	162,515
— - - —	Nieuport	—	16,400
— - - —	Ostende	—	38,100
— - - —	Gent	—	123,039
— - - —	Antwerpen	—	3,333,060
Tilsammen			Francs 3,673,114

Af Hyrebeløb er i 1880 gennem Konsulatet hjemsendt for norske Sømænd Francs 8,247 og for svenske Francs 7,545. Totalbeløbet af de til Dato hjemsendte Hyrebeløb er for norske Sømænd Francs 83,695 og for svenske Francs 122,041.

Norske og svenske Skibsførere have ogsaa i 1880 paa Konsulatet tegnet Bidrag til den skandinaviske Sømandskirke i Antwerpen; med de i dette Aar indkomne Francs 1,306 bringes det saaledes samlede Bidrag op til Francs 24,190. 33 cts.

Allerede i Aaret 1858 og senere i Aarene 1863, 1870 og 1878 gjordes der fra Konsulatets Side Forsøg paa at vinde Interesse for Oprettelse af et Sømandshjem (Sailors home) i Antwerpen, hvor en saadan Indretning, naar den forvaltes vel, unægtelig vilde være saare ønskelig for Sømandsstanden, der i saa mange Henseender paa det Sørgeligste exploiteres af daarlige og egennyttige Mennesker. Det kan neppe klandres, at vore Skibsførere, der allerede have bidraget en saa stor Sum til den nationale Sømandskirke hersteds, hvis paahvilende Gjæld endnu ikke er afgjort, betænke sig paa at bidrage til et nyt Anlæg.

I 1880 skal der være indklareret ved Antwerpens Toldstation 4,482 Fartøier dr. 3,063,227 Tonneaux mod i 1879 4,111 Fartøier dr. 2,859,440 Tonneaux og udklareret 4,547 Fartøier, deraf 2,881 med Varer og 1,666 ballastede.

Af de indklarede Fartøier var 2,292 Engelske, 439 Tydske, 288 Belgiske, 267 Danske, 184 Franske, 111 Hollandske, 98 Spanske, 73 Russiske, 72 Italienske, 33 Amerikanske o. s. v.

Udbyttet af Høsten i 1880 i de forskjellige belgiske Provindser opgives i Middeltal for hele Landet til:

Hvede	god	Høst	24	Hektoliter pr. Hektare
Rug	—	—	23	— - —
Byg	—	—	31	— - —
Boghvede	middelmaadig	—	17	— - —
Havre	meget god	—	40	— - —
Linsæd	temmelig god	—	24	— - —
Poteter	god	—	13,777	Kilogram - —
Hø	temmelig god	—	20,931	— - —

Ligesom Aaret forud har i sidstafvigte Aar Tilførselen af Kornvarer, især Hvede, fra Nordamerika været af stor Betydning for Skibsfarten og har havt væsentlig Indflydelse paa Markedsforretningerne.

Indførselen til Antwerpen af de vigtigere fremmede Kornsorter opgives til:

7,647,012 Hektoliter Hvede,	1,107,615 Hektoliter Rug,
1,570,838 — Byg,	1,445,552 — Havre,
1,083,900 — Mais,	184,084 — Mel.

Udførselen fra Antwerpen af Sukker i de første 11 Maaneder af 1880 angives til:

4,039,309 Kilos Topsukker	456,189 Kilos Puddersukker
3,101,722 — Kandis og	17,106,268 — raat Runkelsukker.

I den officielle Toldstatistik er opført blandt importerede Produkter i de 11 første Maaneder af Aaret 1880 til Forbrug her i Landet:

76,109 Kubikmeter usaget Bygningstræ med Toldafgift 224,655 Frcs., deraf fra Norge og Sverige 17,245 Kubikmeter. 308,702 Kubikmeter saget Bygningsstræ med Toldafgift 1,802,678 Frcs., deraf fra Norge og Sverige 242,563 Kubikmeter. 187,964,749 Kilogram Jern og ustøbt Malm med Toldafgift 606,431 Frcs., deraf fra Norge og Sverige 2,768,738 Kilogram. 3,938,884 Kilogr. Papir og Karton med Toldafgift 141,320 Frcs., deraf fra Norge og Sverige 546,189 Kilogr. 36,362,788 Kilogr. Skind, deraf fra Norge og Sverige 378,227 Kilogr. 16,853,880 Kilogr. Fiskevarer (med Undtagelse af Skjældyr), deraf fra Norge og Sverige 745,298 Kilogr.

Trælastindførselen til Antwerpen i 1880 opgives til:

135,007 Stkr. Egeplanker fra de russiske og preussiske Østersøhavne samt Amerika.

34,109 — Furu- og Gran-Bjælker fra Do. Do.

545,333 — — — — Planker, } Do. Do.
Bord og Battens }

410,000 — Eg- og Furu-Jernbane-Billes Do. Do.

samt fra Norge, Sverige og Finland:

33,437 Stk. Furu- og Gran-Bjælker og Poutreller samt
11,024,380 — — — — Planker, Bord og Planchetter

af forskellige Dimensioner:

6,880 Stkr. 4	× $\frac{5}{13}$ "	292,000 Stkr. $2\frac{1}{2}$	× $6\frac{1}{2}$ "
28,800 — 3	× 8 "	3,937,000 — $\frac{6}{4}$	$\frac{5}{4}$, $\frac{4}{4}$ "
1,088,000 — $2\frac{1}{2}$	× 7 "	387,400 — 3	× $8\frac{1}{2}$ à 9 "
95,000 — 2	× $\frac{5}{13}$ "	7,000 — $2\frac{1}{2}$	× $\frac{8}{11}$ "
27,300 — 3	× $\frac{10}{13}$ "	256,000 — $2\frac{1}{2}$	× $\frac{5}{6}$ " uhøvlede og
75,000 — 5	× $\frac{5}{7}$ "	1,124,000 —	høvlede Bord samt
		3,700,000 —	Planchetter.

Paa de forskellige Oplagssteder i Antwerpen og rundt om i Landet findes der endnu Beholdninger for flere Maaneder. Faldende Priser er saameget mindre at vente, som der ikke paaregnes større nye Tilførseler og der i Produktionslandene holdes stigende Priser.

Uagtet der ved Siden af de ved Belgiens egne Fiskerier tilveiebragte Produkter ogsaa indføres adskillige Fiskevarer, navnlig fra Holland, England og Skotland samt konserveret Fisk fra Frankrige og Amerika, har dog saadanne Produkter fra Norge og Sverige hidindtil ikke havt synderlig Afsætning paa

det belgiske Marked, naar undtages Stokfisk fra Norge, hvoraf visse Partier hvert Aar have været afsatte, men som i den senere Tid paa Grund af den lette Adgang til fersk Fisk synes at være mindre efterspurgt. Alene den i Ostende aarlig solgte Fisk af egen og fremmed Produktion kan ansættes til en Værdi af 3 Mill. Frc. Efter den officielle Statistik er der i 1879 importeret 34,042,000 Kilogr. Fiskevarer, hvoraf den største Del er forbrugt i selve Landet, hvis overalt hinanden krydsende Jernbaner stadig forsyne hvert folkerigt Sted med Søfisk. Hvis vore Fiskeprodukter skulde finde Afsætning i Belgien, turde det være nødvendigt at ansætte en intelligent og virksom Agent i Antwerpen, der kunde gjøre Varens anbefalingsværdige Egenskaber nærmere kjendt.

Stærkt vedvarende Regnfald i Aarets sidste Maaneder, som har medført betydelige Oversvømmelser overalt i Landet og voldt mangehaande Skade, har ogsaa foraarsaget en vis Stagnation i adskillige Byggeforetagender. Derimod er Vinteren hidtil forbleven uden Frost, saa der er Udsigt til, at Skibsfarten paa Antwerpen ikke skal lide Afbrydelse.

Norske og svenske Skibsførere have fra Tid til anden klaget over, at Fartøiernes Lastoperationer medfører langvarigt Ophold i Antwerpens Havn. Konsulatet har i den Anledning oftere henvendt sig til Autoriteterne, og har Havnemesteren erkjendt, at Konsulatets Bemærkninger angaaende denne Sag ere begrundede; han anser Fartøiernes langsomme Losningsoperationer navnlig foraarsaget ved den Ladningsmodtagerne indrømmede Ret til at have de udlosede Varer beroende i lang Tid paa Kaierne, hvorved disse gjøres utilgjængelige for Losning af ny ankomne Varer. Han tilraader derfor Anlægget af en ny speciel Dok for Trælast. Kommuneadministrationen har ved at gjøre Konsulatet bekjendt med denne Havnemesterens Udtalelse tilføjet, at den har dette Spørgsmaal under Behandling og at den saavidt mulig vil paaskynde Afgjørelsen. Antwerpens Havnereglements modificerede Artikel 3, der traadte i Kraft den 1ste August 1880, bestemmer den Tid, i hvilken i Forhold til Fartøiets Drægtighed en losset Trælastladning kan henligge paa Kaien saaledes:

Med Seilfartøi dr.	100	bel. Tonneaux og derunder.	24 Dage.
"	— - 101—200	" —	26 —
"	— - 201—300	" —	29 —
"	— - 301—350	" —	31 —
"	— - 351—400	" —	36 —
"	— - 401—500	" —	38 —
"	— - 501—600	" —	40 —
"	— - 601	" — og derover	55 —
" Dampskib	- 100	" — og derunder	22 —
"	— - 101—200	" —	23 —
"	— - 201—300	" —	24 —
"	— - 301—350	" —	25 —
"	— - 351—400	" —	30 —
"	— - 401—500	" —	31 —
"	— - 501—600	" —	34 —
"	— - 601	" — og derover	37 —

I Anledning af fra flere Skibsførere fremkomne Bemærkninger meddeles, at de belgiske Kammere i Henhold til den med Holland eksisterende Konvention have voteret et Beløb af 567,700 Frc. til Forbedring af de for Seiladsen paa Scheldefloden nødvendige Lodsmærker og Belysningsmidler.

Hamburg.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	126	56,228	—	—	126	56,228	497,024
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	3	507	—	—	3	507	5,104
„ andre Lande til Hovedstationen	131	57,286	11	5,123	142	62,409	1,712,832
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	27	10,227	9	2,761	36	12,988	106,304
Ialt	287	124,248	20	7,884	307	132,132	2,321,264
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	115	55,232	34	9,507	149	64,739	586,640
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	2	387	2	468	4	855	?
„ andre Lande fra Hovedstationen	102	45,033	23	9,945	125	54,978	601,480
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	22	6,901	11	5,249	33	12,150	8,888
Ialt	241	107,553	70	25,169	311	132,722	?

Blandt de ankomne Fartøier var 124 Dampskibe dr. 59,624 Tons.

For norsk Regning indkjøbtes 7 Fartøier dr. 4,074 Tons.

Distriktet besøgte af 112 svenske Fartøier dr. 27,749 Tons.

Aarsberetning dateret 31te Marts 1881.

Skibsfart. I Aaret 1880 ankom til Hamburg 268 norske Fartøier, dr. 118,637 Registertons, deraf 123 Dampskibe dr. 58,559 Tons og 145 Seilskibe dr. 60,078 Tons. Af disse 268 Skibe kom fra Norge 126, dr. 56,228 Tons, nemlig 113 Dampskibe og 13 Seilfartøier af resp. 55,227 og 1,001 Tons Drægtighed.

De fra Norge hidkomne norske Dampskibe, næsten alle gaaende i regelbunden Fart, indehavde blandet Last og vendte herfra tilbage til Norge med Stykgods med Undtagelse af et, som gik til Newcastle i Ballast.

Af de fra Norge hidkomne norske Seilskibe kom fire med Fiskeguano, fem med Sild, tre med Planker og et med Tran; fire gik tilbage til Norge ballastede; fire, ligeledes ballastede, gik til udenlandske Havne. Af de øvrige afgik to med Stykgodslast, det ene til Rusland, det andet til Spanien, og tre af Sildefartøjerne maatte, da Lasten ikke kunde faaes solgt til antagelig Pris, igjen afgaa herfra med samme, idet to af dem gik tilbage til Hjemlandet og et til Holland.

Af de fra udenlandske Havne eller Farvande komne 142 norske Fartøier, dr. 62,409 Tons, vare ti Dampskibe af Drægtighed 3,332 Tons. Sex af disse kom fra Grønlandshavet med Sælspek og gik derpaa til Norge med Ballast; tre kom fra England, det ene med Stykgods, det andet med Cokes, samt det tredie med Ballast. To af disse gik herfra til Norge med Stykgods og et til Hongkong med Stykgods og Passagerer. Endelig kom et fra Wilhelmshaven ballastet og gik herfra med Stykgods til Sverige.

Af de 132 Seilfartøier, dr. 59,077 Tons, kom 121 med Last for Hamburg, deraf fra de nordamerikanske forenede Stater 31 med Petroleum, 18 med Harpix eller Terpentin, 14 med Mais, 12 med Stykgods, 3 med Bomuld, et med Pitch Pine og et med Valnødtræ; fra Mexiko og Vestindien 22, hvoriblandt 16 med Farvetræ, 4 med Mahogni og et med Stykgods samt et med Asphalt; 6 fra Brasilien, hvoraf 5 med salte Huder og et med Sukker; fra andre Dele af Sydamerika 5, nemlig to med Kaffe og de øvrige respektive med Uld, Kjødafald og Stykgods; to fra britisk Nordamerika, nemlig et med Mais og et med Harpix; et fra Lagos med Palmenødder; to fra Skotland og et fra Island, alle med Sild; et fra Frankrige med Harpix og et fra Spanien med Vin. Derhos kom 8 ballastede, deraf de fleste fra tyske Havne; hvorhos to herfra udgaaede Fartøier igjen kom herind i Havari. Et kom fra Sverige i Havari med Trælast og bestemt for Holland.

Af de nævnte 132 Seilfartøier gik igjen herfra 52 med Last til de forenede Stater, nemlig 32 med Salt eller Salt og tomme Petroleumfade, 5 med Jern og tomme Fade eller Jern og Salt; Resten med Stykgods. Til Sydamerika gik 14, til Hayti to og et til Mexiko; tre til Vestafrika, to til de kapoverdiske og et til de kanariske Øer, et til Java, et til Sverige, to til Rusland og et til Portugal, alle med Stykgods; et til Storbritannien med Salt og et sammesteds hen med Kobbererts, samt et til Holland med hidbragt Ladning. Med Ballast gik 22 til Norge og 15 til andre Lande; 12 vare her overliggende ved Aarets Udgang.

Til Altona kom fra Norge kun et norsk Skib, nemlig et Seilfartøi med Fiskeguano, som gik derfra ballastet til Finland. Fra udenlandske Steder kom 5 Fartøier, nemlig et Dampskib med Rug fra Odessa og 4 Seilskibe, deraf to fra Nordamerika, det ene med Mais og det andet med Hvede; de andre ballastede. To af disse Fartøier udgik derpaa til Vestindien med Stykgods, et til Nordamerika med Jern og tomme Petroleumfade; de øvrige to, hvoriblandt Dampskibet, gik ballastede til udenlandske Steder.

Til Harburg kom intet norsk Fartøi fra Norge; men fra udenlandske Havne 4, alle Seilfartøier, nemlig to fra Lagos med Palmenødder, et fra New York med Harpix; det fjerde kom ballastet. De afgik alle ballastede til andre udenlandske Pladse undtagen et, som gik til Petersburg med Cement.

Til Glückstadt kom en norsk Bark fra Pensacola med Pitch Pine og gik derpaa til andet udenlandsk Sted ballastet.

Til Cuxhaven ankom to norske Fartøier fra Norge og 26 fra andre Lande, dog alle kun paa Grund af Isforholde eller Havari. Af disse gik 12 siden op

Elben og to til Norge; Resten til andre Lande undtagen 6, som vare overliggende ved Aarets Udgang.

I Aaret 1879 ankom til Hamburg 274 norske Fartøier dr. 112,860 Tons, deriblandt 131 Seilskibe, dr. 51,230 Tons. Af disse 274 Fartøier kom 138 fra Norge, deriblandt 13 Seilskibe; medens der blandt de 136 fra andre Lande hidkomne var 118 Seilfartøier. I 1878 og 1877 kom til Hamburg resp. 284 og 244 norske Skibe, deriblandt resp. 151 og 116 Seilskibe.

Antallet af de ikke norske Skibe, som kom til Hamburg og Altona fra Norge med Last i 1880, skal have været 54; deriblandt 49 tyske, nemlig 20 med Planker og Bord, alle undtagen 5 fra Drammen, og 23 med nordlandske og finmarkske Produkter, derhos to med Sten, et med Apatit og Resten med Fiskeguano m. m. Videre kom to svenske Fartøier (Dampskibe) fra Norge med Sten og Tran m. m., et engelsk med Apatit, et dansk og et hollandsk med vestlandske og nordlandske Produkter. Antallet af ikke norske Skibe, som kom her lastede fra Norge i 1879, skal have været 51, deriblandt 41 tyske; Resten hollandske, engelske og et dansk.

Her indkøbtes i 1880 for norsk Regning syv fremmede Skibe; i 1879 købtes her blot et saadant Fartøi. Der sees saaledes igjen at være nedlagt Kapital i Erhvervelsen af dette Slags; hvilket vistnok begunstiges meget ved den Lyst, som viser sig hos Eiere af gamle Træskibe baade her og især i England til at skille sig ved dem. Og hvad der end fra et almindeligt Standpunkt er at sige mod disse Kjøb, tør det dog erkjendes, at de, som saaledes ofte for ret billig Pris komme i Besiddelse af deslige Fartøier, ikke sjelden ere heldige nok til at optjene Kjøbesummen paa en kort Tid, saa at Spekulationen for dem falder godt ud. Af ovennævnte 7 Fartøier gik tre til Nordamerika, et med Salt, et med Salt og tomme Petroleumfade samt et med Stykgods, 4 afgik herfra ballastede, deriblandt to til Norge. Det skal forøvrigt her bemærkes, at af disse 7 fremmede Skibe havde et været norsk og var solgt her ved Auktion til en tysk Kjøber, for næsten umiddelbart derefter igjen at overgaa i norsk Eie.

Til Hamburg ankom i 1880 105 svenske Skibe, dr. 25,276 Registertons, deraf 83 Dampskibe dr. 15,878 Tons og 22 Seilskibe dr. 9,398 Tons.

Af disse 105 Fartøier kom fra Sverige 80, af Drægtighed 14,951 Tons, nemlig 78 Dampskibe, dr. 14,652 Tons, og to Seilskibe af Drægtighed 299 Tons. De fra Sverige hidkomne svenske Dampskibe vare næsten alle i regelbunden Fart og gik alle herfra til Sverige med Stykgods.

Til Altona kom to svenske Skibe, et (Dampskib) med Sten fra Norge og et fra New-York med Petroleum.

Til Harburg kom kun et svensk Fartøi, et Seilskib fra Charleston med Harpix.

Til Cuxhaven kom to svenske Seilfartøier fra Sverige og to fra andre Lande, alle kun paa Grund af Havari.

I Aaret 1879 ankom til Hamburg 98 svenske Fartøier, dr. 25,900 Tons, deriblandt 32 Seilskibe af 11,674 Tons Drægtighed. Af disse 98 Fartøier kom 62 fra Sverige, deriblandt 3 Seilskibe, medens der blandt de 36 fra andre Lande var 29 Seilfartøier. I 1878 og 1877 kom til Hamburg resp. 87 og 117 svenske Fartøier, deraf resp. 29 og 35 Seilskibe.

Antallet af ikke svenske Skibe, som kom til Hamburg og Altona fra Sverige med Last i 1880, skal have været 84. De vare alle tyske med Undtagelse af tre, et hollandsk, et engelsk og et dansk. I 1879 skal Antallet af ikke svenske Skibe have været 76; deraf 66 tyske, Resten danske, hollandske og norske.

Her indkøbtes i 1880 for svensk Regning fire fremmede Skibe.

I Aaret 1880 udmønstrede ved dette Konsulat for norske Skibe 214 Norske, 83 Svenske og 43 Fremmede; hvorhos derfra afmønstredes 354 Normænd, 89 Svenske og 57 Fremmede. For svenske Skibe paamønstredes 13 Norske, 62 Svenske og 21 Udlændinge; hvorhos derfra afmønstredes 10 Norske, 18 Svenske og 13 Fremmede. I Aaret 1879 udmønstredes her for norske Skibe 139 Norske, 111 Svenske og 83 Udlændinge, medens der afmønstredes 402 Normænd, 77 Svenske og 95 Fremmede. For svenske Skibe paamønstredes da 8 Normænd, 26 Svenske og 18 Udlændinge, samt afmønstredes fra dem 7 Norske, 40 Svenske og 8 Udlændinge.

Ovenstaaende viser, at der paa dette Konsulatkontor i 1880 idethele udmønstredes 227 Norske og 145 Svenske; i 1879 147 Norske og 137 Svenske; i 1878 udmønstredes 128 Norske og 117 Svenske. I det Hele synes Tilbøieligheden til at reise ud og lade sig forhyre her, istedetfor at mønstre hjemme, at være i Tiltagende, især blandt de Norske. Matroshyren for dem, som udmønstrede her, var i Middeltal omtrent 40 Kroner eller 45 à 45½ M., paa det Nærmeste som i 1879 og saaledes fremdeles adskilligt lavere end i tidligere Aar; endnu i 1877 var den, efter betydelig Synkning, 51½ Mark.

Hvormange Norske og Svenske her paamønstredes tyske Skibe kan som sædvanligt ikke erfares; kun vides at af 17,359 Søfolk, som her mønstredes for disse Fartøier, vare 2,056 ikke tyske. I 1879 vare disse Tal 14,941 og 1,737. Paa britiske Fartøier mønstredes her i 1880 210 Normænd og 250 Svenske. I 1879 vare disse Tal 178 og 239, i 1878 81 og 146; Antallet af de her i engelsk Tjeneste indtrædende norske og svenske Sømænd sees saaledes at være i stærk Stigen. Paa danske Fartøier udmønstredes her i 1880 17 Normænd og 60 Svenske; i 1879 var Tallet 24 og 31, i 1878 22 og 41. Som deserterede anmeldtes 5 Norske og 2 Svenske; hine alle fra norske og disse fra svenske Fartøier. Antallet af ikke anmeldte Desertører var ligeledes ikke betydeligt; derimod søgtes her, ligesom i de foregaaende Aar, Hyre af temmelig mange Rømlinge andetstedsfra.

De af Konsulatet med Penge eller frit Ophold og tildels fri Hjemreise understøttede Sømænds Antal var 145. Tallet var usædvanlig stort paa Grund af, at her navnlig i den sidste Del af Aaret hidkom Søfolk fra ret mange forulykkede norske Skibe. Af norske og svenske ikke til Sømandsklassen hørende Trængende understøttedes resp. 4 og 9. I 1879 understøttedes kun 44 norske, 24 svenske og to udenlandske Sømænd, men 3 Norske og 21 Svenske i anden Stilling.

I Løbet af 1880 udstedte jeg 130 Nationalitetsattester til norske Sømænd og 93 til andre Norske; til svenske Sømænd 177 og til andre Svenske 263. For 166 af disse Attester udrededes Gebyr. I 1879 udstedtes resp. 78 og 42 saadanne Attester til norske Sømænd og andre Norske, samt 109 og 234 til Svenske.

Efter 8 norske og 17 svenske Døde hjemsendtes Hyrebeløb og andre Efterladenskaber.

Ifølge modtagne Opgaver over de norske i 1880 til Hamburg ankomne og herfra afgaaede Skibes Fragter — brutto — udgjorde disse Beløb for de fra Norge ankomnes Vedkommende omtrent M. 564,860, og for de herfra til Norge afgaaede M. 665,500. Indgaaende Fragt hertil fra andre Lande var omtr. M. 1,946,400 og udgaaende herfra til andre Lande M. 683,500. I 1879 vare disse Tal resp. 602,500, 578,000, 1,835,000 og 314,000; i 1878 699,000, 570,000, 1,967,000 og 264,000. Forøvrigt var det i 1880 ligesom tidligere

Tilfældet, at for enkelte Skibes, navnlig de med Spæk og Sild hidkomnes, Vedkommende, ingen Fragt blev angivet, idet Rederne selv eiede Lasten.

Bruttofragterne for de til Vicekonsulsstationerne komne norske Fartøier vare i 1880 ret ubetydelige, nemlig omtr. M. 5,800 indgaaende Fragt fra Norge; den indgaaende Fragt fra andre Lande M. 120,800 og udgaaende til andre Lande 10,100; alt mindre end i 1879.

For de svenske Skibe, som besøgte Hamburg, udgjorde Fragternes Brutto-beløb for de fra Sverige ankomnes Vedkommende omtr. M. 127,800 og for de herfra til Sverige afgaaedes M. 219,300. Indgaaende Fragt fra andre Lande M. 253,400 og udgaaende herfra til andre Lande M. 88,600. I Aaret 1879 vare disse Tal resp. M. 109,500, 129,600, 508,000 og 54,000; i 1878 99,000, 88,000, 583,000 og 69,500. Bruttofragterne for de til Vicekonsulsstationerne komne svenske Fartøier var i 1880 kun M. 43,500, alt for indgaaende Fragt fra Sverige og fra ikke svenske Steder, nemlig resp. M. 3,000 og 40,500.

Et ret betydeligt Antal af de hidkomne norske og svenske Skibe sees, forsaavidt som de ikke hørte til de regulære Dampskibslinier, at være gaaede herfra ballastede, medens en stor Del af de andre maatte, som i de senere Aar sædvanligt, lade sig nøie med at føre tomme Petroleumtønder og især Salt; Fragterne herfor hævdede sig for de førstnævntes Vedkommende lidet eller intet over, hvad man havde faaet i 1879. Tidligt paa Aaret gaves kun 8 d pr. Fad til New-York; udpaa Sommeren og i Begyndelsen af Høsten naaedes 9 d, men i November endog kun 7 d. Saltfragterne vare tildels bedre; til Charleston erholdtes i Februar og Marts $7\frac{1}{2}$ til $8\frac{1}{2}$ sh. pr. Ton, i Mai 9, i September kun $7\frac{1}{2}$, senere dog stigende, i Oktober og November indtil 12 sh. og endog $12\frac{1}{2}$, derefter igjen lavere indtil 7 sh. Til andre amerikanske Pladse gjaldt tildels adskilligt lavere Rater, saaledes til Savannah i September 6 og til Wilmington i Oktober 5 sh.; til Baltimore i Juni og Juli fra 7 til 9 sh., til New-York i August kun 6 sh. Fragterne hid for Petroleum fra New-York vare for de i Aarets Begyndelse hidkomne Fartøier 4 sh. 6 d og 4 sh. pr. Fad, men snart indtraadte Synkning; allerede i Marts modtoges af Skibe fra Filadelfia og Baltimore kun omtr. 3 sh., i Mai af Fartøier fra Filadelfia og New-York endog kun 2 sh. 6 d til 2 sh. 9 d. I de følgende Maaneder vaklede Raterne mellem 2 sh. 4 d og 3 sh. $4\frac{1}{2}$ d; i September og Oktober modtoges 4 sh. og 4 sh. 3 d, i Begyndelsen af November 4 sh. 6 d, men strax derpaa tildels igjen kun 3 sh. 3 d og 3 sh. 6 d, og indtil Aarets Ende var derpaa det Høieste baade fra New-York, Filadelfia og Baltimore 4 sh. For Harpix fra Wilmington bevægede Fragten sig i de første Maaneder imellem 4 sh. og 3 sh.; udpaa Høsten naaedes 4 sh. 6 d, i December igjen kun 4 sh., ogsaa et Fartøi med Harpix fra Charleston fik i November 4 sh. 6 d. For Mais fra New-York betaltes pr. Qvarter i Februar en Fragt af 6 sh. 3 d; senere 5 sh. og derunder ned til 4 sh. 3 d; i Juli dog enkeltvis 5 sh. 6 d. I September erholdtes 6 sh. 6 d; i November og December 5 sh. 6 d. For Kjødaffald (Kjødguano) fra Fray Bentos gaves i Januar 22 sh. 6 d, i Mai 25 sh. pr. Ton. For salte Huder fra Rio Grande i August 30 sh., i November 38 sh. og senere igjen kun 30 sh.; fra Rio Janeiro i September 37 sh. 6 d. For Farvetræ fra Yukatan i Januar 40 sh. pr. Ton, i Februar 37 sh. 6 d, i Marts 35, i April 42 sh. 6 d, fra Mai til August 37 sh. 6 d—40 sh., i November 36 sh., i December 40; fra Aux Cayes i Marts 42 sh. 6 d, i April 47 sh. 6 d, i Juli 45 og i November 36 sh.; fra Cap Hayti i Sept. 42 sh. 6 d. For mexikansk Mahogni: fra Tonalá i August 60 sh. pr. Ton og i Oktober 65; fra Sta. Ana i September 62 sh. 6 d, fra Tupilco i Oktober

67 sh. 6 d. For Kaffe fra Maracaibo i Mai 45 sh. pr. Ton og fra Porto Cabello i Juli 40 M. Fragter fra Ris-, Guano- og Salpeterhavne havdes ikke hertil i 1880 af norske eller svenske Skibe; Pensacolafragt ogsaa kun enkeltvis (42 sh. pr. Ton i Mai). Alle de her anførte Fragtrater vare for Seilskibe.

De Tegn til Forbedring i de Hamburgske Skibsfartsforholde, som allerede havde vist sig i 1879 og fornemmelig fremtraadte i de store herværende Dampskibsselskabers Virksomhed, vedbleve ogsaa i 1880; en ikke ringe Energi udvikledes her i Retning af Udvidelse og Benyttelse af alle Chancer. Ogsaa nye Selskaber opstode og Liniernes Antal forøgedes. Saaledes indrettedes en regelmæssig Dampskibsforbindelse med Petersburg og en anden med Reval samt regelbundne Seilskibsforbindelser med Kap og Australien, og tillige bleve Forberedelser truffne til i den indeværende Maaned at sætte en regulær Dampskibslinie igang imellem Hamburg og disse Lande — hvilket nu ogsaa er skeet. Der var ogsaa en Plan at faa istand en Dampskibslinie imellem Hamburg og Odessa; dog bortfaldt denne eller dens Udførelse udsattes, dels paa Grund af at der paa sidstnævnte Sted ikke viste sig tilstrækkelig Tillid til samme, dels vel ogsaa fordi Udfragterne derhen stode lavt og Hjemfragt frygtedes at ville mangle paa Grund af den mislige Høst i Sydrusland. Under den saaledes stedfundne Stræben efter Udvidelse er der sat igang med Bygning af et ikke ringe Antal Dampskibe for Hamburgsk Regning saavel paa tyske, især Hamburgske Værfter, som ogsaa paa engelske, for at kunne snarligen imødekomme de forskjellige nye Krav. Antallet af saadanne under Bygning værende Dampskibe skal i Januar d. A. have været 22. Der har, tildels som Følge heraf, i den seneste Tid udviklet sig en høist betydelig Virksomhed paa de tyske Værksteder for Skibsbygning, — paa nogle af dem vistnok først, efterat de for en ringe Pris vare gaaede over fra de tidligere Eiere i nye Hænder.

Den Hamburgske Handelsflaade, som saaledes snart vil faa en betydelig Udvidelse af Dampskibstonnage, bestod ved Udgangen af 1880 af 366 Seilskibe, drægtige 146,965 Tons, og 126 Dampskibe — deri indbefattet Flod- og Bugserdampfartøier — af Drægtighed 98,000 Tons, omtrent ligesom ved Udgangen af 1879.

Dampskibsfarten paa Hamburg har idethele i de senere Aar vundet et temmelig stærkt Overtag over Seilskibsfarten i de nærmere Ruter. Medens saaledes Antallet af de hertil fra ikke europæiske Havne komne Seilfartøier, hvilket i Tidsrummet 1871—1875 var gennemsnitlig 677, i 1879 befandtes at være steget til 725, fra Drægtighed 268,708 Tons til 371,577, sank Tallet af de fra europæiske Havne hidkomne Seilfartøier fra 2,116, dr. 237,600 Tons til 1,778 dr. 162,600. Til samme Tid var Tallet af hidkomne Dampskibe fra ikke europæiske Havne, hvilket i det nævnte Femaar var gennemsnitlig 115 af Drægtighed 194,400 Tons, voxet til 154 af Drægtighed 251,300 Tons; hvorhos Antallet af hidkomne Dampskibe fra europæiske Havne var i førstnævnte Tidsrum 2,513, dr. 1,312,800 Tons, men i 1879 2,994, dr. 1,680,800 Tons. I 1880 ankom her 2,636 Seilskibe, dr. 585,550 Tons og 3,388 Dampskibe af Drægtighed 2,181,250 Tons. I Kulfarten benytttes Dampskibene allerede forlængst mere end Seilskibene. I 1878 kom her med Kul 34 Seilfartøier og 710 Dampskibe, i 1879 resp. 25 og 748, for 1880 opgives 52 Seilskibe og 807 Dampskibe, af disse sidste 616 engelske og 186 tyske, ligesom ogsaa disse Seilskibe vare næsten alle tyske eller engelske, intet norsk eller svensk; af Dampskibene var derimod et norsk. Af de Dampskibe, som hidføre Kul, gaa de to Trediedele eller lidt mere tilbage til England med Ballast; maaske bliver dog herefter nogen Forandring deri; thi Kulskibe vare hidtil, naar de igjen vilde afgaa ballastede, fri for at erlægge Tonnageafgift

baade ved Ankomsten og Afreisen, men dette Privilegium er bortfaldt ved en i denne Maaned afgiven Bestemmelse.

Ligesom i Kulfarten har ogsaa idethele endnu den britiske Dampskibsfart her en betydelig Overvægt over den tyske; dog er den i en Række af Aar tiltaget i mindre Grad end Tyskernes egen. Saaledes er fra 1876 til 1879 de her ankommende Hamburgske Dampskibes Antal og Drægtighed voxet fra resp. 551 og 451,000 Tons til 706 og 595,000 Tons; hvorimod Antal og Drægtighed af fremmede Dampskibe kun er steget fra 2,365 og 1,272,000 Tons til 2,462 og 1,364,000 Tons. Forholdet har saaledes ret betydeligen her forandret sig til Fordel for den tyske Fart, medens Forholdet i denne Henseende er et ganske andet t. Ex. i den største Havn inden Toldgebetet nemlig Stettin. Og dertil kommer, at det egentlig kun er i den direkte Forbindelse med Storbritannien selv, at den betydelige britiske Overvægt endnu bestaar; medens derimod Farten paa de fjernere Farvande er for en meget stor Del overgaaet til de Hamburgske Dampskibe Paa de nærmest liggende Lande, som Norge og Sverige, har som bekjendt den Hamburgske Konkurrence i Dampskibsfart kun lidet forsøgt sig; hvorimod Seilskibsfarten fra de forenede Riger til Hamburg fornemmelig besørges af Tyskerne.

Paa det herværende Seemannsamt, hvor Paa- og Afmønstringer af Søfolk for de tyske Fartøier foregaa, udmønstredes i 1880 Mandskab for 857 Skibe, hvoraf 679 vare hjemmehørende i Hamburg; af disse 857 Fartøier vare 60 bestemte til Vestkysten af Amerika, 34 til China, Japan eller Russisk Asien, 37 til Ostindien, 11 til Australien, 4 til Sydsøen, 33 til Afrikas Vestkyst og 6 til dets Østkyst. I 1879 var Antallet af tyske Skibe, for hvilke Paamønstringer her fandt Sted, 733. Til Østasien gik da meget færre; men forresten var Antallet af dem, som gik til fjerne Steder, omtrent lige stort i begge Aar, dog i 1880 nogle flere til Afrikas Vestkyst og færre til dets Østkyst end i 1879.

De med Sydamerika bestaaende livlige Forbindelser, støttede som de ere ved en velorganiseret, exakt og energisk Dampskibsfart, gave i 1880 ligesom tidligere gode Resultater. Saaledes er vedkommende det Hamburg-Sydamerikanske Dampskibsselskabs Fartøier, som befare Brasilien og La Plata, oplyst, at de næsten altid gik med fuld Ladning baade frem og tilbage, og at de ved sine billige Fragter mere og mere trænge Seilskibene ud af sine Router. Da Fortjenesten var god, er man, for at kunne i fuldstændigere Maal end hidtil overtage de mere og mere anvoxende Varemasser, som søge denne gode Befordring, betænkt paa at udvide sit Materiel med tre Skibe og forøge Reiserens Antal. Fragtindtægten af Gods og Personer var $5\frac{1}{10}$ Million Mark; og Aktionærernes Dividende blev 12 %. For 1879 var den 10, for 1878 8 Procent.

Selskabet Kosmos, hvis Skibe gaa til det vestlige Sydamerika, havde vistnok ligesom i 1879 at kæmpe med mange Vanskeligheder paa Grund af den der herskende Krigstilstand, som endog foranledigede, at man aldeles indstillede Farten paa Peru, da dette Lands vigtigste Havne vare afstængte ved Blokade. Ikke destomindre fandtes saavidt god og lønnende Beskæftigelse, at man for 1880 saa sig istand til at uddele en Dividende af $11\frac{2}{3}$ Pct; i 1879 var den 11, i 1878 12 Procent. Der næres de bedste Forhaabninger for Fremtiden i Anledning af det Opsving, som vil følge med den nu forventede Fred. Man har allerede siden Juli Maaned sidstleden forøget Antallet af Reiserne, saa at herfra hver 3die Uge ekspederes et Fartøj; og til yderligere Udvidelse bygges et nyt Skib, som antages med det Første at blive færdigt. Den britiske Regjering har tilstaaet Selskabet en Subsidie for at befordre

Post fra det amerikanske Fastland til Falklandsøerne; hvilke saaledes nu regelmæssig anløbes af dets Skibe.

Det Hamburg-Amerikanske Paketfartaktieselskab, som efter i nogle Aar at have gjenneemgaaet store Vanskeligheder igjen siden 1877 har været i Fremgang og i 1879 gav en Dividende af $6\frac{2}{3}$ Pct, var i 1880 endog meget heldigt, vistnok fornemmelig paa Grund af det store Opsving i Udvandringsforretningen, hvilken har fundet Sted, siden Forholdene forbedrede sig i Nordamerika, saa at Livligheden i denne Henseende blev større end nogensinde siden Aaret 1872. Af de 149,800 Udvandrere, deraf 55,000 Ikke-Tyskere, som i 1880 udgik fra tyske Havne, befordredes 68,890 fra Hamburg til oversøiske Pladse, nemlig 49,000 direkte og Resten over England. Af bemeldte 49,000 Udvandrere førtes omtrent eller henved 47,000 herfra til New-York af det heromhandlede Selskab. Rigskommissæren for Udvandringsvæsenet bemærker i sin Indberetning for 1880, at ikke mindre end 16 Procent af de til Nordamerika Udvandrede befordredes for Billetter, der vare løste af deres Slægtninge derover. Medens denne stærke Udvandringslyst, hvilken forøvrigt i indeværende Aar synes end yderligere at være voxet, bragte de tyske Dampskibe gode Indtægter, blev paa den anden Side ved den særdeles Tilstrømmen af Passagerer foranlediget Fare for at komme i Kollision med de nordamerikanske Love mod Overfylding; og der reistes i Virkeligheden Klager derover i New-York mod Fartøier baade af den Hamburgske og den Bremerske Linie, uden at dog nogen af dem blev domfældt. Ikke heller antages, at et utilldt Antal har været indtaget ialfald i Tyskland; men disse Fartøier anløb tildels ogsaa andre europæiske Havne paa Udfarten. Christiania er saaledes eksempelvis blevet nævnt. Den Hamburgske Lov har indrettet sine Regler om det for hver Person udforderlige Rum overensstemmende med hvad der gjælder i de forenede Stater; medens derimod den Bremerske Lov opstiller mindre stærke Krav.

Efterat have bragt Udvandrerne til New-York havde Selskabets Fartøier altid fuld Ladning tilbage hertil.

Foruden Linien paa New-York gav ogsaa den vestindiske Linie et tilfredsstillende Resultat, hvad forhen ikke har været Tilfældet. I Forbindelse med denne har man ogsaa indrettet regulære direkte Farter til Venezuela og Columbia samt til Mexiko.

Selskabets Indtægt af Driften i 1880 var omtrent $4\frac{6}{10}$ Millioner Mark; Dividenden ansættes til 10 Pct.

Det var i Aaret 1874, at her først fattedes Ideen til en regelmæssig Paketskibsfart til Nordamerika; og denne Fart begyndte med tre Seilskibe; deraf har senere i Aarenes Løb udviklet sig det store Selskab med dets Flaade af 22 Dampskibe, drægtige omtrent 60,000 Tons. Denne vil med det Første yderligere forøges; blandt andre har man nys bestilt et, som antages at blive af Staal og af betydeligere Drægtighed end noget af dem, som nu haves.

Ogsaa „det tyske Dampskibsrederi“, ved hvilket Selskabs Fartøier Hamburg staar i jevnlig direkte Forbindelse med Østasien, medens dels mindre Dampskibe drive Kystfart sammesteds, har havt Grund til at være fornøiet med Aarets Udbytte, da dets Fartøier idethele opnaaede bedre Fragter og mere fordelagtig Beskæftigelse end tidligere; de forlode næsten altid Hamburgs Havn med fuld Ladning. Dividenden, som i det allerede ret gunstige Aar 1879 var 8, blev for 1880 11 Pct. Det har gode Udsigter ogsaa for Fremtiden og lader for at udnytte disse og udvide sin Virksomhed bygge et nyt større Dampskib. Dets Fartøier passere paa sine Reiser Suezkanalen; og det

geraader samme saaledes til Fordel, at Kanalgiften fra 1ste Januar d. A. er yderligere formindsket 50 Centimes pr. netto Ton, saa at den nu kun udgjør 11 $\frac{1}{2}$ Frank pr. netto Registerton.

De herværende Dampskibsselskaber trues forresten for Nærværende af en fælles Fare; idet nemlig den betydelige Subvention, som nylig i Frankrige er bleven tilstaaet for Bygning og for Fart af Dampskibe, fremkalder Oprettelsen af franske Linier, hvis Fartøier sandsynligvis ville trænge ind i de af Tyskerne oparbejdede Ruter. Man haaber dog her at ville kunne seierrig bestaa Konkurrencen.

Den tyske Skibsfarts og Handels Interesser i de fjernere Havne og paa oversøiske Pladse ere vel beskyttede af Krigsmarinen. I det sidstforløbne Aar ere alle i Planen for Søetatens Udvikling paatænkte Flaadestationer, nemlig de østasiatiske Farvande, det sydlige stille Hav, Sydamerikas Vestkyst, det vestlige Atlanterhav og Middelhavet, blevne besatte med Fartøier.

Uagtet det ovenfor Anførte om delvis tilbagevendt Prosperitet ialfald for Dampskibsfarten og om den travle Skibsbygningsvirksomhed paa Værfterne ere dog efter Manges Anskuelse Udsigterne for det tyske Rederi idethele mindre gode, og det ikke alene for Seilskibenes men ogsaa for Dampfartøiernes Vedkommende, forsaavidtsom ikke disse høre til godtfunderede regulære Linier. Saaledes vare t. Ex. de af Præsidenten for de tyske nautiske Foreningers Kongres i Berlin i Slutningen af forrige Maaned, Kommerceraad Gibsons, fremsatte Udtalelser angaaende denne Materie ret trøstesløse; disse Ytringers Karakter betegnedes allerede tilstrækkeligen ved de Ord, hvormed hans Tale begyndte: „Det tyske Rederi er meget sygt!“ Han erkjender vistnok, at billigt indkjøbte store Seilskibe, især naar de ere byggede af Jern, endnu kunne gjøre gode Forretninger og at hurtige Seilere nu og da kunne give tilfredsstillende Resultater ved Benyttelsen af en øieblikkelig Konjunktur; men idethele er det efter hans Overbevisning Tilfældet, at i det sidste Aar, ligesom i de næst foregaaende sex Aar, den i Rederi anlagte Formue, selv med de beskedneste Afskrivninger, dog har givet enten slet ingen eller kun den allertarveligste Rente. Denne Mislighed føles ikke saa særdeles meget i de større Havnestæder, men ret stærkt i de smaa Kystpladse, hvor Sømandens ringe Besparelser for en saa væsentlig Del findes nedlagt i Skibe. Han finder, at Nødvendigheden af at overgaa fra Seil til Damp er bleven forsent erkjendt i Tyskland; men tillige anser han det, medens de for Rederivirksomheden forhaandenværende Vanskeligheder for endel have sin Grund i Overproduktion af Skibe, betænkeligt, at der nu gjøres alt for at faa Handelsflaaderne forøgede. Den stærke Overvægt, som saaledes Befragterne have faaet over Rederne, finder efter hans Mening sit Udtryk ikke alene i trykkede Fragter men ogsaa i de mange ubillige Betingelser, som de Sidste maa finde sig i ligeoverfor hine.

Mange Forhaabninger ere blevene knyttede til det her under den nordtyske Banks Auspicier og Bestyrelse oprettede Institut for Belaaning af tyske Skibe; denne Indretning antages at blive til Støtte især for de mindre Redere og at lette dem Anskaaffelsen af Jernskibe. Dens Forretning er nemlig at yde Laan paa Skibe, saavel som til Kjøb og Nybygning af Skibe, mod deres Pantsætning; Beløbene kunne for godt klassificerede Jernfartøier gaa op til Halvdelen af Taxationsværdien eller, naar Nybygning finder Sted, af Bygningssummen, og for Træskibe af første Klasse indtil en Trediedel af Taxationsværdien. Paa de sidstnævnte laanes dog kun temporært og med korte Tilbagebetalingsterminer. Den havde Erfaring har imidlertid allerede hos mange vakt den Formening, at Øiemedet ikke vel i tilstrækkelig Grad

kan opnaaes, saalænge ikke her, saaledes som i Preussen, Laanene kunne hypothekarisk indføres i Skibsregister eller Pantebog; og her arbeides derfor nu paa at tilveiebringe Forandring i denne Retning af de bestaaende Bestemmelser i den Hamburgske Lovgivning, — hvilken ellers behandler Skibe i væsentlige Henseender som fast Eiendom.

Handel. Jeg skal tillade mig her, saaledes som i tidligere Aarsberetninger, at nævne nogle af de betydeligste Brancher, og begynde med en Artikel, med Hensyn til hvilken Hamburg indtager en særdeles vigtig og ledende Stilling paa det europæiske Marked, nemlig:

Kaffe. Som i min Beretning for 1879 bemærket, var da Indførselen af denne Vare, nemlig 168 Millioner Pund, saa stor, at intet foregaaende Aar havde opvist et større Kvantum og kun et stod ved Siden af samme. I 1880 fandt imidlertid igjen en anselig Forøgelse Sted, idet Importen udgjorde ikke mindre end $175\frac{1}{2}$ Millioner Pund. Men da der ved Aarets Begyndelse havde paa Lager kun 15 Millioner og ved dets Udgang 26, saa medgik til Forbruget her og til Gjenudførsel blot $164\frac{1}{2}$ Millioner, hvorimod der i 1879 var forbrugt eller udført ikke mindre end 175 Millioner Pund. Idethele var man ikke heller ret tilfreds med Kaffehandelens Gang i 1880. Vistnok sank Priserne ingensinde saa dybt som i 1879, da de en Tidlang endog vare nede i 53 pf. pr. Pund for reel ordinær Rio; men de havde dog en temmelig jævnt vigende Tendens, nemlig fra 69 pf., hvortil de under Paavirkning af Forholdene i Nordamerika havde hævet sig i den seneste Del af 1879, indtil 57 pf. i Slutningen af December. Ved Siden af de Amsterdamske Auktioner udøvede Stillingen i New-York en mægtig Indflydelse paa de herværende Omsætninger. Da saaledes i Midten af Februar et pludseligt Opsving fandt Sted dersteds, blev det samme Tilfældet her, og Priserne hævdede sig omtr. 3 pf. Ligesaa foregik nogen Stigning i August i Forbindelse med bedre Noteringer fra Nordamerika; og da i Begyndelsen af December, efterat det herværende Marked havde været en Tidlang foruroliget af slemme Rygter, Efterretningen indtraf om at fire store i Kaffe spekulerende Firmaer i New-York og Boston, som sad inde med betydelige Beholdninger, havde standset sine Betalinger, bleve Forholdene her i den Grad rystede, at Priserne i nogen Tid bleve blot nominelle, medens der i Virkeligheden solgtes langt under Noteringerne. I Midten af Maaneden blev dog Stemningen igjen bedre, idet man fandt Grund til at antage, at det Indtrufne ikke nødvendiggjorde en forceret Realisation af de omhandlede Kaffemasser. Den betydeligste i Hamburgske lokale Forholde begrundede Bevægelse opad i Prisen her indtraf i Oktober, da her var en momentan Knaphed i de kurantere midlere Sorter, især af Santos, paa Grund af usædvanlig smaa Tilførsler; dette forandrede sig dog allerede i November.

Man har i 1880 troet at finde Stadfæstelse paa en Bemærkning, som allerede var gjort snart efter Toldforhøielsen i 1879, nemlig at Befolkningen inden Rigets Toldgebet ikke synderligen vilde indskrænke sit Forbrug af Kaffe, men at den derimod heller vilde søge at indvinde den ved Paalægget bevirkede Merudgift ved at lade sig nøie med de billigere Sorter. Saaledes vare disse gennem hele Aaret 1880 stærkt efterspurgte, medens alle bedre Kvaliteter kun ved betydelig Prisnedsættelse kunde opnaa en Afsætning i Forhold til hvad tidligere deraf konsumeredes.

Indførselen af Rio (samt af Bahia og Ceara) var omtr. 49 Millioner Pund, i 1878 32 og i 1879 39 Millioner; af Santos $37\frac{3}{4}$, i 1878 og 1879 resp. 47 og $40\frac{1}{2}$. Af La Guayra og Caracas hidførtes $21\frac{1}{2}$ Millioner, omtrent samme Kvantum som i 1878 og to Millioner mindre end i 1879; af Domingo

8 $\frac{4}{5}$, omtrent en halv Million mere end i hvert af de nysnævnte Aar; af Costarica og Guatemala 9 $\frac{3}{4}$ Millioner, lidt mindre end i 1879 men 3 $\frac{1}{2}$ Millioner mere end i 1878; af Java og ostindisk Kaffe 10 $\frac{3}{4}$ Millioner, endel mere end i de foregaaende Aar. De her anførte Tal betegne kun de fra de oversøiske Produktionslande direkte hidførte Kvantiteter; for henved 34 Millioner Punds Vedkommende, hvilke bragtes indirekte, er ikke angivet, hvor de produceredes; blandt disse var Ceylonkaffe, hvoraf endel hidkom over England.

Den her modtagne Riokaffe var, ligesom i de nærmest foregaaende Aar, gennemsnitlig af god Beskaffenhed og vel behandlet; dette gjaldt ogsaa om den vaskede Kaffe, uagtet den viste sig mindre holdbar i Farven end i det næst foregaaende Aar. Ogsaa Santos var meget tilfredsstillende baade med Hensyn til Smag og Farve, saa at den erkjendtes som en farlig Konkurrent af Java. Derimod fandtes La Guayra ialmindelighed ingenlunde at svare til sit tidligere Renome; og det samme kan siges om Portorico og Ceylon; ogsaa Domingo var for det meste ikke synderlig, saameget mindre som det bedste deraf væsentligen gik til Frankrige. Adskillige gode Partier kom fra Maracaibo, Guatemala og Mexiko. Ogsaa af den direkte hidkomne Java var meget af god Kvalitet, medens derimod adskilligt af hvad der solgtes ved Auktionerne i Amsterdam skal have været ringe Vare og stod i lav Pris.

Det her Anførte om Riokaffen gjælder forresten ikke om Bahia, hvoraf her kom omtr. 6 $\frac{1}{2}$ Millioner Pund, i Almindelighed af mindre god Beskaffenhed; ikke heller om Ceara, hvoraf dog kun meget lidet førtes hid. Bahia ligesom andre ringe Kvaliteter fik alligevel, ialfald i Aarets første Halvdel, ret god Afsætning efterat være her sorteret. Kaffesortering er overhovedet en vigtig Forretning i Hamburg; den bruges ogsaa som nyttigbringende Beskæftigelse for Fanger i Strafanstalterne.

Kaffehøsten i Brasilien var idethele ret betydelig, idet den ansloges til 4 à 5 Millioner Sække Rio og 1 $\frac{1}{5}$ Million Santos; men paa den anden Side leverede Java og Ceylon meget mindre end sædvanligt.

Fra Hamburg udvikles en nidkjær Virksomhed for at naa det stedse voxende Antal af Produktionssteder, saavelsom for at opmuntre til Dyrkningen af Kaffe i Lande, som egne sig dertil. Saaledes opsøges hyppigen nye Havne især i Syd- og Mellemamerika; medens intelligente og driftige Mænd udgaa for at indrette og opelske Plantager i forskellige oversøiske Egne. Af et herværende Handelshus er t. Ex. en ung Botaniker sendt til Vestafrika for i eller nær den franske Koloni Gabun at forsøge Dyrkningen af Kaffe træet fra Liberia. En betydelig Kapital er sat i dette Foretagende; og man venter i Begyndelsen af 1882 den første større Høst der.

Den ovenfor gjorte Bemærkning om det nordamerikanske Markeds store Indflydelse paa det herværende vil findes let forklarlig, naar erindres, at medens der af Riokaffe i Aaret 1ste Juli 1879—30te Juni 1880 førtes til Nordeuropa 39,500 Tons, kom til de forenede Stater over 110,000 Tons, og at de amerikanske Spekulationer ogsaa i andre Kaffesorter vare saa enorme, at der endnu ved Begyndelsen af indeværende Aar, kort efter den ovenberørte Katastrofe i New-York, skal have henligget der omtrent 21 $\frac{1}{2}$ Millioner Pund af Java og ostindisk Kaffe.

Bomuld. De ret gode Konjunkturer, hvormed Aaret begyndte, vedblev og endog forbedredes strax derefter, væsentligen i Anledning af den i de engelske Spiderier og Væverier opstaaede større Virksomhed; men allerede i Februar opstod Standsning i denne opadgaaende Bevægelse, og under Tryk af det vigende Manchester Marked var Tendensen især fra April synkende, saa-

meget mere som der fra New-York meldtes stor Baisse samt modtoges Beretninger om overordentlig gode Høstudsigter. En Tidlang viste sig ikke ubetydelig Forskjel mellem Priserne paa den disponible Bomuld og den Vare, der skulde leveres efter den nye Høst. I Slutningen af August opstod vistnok idethele igjen større Efterspørgsel, men uden at dette havde synderlig Indflydelse paa Priserne, og disse bleve snart igjen vigende, hvilket varede til ud i November, da de mange Klager fra de amerikanske Bomuldsdistrikter over Regn og daarligt Veir i Forbindelse med voxende Opkjøb fra Spinderierne bevirkede en bestemt Forbedring i Stemningen, saa at Prisen ved Aarets Udgang kun stod omtrent tre Pfennig pr. Pund lavere end ved dets Begyndelse; idet den nemlig noteredes 65 à 66 pf. for „midling“; hvilket endda var 13 pf. mere end ved Udgangen af 1878. Hidførselen af Bomuld var i Aarets Løb omtrent 140,000 Baller, næsten 21,000 mere end i 1879 og 46,000 mere end i 1878; det meste deraf var dog som sædvanligt Transit. Ogsaa skede Indførselen ligesom tidligere for den største Del indirekte og navnlig fra England; dog forholdsvis meget mindre end i de foregaaende Aar. Omtrent Femtedelen af den hele Indførsel kom direkte fra Nordamerika; i 1879 derimod kun en Niendedel og i 1877 ikke meget mere end 5 Pct. Forraadet her ved Aarets Udgang var henved 3,000 Baller.

Ris. Ogsaa for denne Artikel fandtes her, ialfald i den tidligere Del af Aaret, et ret fordelagtigt Marked; og Indførselen, som i 1879 efter fleraarig Stigen var naaet op til omtrent 510,000 Sække, udgjorde i 1880 over 656,000 Sække, deraf Rangoon ikke mindre end omtrent 322,000, af Bassein 137,000; den første var ligesom i 1879 for en stor Del — man mener idetmindste Halvdelen — mangelagtig, medens Bassein fordetmeste var af bedre saavel Beskaffenhed som Udseende. Af Aracan kom ligeledes ganske betydeligt, nemlig 71,000 Sække, adskilligt deraf meget smuk Vare; af Saigon og Siam (Bangkok) 60,000, som fordetmeste kun nød ringe Anseelse. Det øvrige, som kom her, var mest bengalsk, japansk og fra Java; de førstnævnte kom dog ikke direkte, men over London eller Bremen. Fra Japan skal overhovedet ingen Ris være udført til Europa i 1880. Af Moulmain hidkom intet.

Priserne fluktuerede ikke meget stærkt i Aarets Løb; dog gik de i den sidste Del af samme ikke ubetydeligt ned; og det samme var Tilfældet med den afskallede Vare, af hvilken i de første Maaneder endel førtes herfra til andre europæiske Havne. Til transatlantiske Pladse var som sædvanligt Afsætningen betydelig; og Forsendelsen til Afrika af mest ringere Sorter var i Stigende. Man regner, at ialmindelighed over Halvdelen af de Hamburgske Rismøllers Produkter forsendes til ikke tyske Steder.

Ved Aarets Begyndelse betaltes Rangoon og Bassein med M. 9.75 til 10.25 pr. 100 Pund; ved dets Udgang M. 9 til 9 $\frac{1}{2}$. Afskallet Rangoon og Bassein noteredes i Begyndelsen M. 13 til 17 $\frac{1}{4}$, i Slutningen 11.60 til 16. Brudsorterne gik tildels end stærkere ned. Den 31te December havdes her paa Lager ikke mindre end omtrent 270,000 Sække mod 171,000 den 1ste Januar. I Konsumen er saaledes overgaaet 112 Millioner Pund, lidt mindre end i 1879.

Tobak er som bekjendt en af de Artikler, der rammedes haardest ved den nye Toldtarif samt dermed i Forbindelse staaende indenlandske Beskatning; og derhos herskede gennem hele Aaret en Frygt, som endnu er snarere i Stigen end aftagende, for Indførselen af end sværere Belastning eller endog Monopol. Fabrikationen af Cigarer indskrænkedes i betydelig Grad; og Cigararbejdere i stort Antal, deriblandt mange fra Hamburg og omliggende Stæder, udvandrede til Amerika.

Under disse Omstændigheder solgtes af den her væsentligst forekommende Tobakssort, Brasil, kun omtrent 31,600 Pakker, meget mindre end i en Række af foregaaende Aar. Indførselen var vistnok ikke ubetydelig, nemlig omtrent 104,000 Pakker, ikke langt fra hvad der hidbragtes i det næstforegaaende Aar, men det meste transiterede.

Af Domingo kom her kun 36,000 Kolli eller med Fradrag af det Transiterende 33,000, meget mindre end i de tidligere Aar; og hvad deraf solgtes, nemlig omtr. 28,400 Kolli, var overmaade lidet i Sammenligning med det forhen Sædvanlige. Hvad her indførtes af Brasil blev forøvrigt vel optaget; og det samme var Tilfældet med Domingo, forsaavidt angik det, der var Produkt af 1879 Aars Høst; mindre var det Tilfældet med Høsten af 1880, skjønt ogsaa Meningen derom siden forbedrede sig.

Af Havana kom her som sædvanlig kun lidet, dog mere end i hvert af de to foregaaende Aar, nemlig, efter Fradrag af det transiterende Kvantum, 4,890 Seroner, og her solgtes 2,450. Varen fra 1879 var tildels mindre god og Priserne i Produktionslandet derhos meget høit ansatte. Hvad der høstedes i 1880 var af kraftig Beskaffenhed, men fandtes tildels at mangle den finere Aroma. Cuba derimod blev, saaledes som sædvanligt, modtaget med meget Bifald; og deraf solgtes henved 5,800 Seroner. Af Portoriko kom mere end i de sidste Par Aar havde været Tilfældet og den fandtes meget brugbar. Af Cumana hidbragtes usædvanlig meget; og Priserne sank som Følge deraf, uagtet det stærke Bifald, som blev den tildel. Betydelige Partier af Seedleaf bragtes i den herværende Konsum; ligesaa mexikansk Vare, som dog fordetmeste var af underordnet Kvalitet. Varinas af 1880 fandtes ikke ret tilfredsstillende, ialfald ikke at svare til de høie Priser, der fordredes. Betydelige Forretninger gjordes af Hamburgerkjøbmænd i Ukraine, i ungarske Tobaker og Rio Grande, dog uden at synderligt deraf kom paa det herværende Marked.

Sukker. Den allerede i de sidste Maaneder af 1879 indtraadte Reaktion efter den tidligere i samme Aar stedfundne Stigning af Priserne paa Raasukker vedblev langt ud i 1880, da det viste sig, at den sidste Roehøst ikke havde været saa daarlig, som man havde forudsat, medens man tillige gjorde opmærksom paa den nys stedfundne yderligere Udvidelse af det til Roedyrkningen udlagte Areal. Veirforholdene viste sig dog temmelig ugunstige; og en bedre Mening for Artikelen udviklede sig derfor igjen ud paa Sommeren. Rigtignok blev Stemningen igjen flau, da Høsten begyndte og denne ansloges paa det europæiske Kontinent at yde omtrent 300,000 Tons Sukker mere end i 1879; men den vigende Tendens standsede snart ifølge indtrædende stærk Efterspørgsel, tildels foranlediget ved den i Frankrige fra 1ste Oktober stedfundne Toldnedsættelse; og dertil kom senere Meddelelser om, at Udbyttet af Roerne ogsaa blev mindre end man havde tænkt, samt maadelige Efterretninger om Høsten paa Cuba. Saaledes begyndte igjen i December en Stigning i Priserne; og disse stode ved Aarets Udgang kun en ½ halvanden Mark pr. 100 Pund lavere end i dets Begyndelse.

Fra det Indre af Tyskland og fra Østerrige kom her i 1880 ganske usædvanlig store Kvantiteter; saaledes ikke mindre end 2,022,000 Sække (i 1879 1,027,000), desforuden en Mængde i Kister, Fade osv. Derimod var Hidførselen af Kolonialsukker meget mindre end i det næstforegaaende Aar. Af Brasilsukker kom saaledes i 1879 omtrent 16,100, i 1880 kun 5,900 Sække; fra Ostindien og China i førstnævnte Aar 83,000 Sække, i sidstnævnte 35,700. Indførselen idethele af Raasukker var i 1880 445 Millioner Pund, deraf søværts 13; i 1879 vare disse Tal 238 og 16, i 1878 227 og 17.

Ogsaa i raffineret Sukker, i Farin og Kandis, viste sig nogen Synken i Priserne ved Udgangen af 1880 sammenlignet med Aarets Begyndelse; og det samme var Tilfældet med Hamburgsk Sirup, ialfald med Hensyn til den simple brune.

Raffinering af Sukker og navnlig Kolonialsukker er som bekjendt en af de Industrier, som trives bedst i Hamburg, medens Raffinaderierne i Toldgebetet væsentlig kun arbejder med Roesukker. Dens Produkter udføres i store Kvantiteter til andre Lande, især sydeuropæiske og sydamerikanske. Ifølge Hamburgsk Statistik udførtes til Norge i Aarene 1878 og 1879 resp. omtr. 9,600 og 9,900 Centner Raffinade, til Sverige 14,800 og 16,400; til Spanien ikke mindre end resp. 16,400 og 41,400, til Chili 26,600 og 19,800.

Træ, Træmasse, Fyrstikker m. m. Fra Norge ankom til Hamburg og Allona 23 Trælastladninger, deraf 20 i tyske og 3 i norske Fartøier; hvortil maa føies, hvad der hidførtes i de regulære Dampskibe. Indførselen skal have været idethele omtr. 800,000 Stykker Planker og Bord, den allerstørste Del uhøvlede Bord, Schalbretter og Krinoliner. Fra Sverige kom 34 Trælastladninger, alle med Undtagelse af en i udenlandske Fartøier; saaledes opgives at være hidbragt omtr. 470,000 Planker og Bord, hvortil kom omtr. 25,000 Kubikfod med de regulære Dampskibe.

Det herværende Hus, som formentlig har de betydeligste Forretninger i skandinavisk, ialfald i norsk Trælast, har i 1880 ifølge egen Opgave indført 1) fra Norge omtr. 275,000 ubearbejdede og 17,000 høvlede Bord, samt 6,500 3" Planker, i det Hele 179,000 Kubikfod, deraf de høvlede Bord 24,000 Kubikfod; 2) fra Sverige omtr. 21,000 ubearbejdede Bord, 9,500 høvlede ditto og 5,000 3" Planker, i det Hele 39,000 Kubikfod, deraf de høvlede Bord 10,500 Kubikfod.

Priserne antages i Gjennemsnit at have været 12½ à 15 Pct høiere end i Aaret 1879. Overensstemmende med det Sædvanlige stode de noget høiere paa saadanne Tider, hvori Kommunikationerne med Norge og Sverige vare vanskeligere, saaledes navnlig i Aarets Begyndelse og Slutning.

Den allerede forhen kun ubetydelige Indførsel af høvlet Last er som Følge af den nye Toldtarif med dens svære Paalæg af 3 M. pr. 100 Kilo bleven end yderligere formindsket. Overhovedet er Indførselen hertil af norsk og svensk Trælast kun ringe. Saaledes havde ifølge den Hamburgske Statistik for 1878 og 1879 det da fra Norge tilsøst indførte „Bauholz“ kun en omtrentlig Værdi af resp. M. 257,000 og 203,000 og fra Sverige 147,000 og 175,000; medens Totalindførselen, væsentlig fra det tyske Indland, havde en Værdi af M. 8,344,000 og 6,382,000; vistnok var en liden Del heraf ogsaa af svensk Oprindelse og kommende over Lübeck og Kiel; Størrelsen af dette Kvantum kan dog ikke angives. Foruden ovennævnte Bygningsvirke kom ogsaa i bemeldte Aar noget Stav fra Sverige; dog kun for resp. 39,000 og 28,000 M.

Det allerede i 1879 stedfindende Tryk paa Bygningsvirksomheden efter det fleraarige forcerede Arbejde i denne Branche vedbliver endnu; megen Svinde og Usoliditet har i samme vist sig.

Indførselen fra Sverige af Vinduesindfatninger, Lister og andet Snedkerarbejde var kun ringe; ikke heller har den tidligere været meget betydelig; i 1878 repræsenterede den en Værdi af 40,000, i 1879 af 30,000 Mark i Hamburg, hvortil kom noget for Altona.

Af Træmasse indførtes ad Søveien fra Sverige 1,585 Centner samt 100 Baller og 22 Kolli, endel mere end i de nærmest foregaaende Aar. Fra Norge skal kun ubetydeligt være hidført. Ifølge ovennævnte Hamburgske Statistik kom her af „Træmasse, Papir- og Papirmasse“ i Aarene 1878 og 1879 fra Norge for Værdier 17,650 og 12,700 Mark, fra Sverige 15,300 og 9,400.

Indførselen af simplere Papir fra Norge opgik i de samme Aar til Værdier 160,500 og 207,000 M., fra Sverige 37,000 og 51,000. Den tyske Papirfabrikation vedblev at klage over sin Stilling, som trykkedes ved de ialfald i en Del af Aaret høje Priser paa Klude og af Tolden paa Træmasse, samt af den udenlandske, især østerrigske, Konkurrence. Bestræbelserne for at bevirke Gjenindførselen af det i 1873 ophævede Toldpaalæg paa udgaaende Klude have været frugtesløse.

Af Fyrstikker kom fra Sverige omtrent 9,400 Kasser med 17,800 Centner søveis; men desforuden kom med Lübeckerbanen 29,300 Kasser, af hvilke ligeledes de allerfleste indeholdt svenske Stikker. Fra Norge opgives at være kommet omtr. 2,200 Kasser. I Aarene 1878 og 1879 hidførtes fra Sverige ad Søveien 25,240 og 14,650 Centner, anslaaede til Værdier 1,043,500 og 596,700 M.; hvorhos skal være kommet med Lübeckerbanen 19,000 og 21,000 Kasser. Fra Norge indførtes da 2,714 og 5,690 Centner af Værdi 115,240 og 210,760 M. Indførselen sees saaledes ikke at være bleven umulig ved den paalagte Told; det viser sig endog at den for Sveriges Vedkommende har hævet sig, naar sammenlignes med det næst foregaaende Aar. Den hele Fyrstikindførsel i Hamburg i 1880, fra tyske saavelsom udenlandske Pladse, skal have beløbet sig til 64,300 Kasser.

De finere Træsorter fandt, ligesom i de nærmest foregaaende Aar og i end højere Grad, et fordelagtigt Marked her, idet Priserne for de fleste vigtigere Sorter vare i tildels stærk Stigning. Indførselen var i Almindelighed ikke meget betydelig, tildels endog mindre end i 1879. Dette var saaledes Tilfældet med det i de senere Aar saameget yndede Nøddetræ, navnlig det amerikanske, paa hvilket Priserne gjentagne Gange stege formedelst stærk Efterspørgsel samt knapt Forraad, uagtet man fandt at Kvaliteten var gennemsnitlig ringere end forhen. Ogsaa italiensk Nøddetræ fandt villig Afsætning. Foruden Nøddetræ blev ogsaa andre amerikanske Træsorter som Hickory, Poppel og Whitewood solgt med Fordel.

Ogsaa i Jakaranda var stærk Omsætning, idet vedkommende Industriens forbedrede Stilling bevirkede megen Søgning.

Af Mahogni indførtes mindre end i mange Aar havde været Tilfældet; men dette havde ingen synderlig Magt til at drive Priserne iveiret, da der havde et temmelig betydeligt Lager fra 1879 og desuden det amerikanske Nøddetræ har for en stor Del optaget dets tidligere Plads i Konsumen.

Af afrikansk Ibenholdt hidbragtes betydelige Partier, det holdt sig desuagtet i god Pris. Ogsaa kom endel vestindisk Buxbom, tildels god Vare, som fandt villig Afsætning. Persisk Buxbom hidførtes ligeledes, men dets Priser fandtes for høje; en Kvantitet tyrkisk Vare, som var overliggende her fra det foregaaende Aar, nød ikke synderligt Bifald.

Den henimod Slutningen af 1879 temmelig livlige Forretning i Ceder fortsattes ikke langt ind i Aaret 1880, men gav paa Grund af den i Cigarfabrikationen stedfindende Flaahed Plads for en stor Stilhed, ifølge hvilken Priserne gik ned. Tilførselen var betydeligere end i flere foregaaende Aar; men ogsaa Lageret ved Aarets Udgang meget større end da sædvanligt.

Hvad ovenfor er sagt i Almindelighed om de finere Træsorter, gjælder ogsaa tildels om Farvetræ. Der var en livlig Forretning og gode Priser; dog stillede disse sidste sig mod Aarets Slutning noget lavere, især for Gultræ, som hidførtes i usædvanlig store Kvantiteter, nemlig 15 Millioner Pund. Af Laguna Campeche Blaatræ kom direkte 36 Ladninger med omtrent 23 Millioner Pund, hvorhos omtrent fem Millioner hidførtes indirekte; af andet Campeche og Yukatan Blaatræ kom omtrent 4 Millioner Pund. Denne Indførsel var om-

trent som i 1879; derimod hidkom af Domingo temmelig meget mere end i det foregaaende Aar, nemlig omtr. 26 Millioner Pund. Af Jamaika Blaatræ hidkom intet; Lima og Japan Rødtræ var efterspurgt og indførtes i smukke Kvaliteter. Af Farvetræextrakter var Indførselen ikke betydelig; foruden Sanford kom adskillige Sorter amerikansk Vare, som anbefalede sig ved god Kvalitet og billige Priser.

Sild, Fisk, Tran m. m. Aaret begyndte med en Beholdning af henimod 8,000 Tønder norsk Sild, omtrent samme Størrelse som Forraadet i Begyndelsen af 1879; derimod blev Tilførslen, som da havde været 48,000 Tønder, nu kun omtr. 33,000 (Fedsild og Christiansild). Beholdningen var ved Aarets Udgang omtr. 8,500. Forretningen i norsk Sild stillede sig idethele mindre gunstig; og som Grund dertil anføres, at Tilførslerne i den Tid, da de mest tiltrængtes, vare utilstrækkelige og tildels af mindre god Kvalitet. Hovedtrykket kom dog fra Underretningen om den overordentlig store skotske og ligeledes usædvanlig betydelige hollandske Fiskefangst, hvis Produkter ogsaa bragtes hid i stor Masse, samt ud paa Høsten Efterretningerne om Fisket i Eidsfjorden. Tilførselen i de første Par Maaneder var ringe, og Beholdningen fra 1879 blev da efterhaanden placeret, saaledes at Lageret omtrent rømmedes i Marts til ret gode Priser; for Kjøbmandssild betaltes indtil 44 Mark og for Christiansild 12½ til 14. Den første nye Vare af nogen Betydning kom i Juni, men fandt ikke synderlig Bifald; i Juli bragtes bedre Sild, og Priserne stege indtil M. 46 for Kjøbmands, 43 for stor Middel, 34 for reel Middel og 16½ til 29 for Christiania. Dette holdt sig dog kun til Midten af August, hvorefter Priserne gik tilbage. De hævede sig vel igjen noget ud paa Høsten; men i November, da store Tilførsler især af Kjøbmandssild fandt Sted, var der paany stærk Synkning. Fra de ovennævnte Priser gik man ned indtil resp. 30, 31, 26 & 28 og 19. Et Par norske Fartøier med Sild fandt sig endog i November og December nødte til at gaa herfra med sine Ladninger usolgte.

Smaamærker fandt liden Paaagtning indtil ud i August, hvorefter her en Tidlang var stærk Søgning for nogle af dem. Tilførselen af de mindste Mærker var ringe; derimod kom her ret megen Brisling, og Priserne derpaa gik efterhaanden stærkt tilbage, til 8 & 9 M. pr. Tønde. Beholdningerne deraf bleve dog næsten rømmede.

Af Smaasild og Brisling fabrikeres her Sardiner, som vel ikke indgaa i det tyske Toldgebet men udføres navnlig til Rusland, Rumænien og Østerrige. Denne Virksomhed har været inddraget i de i den senere Tid her paagaaende Diskussioner om, hvorvidt Hamburg tør lade sig optage i bemeldte Toldgebet, idet man nemlig paastaar, at hvis Saadant sker og som Følge deraf Silden og Krydderiet skulde fortoldes efter den tyske Tarif, vil Bedriften ikke længere kunne holde sig her, men rimeligvis blive overflyttet til Norge — hvor den jo ogsaa vistnok kan synes ganske naturligen at burde finde sit Hjem.

Ogsaa af svensk Sild blev noget indført her, ligesom vel især i Kiel og Lübeck, fornemmeligen til Røgning. Idethele have Røgerierne her og i de omliggende Byer og Distrikter taget adskilligt Opsving; endel norsk, saavelsom tysk, hollandsk og islandsk, blev ligeledes af dem taget under Behandling.

Af den Sidstnævnte — Islandssild — hidførtes omtrent 3,000 Tønder af stor og for det meste god Kvalitet, og den betaltes i Begyndelsen temmelig høit; men Konkurrencen drev ogsaa den ned, hvortil kom, at Røgerierne, som først havde benyttet den meget, for en stor Del ophørte dermed. Endel af denne Sild fandtes ogsaa grov og mindre velsmagende.

Det skotske Sildefiske skal have indbragt omtr. 820,000 Tønder, 300,000 Tønder mere end Aaret forud; og Indførselen her deraf, hvilken i 1879 havde

været 99,000 Tønder, opgik nu til 130,000. Tilførselen af Matjes begyndte i April, og Kvaliteterne deraf vare saa forskellige, at endel deraf betaltes meget høit, medens man paa den anden Side gik ned lige til 13 M. pr. Tønde. I Begyndelsen af Juli ankom nyfisket ustemplet fullherring og matties; de første betaltes M. 48 til 50, de sidste M. 28; medens der for nye Crownfulls paa Levering i September betaltes M. 38. Allerede henimod Midten af Maaneden gik dog Priserne tilbage; hvorefter en meget betydelig Afsætning fandt Sted.

Som Produkt af det hollandske Sildefiske i 1880 opgives 206,000 Tønder, samt derhos omtr. 59 Millioner „Steuerharing“ (d. e. Sild som strax efterat være fangede kastes i Skibsrømmet og dækkes med løst Salt, for senere efter Landbringelsen at røges og sælges som „Bückling“). Dette hollandske Høisøfiskeri, som fornemmelig foregaar ved Loggere, iagttages her ialmindelighed med megen Interesse, idet samme tjener til Mønster for det Sildefiske, som foregaar fra Emden under Ledelse af et derværende af den preussiske Stat støttet Selskab. Medens de hollandske Loggere bringe betydeligt Overskud, og i 1880 fangede næsten det Dobbelte af Udbyttet i de nærmest foregaaende Aar, var Saadant langt fra at være Tilfældet med den Emdenske Entreprise, skjønt ogsaa denne nu var noget heldigere end forhen.

Ligesom Tysklands Indland i 1880 har konsumeret særdeles store Kvantiteter af Sild, saaledes ventes ogsaa for Fremtiden yderligere Forøgelse af Forbruget; som en af Grundene for saadant Haab anføres, at det paa de uformuende Klasser ifølge stegne Priser paa mange Livsfornödenheder og andre Forholde hvilende økonomiske Tryk nøder dem til med Omhyggelighed at søge efter saadan Føde, som endnu er nogenlunde billig og derhos nærende.

Af norsk fersk Lax hidkom adskilligt paa Is, og endel deraf blev derpaa røget, idet man ikke her skal finde Smag i den norske Røgningsmaaade. Nogle paastaa ogsaa, at den overhovedet ikke egner sig til Røgning, fordi den ikke findes fed nok og ialfald ikke i den Henseende kan stilles ved Siden af Rhinlaxen, under hvis Navn den forresten nok ikke saa sjelden gaar i Handelen i fersk Tilstand saavel her som i Paris, hvorhen den hyppigen sendes herfra til de Auktioner, som afholdes i de derværende Fiskehaller. Foruden Lax og levende Hummer hidførtes kun lidet af norske Fiskeprodukter i fersk Tilstand; dog undertiden Ørret, Makrel, Kabeljau og Sild. Ifølge Hamburgsk Statistik indførtes i 1878 fra Norge 1,968 Centner „fersk Fisk og Hummer“, samt i 1879 1,380 Centner „fersk Fisk“ (deri neppe ment at indbefatte Hummer).

Af Ansjos skal være indført fra Norge omtr. 1,060 Tønder og Foustager samt 280 Kasser og endvidere 104 Kolli; fra Sverige søværts henved 300 Centner. I 1878 og 1879 var Indførselen fra Sverige søværts resp. 552 og 72 Centner, fra Norge 4,770 og 5,230. Det her Anførte viser, at Indførselen ogsaa i 1880 ikke var ganske ubetydelig trods den i Toldgebetet paa samme lagte svære Told 60 M. pr. 100 Kilo. Vistnok blev i en stor Del af Aaret en saadan Fortolkning af Toldtariffen mangededs gjort gjældende, at kun en mindre Afgift erlagdes; men som i min Skrivelse til Indre Departementet af 14de Oktober f. A. anført var da ifølge Ordre fra Berlin ikke alene den strængere Forstaaelse gjort gjældende, men de, som havde erlagt den i sin Tid affordrede mindre Told, bleve endogsaa afkrævede Differentsen. Konsumtionen af den hidførte norske og svenske Ansjos er saaledes vistnok paa det Nærmeste indskrænket inden Grænserne af Frihavsterrainen; inden Toldgebetet hjælper man sig for en stor Del med svagt saltet Brisling nedlagt som Ansjos.

Prisen her paa norsk Ansjos gik i Aarets Løb ned fra 20 til 8 à 9 M. pr. Halvtønde.

Endel Klipfisk og Tørfisk (Stokfisk) hidførtes, saaledes som sædvanligt, fornemmelig bestemt til Gjenudførsel tilsøs, medens dog ogsaa endel, især Klipfisk, konsumeres her eller sælges som Skibsproviant. Endel Tørfisk gaar ogsaa ind i Landet, fornemmelig til Rhinegnene og til Østerrige, hvor den mødes med den norske Vare, som kommer resp. over Holland (eller Belgien) og Triest. Den Fisk, som kommer hid fra Norge i Kasser, er i Regelen Klipfisk, medens Tørfisken kommer i Bundter og Baller; dog modtages ogsaa ofte Klipfisken i Baller og Bundter, navnlig den som er bestemt til at konsumeres her. Klipfisk hidførtes i 1880 i omtr. 68,000 Kasser; hvorhos her kom 14,300 Bundter, 521 Kolli og 600 Ruller — foruden nogle Smaapartier i Baller, Tubber &c., dels Klipfisk og dels samt fornemmeligen Tørfisk.

I Begyndelsen af nærværende Aar noteredes her norsk Klipfisk:

1ste Sort paa 100 Pund spansk Netto	= 45 Kilo		M. 19.50
— " 50 — — —	= 22 $\frac{1}{2}$ "		- 10.50
2den Sort resp.		M. 18.50 og	- 10
1ste Sort i Baller paa 50 Kilo pr. 100 Kilo			- 33.34
Tørfisk i Baller paa 180 Pund:			
I italiensk Sortering pr. 50 Kilo			- 17.50
- hollandsk — — 50 —			- 19

Hvor forholdsvis betydelig Indførselen af tørret Fisk her er fra Norge, kan sluttes af, at ifølge den Hamburgske Statistik kom her idethele i Aarene 1878 og 1879 resp. 78,427 og 84,024 Centner, medens her i de samme Aar hidbragtes fra Norge 71,948 og 72,866 Centner.

Den norske Klipfisk og Tørfisk udsendes herfra ofte for en ret billig Fragt, idet de benyttes til at komplettere udgaende Ladninger og fylde det Rum, som ikke indtages af de mere kostbare Artikler.

I Tran var Forretningen en Tidlang ikke god; og først ud paa Sommeren gik Priserne noget op, for udover Høsten at bedres yderligere; og til disse høiere Noteringer fandt temmelig betydelige Omsætninger Sted. I Aarets sidste Uger var Stemningen igjen mattere, og Priserne gik et Par Mark pr. Tønne tilbage. I Slutningen af December noteredes for brun norsk Tran 40 à 44 M. pr. Tønne og for blank Tran 48 til 51; for Medicintran 52 til 54. Damptran, som i Aarets Begyndelse stod høit, sank i Pris udpaa Sommeren; og med Undtagelse af et kort Tidsrum om Høsten fortsattes den vigende Tendens, vistnok paa Grund af en altfor stærk Tilførsel; Afsætningen var især i December meget træg. For Damptran i Blik kunde tilsidst neppe erholdes 90 M. pr. Tønne.

I 1880 hidførtes 24,000 Tønder brun samt 54,000 brunblank og blank Tran (deri indbefattet Medicin- og Damptran); hvilket var næsten som i det næstforegaaende Aar. Ved Aarets Begyndelse lagrede her resp. 6,000 og 13,000, ved dets Slutning 8,000 og 12,000 Tønder. Konsumen optog saaledes 77,000, eller 9,000 mindre end i 1879. Indførselen skede som sædvanligt i aldeles overveiende Grad fra Norge; fra Newfoundland kom intet og af grønlandsk mindre end i 1879 paa det Hamburgske Marked. Den Spæk, som hidførtes fra Grønlandshavet i flere norske og et svensk Dampskib, solgtes her for 43 indtil 54 M. pr. Tønne Tran; Smeltningen foregik her og betaltes af Sælgerne med 80 à 90 pf. pr. Tønne.

Af Fiskeguano hidbragtes fra Norge omtr. 42,000 Sække, endel mere end i de næstforegaaende Aar. Prisen paa finmalet Fiskeguano med en Gehaltsgaranti af 8 % Kvælstof og 12 % Fosforsyre var ved Aarets Udgang 17 $\frac{3}{4}$ til 18 $\frac{1}{2}$ M. pr. Sæk à 101 Kilo brutto leveret her.

Edderdun, som lige siden Aaret 1876 havde staaet lavt, hævede sig og var Gjenstand for megen Efterspørgsel. Indførselen fra Norge var dog, ligesom ogsaa fra Island, kun ringe.

I 1880 var her, ligesom i 1879, paa Grund af den forudgaaede strenge Vinter ingen Trang til Indførsel af Is. Her leveredes ogsaa ret billig fabrikeret Is. Den nuværende Vinter har ligeledes givet god Anledning til her paa Stedet at opsamle Isforraad.

Metaller. Medens de store Forventninger, som vare opstaaede ved det fra Amerika i 1879 givne Stød til nyt Opsving i Industrien, allerede ret tidligt i Aaret 1880 undergik stærk Afsvækning med Hensyn til Metaller idethelt, saaledes var dette i en fremtrædende Grad Tilfældet med Raajern, idet navnlig det høieste Standpunkt i hele Aaret af Priserne paa skotske warrants, nemlig 73 sh. 3 d pr. Ton, allerede naaedes i Januar, efterat denne Maaned var begyndt med en Notering af 64. Allerede i Juni naaede Priserne efter en længere Vigen sit laveste Punkt 44 sh. 6 d, for dog i den følgende Maaned at forbedres indtil 25 %; senere vare de forskellige Forandringer undergivne, indtil de sidst i December noteredes 51 sh. 7½ d.

For fabrikeret Jern, som nu paa den ene Side støttedes af Beskyttelses-told, men paa den anden havde at bære Raamaterialets ved den derpaa hvilende Told bevirkede Fordyrelse, bleve de bedre Priser staaende noget længere end for Raajern; dog indtraadte ogsaa for saadant, og navnlig for det tyske Fabrikat, efter nogle Maaneder Nedslag og det saa betydeligt, at Priserne ved Aarets Slutning ikke stillede sig meget bedre end i den mest trykkede Periode i 1879, og ved Siden deraf hørtes Klager over, at man ikke havde Beskjæftigelse nok samt Forsikringer, at man ikke saa sig istand til at lade nogen eller ialfald nogen betragtelig Forbedring indtræde i Arbejdslønnen. Til samme Tid saaes de engelske Værker at være godt sysselsatte, og Afsætningen af britiske Fabrikater, hvilken rigtignok allerede i de seneste Aar før Toldbeskyttelsens Indførelse ved den tyske Konkurrence var reduceret til forholdsvis Ubetydelighed, syntes ikke at være synderlig besværet ved den tyske Told. Thi i de enkelte Brancher, hvori det engelske Produkt forhen indførtes til Tyskland, havde det saadan Overlegenhed, at det ikke kunde undværes. Ved Siden deraf ere den tyske Jernindustries overordentlige Fremskridt i flere Retninger som i Maskinfabrikation og Produktion af Staal og Staalskinner øiensynlige; dens Konkurrencedygtighed, ogsaa udenfor Tyskland, viste sig ved forskellige Leiligheder i 1880, t. Ex. ved Overtagelse af en betydelig Staal-leverance endog i Skotland. Ifølge Opgaver, som tør ansees paalidelige, har i samme Aar den tyske Produktion af Raajern tiltaget med 23 Procent og af Smedejern med dels 11 dels 33 Procent; Exporten af Jern og Jernvarer, deri ikke indbefattet hvad der transiterede og ikke heller Raajern, skal have været 669,000 Tons; hvorimod den for 1879, det Transiterede medberegnet, blot angives til 542,000 Tons.

Indførselen til Hamburg-Altona af svensk Jern i 1880, deri indbefattet hvad der transiterede, er opgivet til omtr. 192,400 Stænger, 65,800 Bundter og 174 Plader — imod resp. 236,000, 64,500 og 588 i 1879. Med de svenske Dampskibe hidkom fra Sverige omtr. 66,000 Centner Stangjern, 7,200 Centner Knipjern, 750 Centner Raajern og af andet Jern 16,500 Centner; derhos kom 680 Centner Spiger og 124 Centner Hesteskosøm, samt 2,000 Centner Staal. Fra Norge opgives at være kommet omtr. 1,000 Stænger, 433 Bundter og Stykker Jern; derhos 2,200 Kister, 80 Fade og 50 Baller Hesteskosøm, 110 Kister og 160 Dunke Spiger, 90 Kister Hesteko og 200 Kasser, 300 Bundter, henvend 1,100 Blokke og Stykker samt 90 Stænger Staal.

Det formentlig betydeligste herværende Hus, som beskæftiger sig med svensk Jern, har den 9de dennes efter Anmodning fra mig om at udtale sig angaaende den nordiske Jernforretnings Gang hersteds, ytret Følgende:

„Allerede i vor Beretning ifjor gjorde vi opmærksom paa den livlige Hausse, som var begyndt i det sidste Fjerdingaar 1879. Den gjorde i de første Maaneder af Aaret 1880 rapide Fremskridt. Vi frygtede allerede da, at en stor Del af denne Hausse grundede sig i Spekulation og at derfor meget snart en Reaktion var at vente. Desværre gik denne Forudsigelse kun altfor snart i Opfyldelse. Den for en Del ved Spekulation forstørrede Efterspørgsel fra Nordamerika ophørte pludselig. Produktionen i de forenede Stater, hvilken ved de høje Priser var bleven anspændt til det Yderste, var istand til at dække det indenlandske Behov. Den forventede Reaktion indtraadte endda meget heftigere end man havde ventet; der opstod en fuldstændig Deroute, da enhver søgte at blive sine Forraad kvit, saa at Priserne paa Raajern næsten naaede det tidligere laveste Standpunkt. Fabrikkeret Jern sank ligeledes rivende i Pris. I Juni gjordes dog Stans i Nedgangen; al Verden ventede Gjenoplivelse af den nordamerikanske Efterspørgsel — om ogsaa forgjæves. Da den i alle Lande enormt stegne Produktion ikke blev indskrænket, maatte Priserne yderligere vige. Imod Aarets Slutning havde de næsten naaet det laveste Standpunkt. Konsumen af svensk Jern i Tyskland er i det forløbne Aar aftaget betydeligt; ogsaa have mange Handlende taget store Lagere med over i det nye Aar. Udsigterne for den forestaaende Saison ere derfor, saavidt Exporten til Tyskland angaar, ikke meget opmuntrende.“

Svensk Stangjern noteredes den 30te December M. 11 à 11½, sædvanligt engelsk Stangjern 7 og prima westphalsk Stangjern 7½ M.; ved Udgangen af 1879 vare disse Tal 12½, 8.40 til 9 og 9 til 9.60.

Bestræbelserne for at bevirke en forøget Indførsel i Tyskland af svenske Jernmalme og for at lede en væsentlig Del af denne over Hamburg istedetfor over Rotterdam og Antwerpen have været fortsatte i det forløbne Aar; og adskilligt i denne Retning tør ogsaa ansees sikret. En betydelig Hindring, hvilken man dog ikke er uden Haab om at se hævet, ligger i Mangelen her af en for Losningen af denne tunge og voluminøse Artikel passende Kai.

Værdien af Kobber, som i Slutningen af 1879 havde hævet sig endel fra det lave Standpunkt, hvortil det siden tidligt i 1878 var sunket, holdt sig ogsaa nogenlunde i 1880, men veg dog saavidt, at det ved Aarets Udgang var lidt billigere end i dets Begyndelse. Røraas Rosetter solgtes saaledes for 73 M. pr. 50 Kilo; svensk Kobber noteredes 70; engelsk raff. i Ingots 68 à 69. Indførselen fra Norge var ikke betydelig. Nyt yellow metal, som ligeledes i den seneste Del af 1879 var steget noget fra sit lave Niveau i samme Aars Sommer, nemlig til 60 M. pr. 50 Kilo, vedblev sin fastere Tendens i Begyndelsen af 1880, men veg allerede noget i Marts og gik i Foraaret ned til 56 M., hvilket senere omtrent blev staaende. Gammelt yellow metal saaes, ligesom i det foregaaende Aar, at holde sig forholdsvis bedre i Pris, da det nye sank; og Prisforskjellen blev saaledes kun 18 til 19 Mark.

Af Nikkel skal være indført fra Norge 460 Kasser (i 1879 260) og 100 Kasser Nikkelmalm; fra Sverige kun ubetydeligt, ialfald søværts. Prisen, som i 1879 var steget fra 6 til 6½ M. for Nikkel af 99 % og fra M. 3.60 til M. 3.85 af 50 %, beregnedes i December 1880 resp. M. 8 à 8½ og 5 à 5.60 pr. Kilo ren Nikkel.

Ogsaa Zink var steget noget i Slutningen af 1879, men gik snart tilbage, saa at der, efterat være betalt i Februar 21¼ M. pr. Centner, ved Aarets Slutning neppe kunde erholdes den lave Pris 15 M. Her indførtes lidet mere

end Halvdelen af hvad den rigtignok usædvanlig store Indførsel i 1879 udgjorde; og Lageret rømmedes.

Bly gik efter sin betydelige ved Spekulation bevirkede Stigning i 1879 tidligt igjen tilbage og sank indtil Juni omtrent 25 Pct., steg derpaa, men veg paany, indtil det slutteligen igjen havde næsten samme lave Stilling som i Juni. Tildels paa samme Maade gik det med Tin, som, efterat have staaet i £ 104 pr. Ton, noteredes 75 i Juni; det hævede sig derhos igjen inden Aarets Slutning til omtrent 96 £. Fortinnet Blik, som ligeledes var steget, sank for visse Sorters Vedkommende over 30 Pct.; og dets Indførsel i det tyske Indland, som forhen havde været betydelig, fandtes meget vanskelig paa Grund af Tolden.

Skind, Huder, Læder. Den allerede siden Aaret 1878 stedfundne Forbedring i Skindforretningen vedblev ogsaa, tildels endog med stigende Priser, i 1880, ialfald i dets Begyndelse, men trykkedes senere i flere Brancher ved en ganske betydelig Indførsel fra andre Lande, deriblandt fra Norge og Sverige, saameget mere som man fandt at de af det raa Produkt forfærdigede Artikler ikke vare stegne i et passende Forhold. Saaledes gik navnlig Kalveskind ned udpaa Vaaren; og efter nogen ny Stigning blev Tendensen igjen synkende. De smaa Sorter fra det vestlige Norge holdt sig forholdsvis godt og fandt temmelig Afsetning. Nordiske Kalveskind noteres ved Aarets Udgang 23 til 28 M. pr. 10 Styk., omtrent det samme som i Slutningen af 1879. Ogsaa for Faareskind holdt Priserne sig ret godt.

I norsk Bukkeskind var ligesom i det foregaaende Aar Forretningen ubetydelig; mod Aarets Slutning fik de dog en stigende Retning. Lammeskind og andre til Glacélæder passende Sorter vare Gjenstand for levende Omsætning; og Priserne stode temmelig høit undtagen i kort Tid, da de tyngedes af stærk Indførsel. Gjedeskind, som ved Aarets Begyndelse stode temmelig høit, gik snart ned betydeligen, forsaavidt de større og sværere Sorter angik, steg igjen ud paa Høsten, men lede snart paany under tiltagende Flauhed. Lette Gjedeskind havde dog hele Aaret igjennem lønnende Afsetning; og det samme kan siges om Kidskind, som endog mod Aarets Slutning steg ikke ubetydeligt, medens Lageret rømmedes.

For Rensdyrskind var Aaret idethele nogenlunde heldigt; temmelig betydelige Partier ankom, fornemmeligen fra Sverige, i mindre Partier ogsaa fra Norge, og bleve ret godt betalte; kun med Hensyn til hvad her kom i den sidste Del af Aaret var der nogen Vanskelighed. Sælskind, som allerede i længere Tid havde været kun lidet efterspurgt, gik bedre frahaanden i 1880; det fra tidligere bestaaende Lager af denne Vare fra Spitsbergen og det hvide Hav rømmedes, og endel frisk Tilførsel, fra Norge og andetsteds fra, blev ligeledes solgt til antagelige Priser. Hvidfiskehuder hidbragtes kun i ringe Kvantiteter, men solgtes med god Fordel. Hvalroshuder kom ikke og bleve ikke heller synderligen efterspurgt.

Indførselen af oversøiske Huder, hvilken allerede i 1879 var betydeligere end i mange foregaaende Aar, forøgedes endvidere stærkt i 1880, nemlig til omtrent 864,000 Styk. og 13,000 Baller; dog havdes ved Aarets Slutning et Forraad af 12,000, hvorimod Lagerne havde været ryddede ved dets Begyndelse. Forøgelsen beroede tildels paa, at en overordentlig Mængde saltede Hestehuder hidførtes; af saltede saavel som af tørsaltede Huder kom mindre end sædvanligt. Med Markedets Bevægelser idethele var man mindre tilfreds undtagen for de lettere Sorters Vedkommende. Sværere salte Huder fandt vel i Aarets Begyndelse villig Afsetning her med stigende Priser, men dette forandrede sig tidligt baade for River Plata og Rio Grande. Efter megen Vaklen op og ned ind-

traadte udpaa Høsten, da betydelige Forraad havde samlet sig i Antwerpen og andre europæiske Havne, en decideret flau Stemning; blandt Grundene til at Forretningen gik mindre heldigt anførtes, at den ialmindelig betydelige Forsendelse til Rusland for en stor Del var gaaet istaa. Ogsaa lette salte Huder gik endel ned. Tørsaltede saavel som lettere tørre Huder steg til ud paa Høsten, men gik derpaa ligeledes ned. Sværere tørre Huder kom næsten hele Aaret igjennem kun lidet i Betragtning. Hestehuderne stode i den første Del af Aaret i høi Pris, vege siden noget, men steg igjen og fandt stærk Afsætning.

Hemlock- og Valdivialæder havde i 1879 af Grunde, som i sin Tid anførtes, været Gjenstand for stærk Søgning; og denne vedblev i 1880 for det Sidstnævntes Vedkommende. Efterat ret betydelige Partier deraf vare hidførte, aftog rigtignok Afsætningen henimod Aarets Udgang og Priserne gik noget ned, men derpaa blev Omsætningen igjen livlig. Af Hemlock indførtes mindre; og Afsætningen var ligeledes ikke betydelig, idet man fandt, at Priserne stilledes for høit i Sammenligning med Valdivia.

Den tyske Læderindustri er overmaade betydelig; den er ogsaa en af de Industrier, fra hvilke man har hørt mest Klage selv efter Paalægget af den stærke Beskyttelsestold; idet den finder Konsumen inden Tyskland at være for svag for dens for en stor Del paa Raaprodukt fra andre Lande henviste Produktion; det er dog at bemærke, at Udførselen, som allerede forhen var anseelig, navnlig til Nordamerika, ogsaa i den sidste Tid har hævet sig end yderligere.

Betydningen af Beskyttelsestolden bliver noget indskrænket ved at ogsaa Egebarkproducenterne nu blive beskyttede ved Told. Uheldigvis har disses Produkt i 1880 været for en stor Del beskadiget af Regn, ligesom det ogsaa paastaas, at den bøhmiske og ungarske Egebark idethele er af bedre Kvalitet og bedre behandlet end den tyske, saa at man har maattet indføre den i store Kvantiteter.

Korn, Spiritus, Øl, Provisioner. Den Hamburgske Kornforretning, som i de senere Aar idethele har været mere importerende end exporterende, maatte i 1880 i end højere Grad end sædvanligt lade sig nøie med Indførsel. Hvad der havdes tilsalgs, navnlig af Hvede fra de kornrige Egne heromkring, gik nemlig ikke længer, saaledes som selv i 1879 for en stor Del var Tilfældet, til Frankrige og England, men optoges af det indre Marked. Selv den tilvante Udførsel over Hamburg af Maltbyg for de engelske Ølbryggerier led betydelig Afbræk i den sidste Del af Aaret paa Grund af den i England fra 1ste Oktober indtraadte Forandring, at Maltskatten ophørte og Skat paa det bryggede Produkt traadte istedet. Denne har nemlig tilfølgende, at man i England mindre interesserer sig for de extrafine Sorter, som man fik herover fra Saaleegnen, og nu lader sig nøie med ringere Kvaliteter, som ogsaa erholdes andestedsfra. Maltskatten opkrævedes efter saadan Regel, at det lønnede sig bedst at benytte prima Vare, hvorimod dette nu ikke længere skal være Tilfældet. Dertil kom, at Høsten i 1880 i Saaleegnen ikke var god og at meget saaledes blev uskikket for Maltning, medens det Samme vistnok var Tilfældet i England selv; derved blev det saa meget lettere for andre Lande, deriblandt Sverige, at konkurrere med det nordtyske Produkt.

Medens Kornudførselen herfra saaledes kun var ringe og tildels kun beskæftigede sig med Hvede og Mel fra Ungarn bestemt for England, stillede Forholdet sig derimod gunstigt med Hensyn til Indførselen, idet Høsten af den for Folkets Ernæring i Tyskland vigtigste Kornsort Rugen var falden usædvanlig knap ud. Da der ikke heller i Rusland havdes de fornødne Forraad til i nogen synderlig Grad at supplere det Manglende og Indførselen

derfra saaledes i det Væsentlige indskrænkede sig til nogle faa Ladninger fra det sorte Hav, forsynede man sig forøvrigt især fra Amerika, Frankrige og Danmark, medens som bekjendt Priserne endog en Tid naaede op til hvad der betaltes for Hvede, hvilken Kornsort for en stor Del tilligemed Mais traadte i Rugens Sted. De rige Hvede- og Maisforraad i Amerika gave saaledes Stof til en meget betydelig Indførsel her, hvorved en altfor voldsom Stigen af Priserne, ogsaa paa Rugen, blev hindret. I amerikansk Mais fandt saameget større Omsætning Sted, som Poteterne af Høsten 1879 vare herfra i store Masser sendte til England, og den billige Mais saaledes i deres Sted for de tyske Brænderier afgav et velkomment Materiale. I den seneste Del af 1880 havde disse forresten igjen Adgang til Benyttelse af tyske Poteter af Aarets Høst, hvilke for en stor Del vare af for daarlig Beskaffenhed til at være anvendelige for Export til England, som derhos selv dennegang havde en nogenlunde god Poteteshøst; ogsaa maatte da den amerikanske Mais konkurrere med den nye ungarske Maishøst, som var falden bedre ud end i 1879. Saaledes opstod mod Aarets Slutning en temmelig Flauehed i det herværende Maismarked.

Af Havre kom her som sædvanligt nogle mindre Partier med de svenske Dampskibe; idethele omtrent 30,000 Kubikfod.

I Slutningen af 1880 noteredes her finere Sorter Hvede pr. 1,000 Kilo netto M. 215—225, finere Sorter Rug M. 210—222, fineste Saale Chevalierbyg M. 195—205, god tysk Havre M. 150—170. I Slutningen af 1879 var højeste Notering for Hvede 252 og sidst i 1878 195, for Rug resp. 192 og 148, for fineste Saale Chevalier 240 og 255, for Havre 160 og 145. Mais, som sidst i 1879 noteredes 140—142, betaltes her i December 1880 med kun 126—128.

Af Spiritus og Sprit bragtes i 1880 til Hamburg ikke mindre end 123,000 Fade, hvoraf noget over Trediedelen transiterede; i 1879 kom kun 91,000, hvilket dog var mere end i de foregaaende Aar. Af ovennævnte 123,000 Fade kom omtrent Halvdelen tillands; og blandt det, der saaledes bragtes paa Lübeckerbanen, skal omtrent 7,000 Fade have været fra Sverige, medens derfra søværts blot kom 274 (i 1879 302); fra Norge kom tilsøs 820 Fade (i 1879 3,210). Fra Rusland og Polen kom tilsøs næsten 17,000 Fade; og Nordamerika, om hvilket i min forrige Aarsberetning anførtes, at det ogsaa med denne Artikel havde vist sig paa det herværende Marked, optraadte i 1880 allerede med henved 9,000 Fade.

Priserne paa raa Kartoffelspiritus holdt sig i Størstedelen af Aaret uden store Forandringer imellem 50 og $53\frac{3}{4}$, hvilken sidste højeste Notering fandt Sted en kort Tid i Marts. I den senere Del af Aaret var Tendensen langsomt vigende; og mod dets Slutning noteredes endog kun $47\frac{1}{2}$. I September skulle Afslutninger om svensk Vare for Levering November og December have fundet Sted til 43 M. uden Fad og endog derunder; senere afsluttedes for Vinter- og Foraarsterminer til højere Priser, fra $47\frac{1}{2}$ indtil 51. Den russiske Potetes- og Kornspiritus viste sig næsten ikke paa Markedet i den senere Del af Aaret.

For rektificeret Kartoffelspiritus varierede Prisen imellem 60 og 50 M efter Kvalitet og Priser paa Raaproduktet, de lavere Noteringer ved Aarets Slutning.

Spritsfabrikationen er som bekjendt en af Hamburgs allervigtigste Industrier; den ernærer direkte og indirekte en Mængde Mennesker, deriblandt ogsaa mange Haandværkere som Bødkere, Snedkere, Glasværksarbeidere m. fl., ligesom den afgiver et meget betydeligt Fragtobjekt for de Hamburgske Damp-

skibe og den tyske Handel. Sit Raastof henter den vistnok for den største Del fra det tyske Indland; men presset, som denne Fabrikation er, af Konkurrencen med Amerika, England, Holland og andre Lande paa de fremmede Markeder, ikke den alene i Frankrige, Spanien, Portugal og Italien, men i den sidste Tid tillige i Sydamerika og Vestafrica, har den for visse af sine Artikler, navnlig for Genever og andre saakaldte faconnerede Spirituser, tyet til den billigere udenlandske Raaspiritus, som den russiske og nu ogsaa den norske, svenske, danske og amerikanske; disse sidste vare især i 1880 paa Grund af Misvæksten i Rusland af fremragende Vigtighed. I Hamburg næres megen Frygt for, at denne Industri vil gaa tabt for Byen, hvis dennes Frihavnstilling ophører, idet den inden Toldgebetet gjældende Skattelovgivning i høj Grad vanskeliggjør Forarbejdelsen af udenlandske Spirituser sammesteds. Naar den saaledes, ligesom de nu i Indlandet værende Spritfabriker, maatte benytte den kostbare indenlandske Raaspiritus, vilde den nemlig neppe kunne undgaa at stille Priser, hvorved den udelukkedes fra de fremmede Markeder. Det Fortrin, som Hamburg ifølge det her Anførte besidder fremfor Indlandet, har sat meget ondt Blod og kommer hyppigen paa Bane under den paagaende Diskussion om Frihandelstillingens Nytte eller Skade. Paa den ene Side paa-staaes, at Hamburg, hvis det kommer ind i Toldforeningen, vist vil bruge tysk istedetfor udenlandsk Spiritus i sine Spritfabriker; hvorimod Hamburgerne mene, at hvis ikke det udenlandske Raaproduct havdes til billig Pris, maatte navnlig Geneverfabrikationen, hvortil det fornemmeligen benyttes, ophøre hersteds og flytte over til et ikke-tysk Sted t. Ex. Kjøbenhavn, hvorved da Benyttelsen af den tyske Spiritus her vilde blive lidet eller slet ikke større end den nu er; medens derhos de tyske Skibsfartsinteresser vilde lide høist betydelig Skade.

Hvilken Vigtighed Spirituosa have for den Hamburgske Skibsfart, kan allerede sluttet af, at de i Aaret 1879 optog et Rumindhold af $4\frac{1}{2}$ Millioner Kubikfod; man har beregnet, at i samme Aar Spirituosa og Eddike tilsammen afgav hvad der vilde være tilstrækkelig Ladning for henved 250 middelstore Skibe. I Virkeligheden kommer denne Fragt selvfølgeligen mange flere tilgode, idet den særdeles meget bruges til at komplettere Ladningerne i herfra ud-gaaende Fartøier og forsaavidt benyttes for samme Øiemed, som efter det forhen Anførte opnaaes ved Indladning af den norske tørrede Fisk, og vistnok i meget højere Grad blandt andet, fordi Spiritus er en Artikel, som kan anbringes paa næsten alle Markeder.

Om en af de herværende Spritfabrikker er oplyst, at der i samme i Aaret 1880 af dets Produkt udskibedes omtrent 133,700 Hektoliter Genever, Rum og Brandy, 108,000 Hektoliter rektificeret Spiritus, 2,922 Hektoliter Vin samt 2,792 Hektoliter Likør og Eddike. Den forarbejder daglig omtr. 600 Kubikfod Træ til Kister og Foustager og har en egen Glasfabrik til Forarbejdelse af Flasker.

Slutteligen bemærkes, at det føles som en stor Ulempe ved Spiritusforretningen, at Varen er bleven en temmelig yndet Gjenstand for Børsspil; dette har dog ikke sit Sæde i Hamburg men i Berlin og andre Indlandets Byer.

Af Øl hidførtes søværts fra Norge omtr. 43,250 Kasser, 470 Foustager og 25 Ankere, samt fra Sverige 4,850 Kasser og 40 Foustager, som sædvanligt næsten alene for at føres herfra til oversøiske Havne. I 1879 opgaves Indførselen til resp. 63,700 Kasser samt 207 Foustager, i 1878 75,000 Kasser samt 224 Foustager fra Norge; til 7,700 Kasser (foruden 2 Foustager) og 9,000 Kasser i de samme Aar fra Sverige. Grunden til den stedfundne Nedgang i Udførselen herfra af norsk og svensk Øl er vel at søge, dels i at der

i hine fjerne Egne efterhaanden oprettes gode Bryggerier, dels ogsaa i at Bryggeribedriften i Tyskland og navnlig i de Hamburg nærmeste Distrikter selv beskæftiger sig stærkt med at producere Exportøl. Her har været vakt megen Interesse derfor, hvilken ogsaa har vist sig i, at man har ladet denne Del af den tyske Industri godt repræsenteres paa de australiske Udstillinger; et Hannoversk Bryggeri skal saaledes nyligen i Melbourne have vundet Guldmedaille. Hvor ivrigt man herfra søger at forsyne de andre Verdensdele med Øl, kan anskueliggøres ved den Bemærkning, at der neppe findes en Havn af nogenlunde Betydning i Amerika udenfor de nordligste, hvor det ikke indføres; ogsaa Indien, Siam, Singapore, China, Japan, russisk Asien og Øer i det stille Hav, saavel som Australien og det vestlige Afrika forsynes herfra med ret betydelige Kvantiteter. Brasilien, Venezuela, Chili, Peru og Argentina modtog i 1878 tilsammen omtr. 200,000 og i 1879 166,000 Centner; den hele Udførsel herfra i de nævnte Aar var resp. 380,000 og 352,000 Centner.

I det herværende Smørmarked havde, som i sin Tid indberettet, i den senere Del af 1879 stedfundet en betydelig Stigning; og de bedre Priser holdt sig ligeledes fordetmeste i 1880, idet Hovedgrunden til Stigningen, nemlig højere Noteringer i Nordamerika og mindre Indførsel derfra, vedblev at gøre sig gjældende. De laveste Priser viste sig i Mai, da der kun kan anbringes det erholdes fineste holstensk Vare for 110 M. pr. 50 Kilo, og i Juni, da endog dette var Gjennemsnitsprisen; fineste meklenburgsk Smør kunde endog i Juni gjennemsnitlig erholdes for 102 M. Høiest vare Priserne i Marts, da Gjennemsnitsprisen for de nævnte Sorter var resp. 144 og 141, samt i Oktober 141 og 136. Ved Aarets Udgang havde paa Lager temmelig betydelige Kvantiteter af baade tyske og udenlandske Sorter, dog kun lidet af det simple galiziske. Udførselen til England var ringe paa Grund af, at der kun kan anbringes det fineste og friskeste Produkt og den tyske Vare forsaavidt har vanskeligt for at bestaa Konkurrencen med det danske og det over Danmark komne svenske. Der arbeides imidlertid som bekjendt med Ihærdighed paa at hæve Smørproduktionen op til at blive sideordnet med den danske, saavel som paa at finde nye Markeder for samme. I sidstnævnte Øienied er det projekteret at deltage i den iaar afholdendes tysk-amerikanske Udstilling i Porto Allegre.

Ogsaa Smørforretningen her er en af de Handelsgrene, som befrygtes at ville tage Skade, hvis Hamburg bliver Del af Toldgebetet. Det meste af det finske saavel som russiske og galiziske, tildels ogsaa det amerikanske Smør, er af ringere Beskaffenhed; det bliver da her ompakket og bearbejdet for at tilfredsstille Behovet paa de forskjellige Markeder, hvoriblandt det norske, hvorhen det herfra forsendes. Næsten alt det hid eller til Altona bestemte simplere finske Smør kommer over Lübeck, hvor det paa Grund af Toldforskrifterne ikke vel kan underkastes den omhandlede Manipulation. Det ansees som vist, at de hidtil i Altona værende Firmaer, som beskæftige sig med denne Forretning, ville flytte over til Hamburg, hvis bemeldte By ophører at være Frihavn uden at det samme ligetidig bliver Tilfældet med Hamburg; i Forventning deraf er saadant tildels endog allerede skeet.

I amerikansk Smult var Omsætningen her temmelig livlig; det synes, at denne Vare blandt de fattigere Klasser i Indlandet mere og mere fortrænger Smøret efter samme Regel, som ovenfor er berørt med Hensyn til Silden, at de ringere Næringsmidler træde istedetfor de bedre, naar Priserne paa Livsfornødenheder stige. Den her omhandlede Vares Pris havde forøvrigt indtil over Midten af Aaret Tendens til at vige, men tog pludselig Opsving i August, hvorefter den højere Pris holdt sig i Resten af Aaret. Omtrent samme Forhold fandt Sted med Hensyn til amerikansk Flesk, hvis Priser gik ned til

udpaa Sommeren, men senere paa Grund af Stigning i Amerika gik temmelig op; i September noteredes for short clear M. 47 til $47\frac{1}{4}$, og derpaa naaedes efter nogen Vaklen igjen dette Standpunkt ved Aarets Udgang.

Som i min Skrivelse til det kongelige Departement af 3die Juli anført, blev ved en keiserlig Forordning af 25de Juni forbudt at indføre i det tyske Rige hakket Svinekjød og Pølser fra Amerika; og det skal i den sidste Tid have været under Overveielse, om der ikke bør gaaes videre i denne Retning til Beskyttelse for den offentlige Sundhed. I 1880 blev blandt de i Hamburg undersøgte 55,008 amerikanske Skinker og 23,589 do. Fleskesider (og Skuldre) fundet resp. 566 og 270 befængte med Trichiner, medens 39,846 Skinker og 14 Fleskesider af europæisk Oprindelse undersøgtes, uden at Trichiner fandtes i nogen af dem. Af den amerikanske Vare var saaledes 1.05 Pct. trichinøs. Undersøgelser i 1878 og 1879 havde det Resultat, at resp. 0.79 og 1.16 Procent havde Trichiner. Af de i Altona i 1880 undersøgte amerikanske Skinker samt Fleskesider (og Roulader) fandtes resp. 1.7 og 1 Pct. trichinøse.

Petroleum, Stenkul. Hidførselen af Petroleum, som i 1878 havde udgjort omtrent 294,000, men i 1879 var gaaet op til 409,000 Barrels, steg i 1880 endvidere til 526,000 Barrels; det sees saaledes, at Hensigten med at istandbringe den nye Petroleumhavn og de dermed i Forbindelse staaende Lagerindretninger er bleven opnaaet. Til samme Tid har Bremen, der i Petroleumshandelen har erhvervet sig en saa særdeles fremragende Stilling, indført lidt mindre end i 1879; hvorimod de øvrige Konkurrencehavne ved Nordsøen ligesom Hamburg forøgede sin Indførsel, dog i mindre Grad. Imidlertid er Førselen herfra ind i Toldgebetet ikke voxet i samme Forhold; hvilket for en Del foranledigedes ved, at Importørerne dersteds lade Varen henligge udenfor Toldgrænsen saalænge som muligt for ikke at tabe, foruden hvad der udlækkes, tillige Tolden paa dette. I den sidste Tid var Hidførselen fra Amerika noget hæmmet i Anledning af, at man venter paa Emanering i Berlin af nye under Forberedelse værende Testbestemmelser.

Prisen, som i en Del af 1879 havde været lige nede i $6\frac{1}{2}$ M. pr. 50 Kilo og ved dets Udgang var 8 (for „standard white“), holdt sig en Tidlang i 1880 nogenlunde paa dette Standpunkt, dog mest med vigende Tendens, indtil Mai, hvorefter Prisen fra 7 M. gik opad og i Juli naaede 9 M. samt først i Oktober $11\frac{1}{4}$ M.; disse Stigninger havde sin Grund i spekulative Manøvrer i Amerika, hvor „the Standard Oil Company“ beherskede Markedet. Senere opstod dog Konkurrencer, som trykkede Artikelen, og ved Aarets Slutning var Prisen igjen omtr. 9 M.

Af Stenkul indførtes fra Storbritannien næsten $13\frac{7}{10}$ Millioner Hektolitres, over en Million mere end i 1879, hvilket Aar ligeledes oversteg hvert af de to næstforegaaende med mere end en Million. Af westphalsk Stenkul hidkom omtr. 3,271,000 Centner, noget mere end i 1879 men mindre end i 1878. Medens saaledes disse Kul i sin Konkurrence med de engelske ikke i den seneste Tid have gjort videre Fremskridt her, selv ikke efterat den første Juni en betydelig Moderation i Jernbanefragten for dem var indtraadt, synes derimod denne Omstændighed at have virket betydeligt til Forøgelse af Forsendingen herover til andre Steder. Som bekjendt blive de westphalske Kul stærkt benyttede af herfra udgaaende Dampskibslinier og Jernbaner, saavelsom i herværende offentlige Indretninger, Fabriker osv., og Exportforretningen i denne Artikel er ligeledes i Tiltagende, medens den derimod ikke synes at vinde stærk Udbredelse i de private Husholdninger.

Den i Slutningen af 1879 indtraadte Prisstigning vedblev til ud paa Vaaren, da en Afsvækning fandt Sted; hvilken i det Væsentlige fortsattes indtil Aarets Slutning.

Salpeter. Man havde ventet, at Salpeterpriserne vilde stige, idet man forudsatte, at Krigsforholdene i det vestlige Sydamerika og Ødelæggelsen af flere af Perus Exporthavne vilde lægge Hindringer iveien for de europæiske allerede ved Aarets Begyndelse ret knappe Lageres Forsyning. I Hamburg, som er blevet en af de vigtigste Imporhavne for denne Vare, havde et Forraad af kun 306,000 Centner, og Prisen, som tidligt i 1879 havde været nede i 13 M. pr. 50 Kilo, var da naaet op til 19 à 20. Imidlertid bleve dog ganske betydelige Kvantiteter udskibede fra Produktionslandene; og hid kom omtrent 398,000 Sække, vistnok meget mindre end i 1879, da her kom det overordentlige Kvantum 554,000 Sække, men ingenlunde ubetydeligt i Forhold til tidligere Aar. Prisen sank lige til 13¹/₄, hævdede sig siden noget; men Aaret sluttede med 14³/₄.

Uld. Den Forbedring, som var indtraadt i denne Forretning i den senere Del af 1879, vedblev at gjøre Fremskridt indtil ud i Mai, da en større Flauehed indtraadte som Følge af Forholdene i England og den stedfundne Prisforhøielse igjen for en Del gik tabt. Først ud paa Høsten kom der igjen noget Liv, saa at Priserne paany stege noget; de bleve saaledes ved Aarets Slutning lidt høiere end ved dets Begyndelse. Her indførtes idethele 130,000 Baller, hvoraf 101,000 Transit; disse Tal vare i 1879 resp. 122,000 og 98,000. Cap snow white extra superior, som ultimo 1878 noteredes M. 2 à M. 2.15 og sidst i 1879 2.10 à 2.20 pr. Pund, betaltes i Slutningen af 1880 2.15 à 2.25.

Cacao. Forretningen heri, som i 1878 havde taget betydeligt Opsving her, har ogsaa senere været af Vigtighed, om der end ikke i de sidste Par Aar er opnaaet saa anseelige Priser, som man i det nævnte Aar havde Exempel paa. I 1880 hidbragtes næsten 67,000 Sække, omtr. 20,000 mere end i 1879 og 30,000 mere end i 1878; her indkom flere hele Ladninger, navnlig i Seilskibe, idet man har iagttaget, at denne Vare falder bedre, naar den kommer i saadanne end naar den føres i Dampfartøier. Hovedsorten var som sædvanlig Guayaquil, nemlig ikke mindre end omtr. 44,000 Sække. Den stærke Tilførsel forarsagede, at de i Aarets Begyndelse endnu nogenlunde høie Priser gik ned, saa at de, fornemmelig i de seneste Maaneder, stode temmelig lavt.

En i Handelen temmelig ny Artikel, med Hensyn til hvilken Hamburg indtager en ledende Stilling, er Stennødder (Steinnüsse), som kommer fra forskjellige Steder i Syd- og Mellemamerika og benyttes til Knapfabrikation. Fra Hovedexportlandet, Ecuador, udførtes i 1880 34 Ladninger, og disse solgtes alle til Hamburg; i 1879 udgik fra det nævnte Land 22 Ladninger, deraf 14 til Hamburg. Foruden de 34 Ladninger, hvilke alle vare i Seilskibe, hidførtes nogle mindre der købte Partier pr. Dampskib. Fra Tumaco, Sabailla, Cartagena osv. kom ogsaa adskilligt, tildels over England.

Pris paa Penge, Kredit- og Finantsforholde. Diskontoen, som i de sidste Par Maaneder af 1879 var gaaet noget tilbage fra sit temmelig høie Standpunkt i Slutningen af Oktober samme Aar, holdt sig meget rolig i Aaret 1880 med 3—4 % indtil ud i August, da man i Anledning af de middelmaa-dige Høstudsigter ventede betydelig Kornimport og som Følge deraf Udstrømning af Guld til Amerika. Rigsbanken forhøiede da sin Diskonto 1 %, uden at dog dette hindrede, at i Virkeligheden betydelige Guldforsendelser over Hamburg foregik til New-York; fra 4de August til 15de September bortførtes

med det Hamburg-Amerikanske Paketfartselskabs Dampskibe mere end 41 Milioner Mark. Først efter en yderligere Forhøjelse af Bankens Diskonto til $5\frac{1}{2}$ % ophørte dette. I Oktober gik Diskontoen igjen noget ned; den sank siden yderligere og sluttede med $3\frac{1}{2}$ —4 %. Gjennemsnitlig var Rigsbankens Diskonto omtr. $4\frac{1}{4}$ % paa det Nærmeste som i 1878; i 1879 var den $3\frac{7}{10}$ %. Den herværende Børsdiskonto var gjennemsnitlig $2\frac{8}{10}$ %, i 1878 3 og i 1879 $2\frac{4}{10}$ %.

Medens Handelsforholdenes Udvikling gennem den senere Del af det forløbne Aar ikke fuldtud svarede til de Forventninger, som vare blevne vakte ved Forretningernes Gjenoplivelse i 1879 og i Begyndelsen af 1880, var det fornemmeligen visse Brancher af den her saa særdeles vigtige Kolonialvarehandel, som havde Grund til at beklage sig over Prisnedgang og ringe Fortjeneste; medens derimod andre Grene af Importen som Kornhandelen og tillige, i det Store taget, Exporten var livlig og viste sig lønnende; at det samme var, ialfald for en Del, Tilfældet med Skibsfarten er ovenfor bemærket. Ogsaa tydede idethele Resultatet af de herværende større Bankinstitutters Virksomhed hen paa en stærkere Pulseren af Affærlivet. Den rige Tilgang af Penge, som fordetmeste gjorde sig gjældende, stillede sig vistnok imod Vindingen af høje Procenter paa endel af Virksomheden; men paa den anden Side befordredes derved Konverteringer og andre finansielle Operationer.

Nordtyske Bank har for 1880 ikke givet sine Aktionærer høiere Dividende end for 1879; men denne var dog 10 %, og saa stor havde den ikke været i flere foregaaende Aar, nemlig ikke siden 1874. I 1875—1878 var den resp. $6\frac{3}{4}$ %, 8, $8\frac{1}{2}$ % og $8\frac{4}{5}$ %. Banken overtog et stort Antal Laan, deriblandt nye Emissioner af fransk Pantebrevlaan, optaget af den svenske Rigs-hypothekbank, og et 5 % Bergensk Bylaan, samt ligeledes en Mængde Konverteringer, tildels i Konsortium med andre, saaledes af et svensk 5 % Statslaan af 1866, et svensk-engelsk $4\frac{1}{2}$ % Statslaan af 1864, af endel svenske 5 % Righypothekbank-Pantebreve af 1864, 1869 og 1871, af to $4\frac{1}{2}$ % norske Statslaan af 1858 og 1863 etc. I sin Vexelforretning led denne Bank i 1880 ikke et eneste Tab. En storartet Finantsoperation udføres af den, idet et af den ledet Konsortium har overtaget det i min forrige Aarsberetning omtalte Brandkasselaans Forrentning og Amortisation inden Aaret 1892 imod Erholdelsen af Hamburgsk Statsrente. Om det af nordtyske Bank oprettede Institut for Belaaning af Skibe er ovenfor talt.

Commerce- og Diskontobank gav en Dividende af 7 %, ligeledes som for 1879 og mere end i de foregaaende Aar ligesiden 1872; i Aarene 1875 til 1878 var den $4\frac{3}{4}$ %, 6, 6 og $6\frac{1}{3}$ %. Den nævnte Dividende falder ogsaa paa en meget større Kapital end tidligere paa Grund af den i Slutningen af 1879 tagne Beslutning om dens Forøgelse. Denne Banks 20,050 Aktier i London & Hanseatic Bank i London gav et godt Udbytte, og dens chemiske Fabriker ydede 9 % Dividende; hvorimod Peruvian Guano Company, hvori den ligeledes har indsat Kapital, vedblev at staa mindre heldigt og antages at ville likvidere. Blandt de af Commerce- og Diskontobank med Fordel overtagne Finantsoperationer kan regnes et Brasiliansk Laan af 1879; den konkurrerede til det norske Stats- og det Stockholmske Kommune-Laan; men uden at det kom til Afslutning.

Wechslerbank ydede større Dividende end nogensinde siden 1872, nemlig 11 %, og det, ligesom nys bemærket om Commerce- og Diskontobank, paa en betydelig forøget Kapital.

Maklerbanks Dividende havde den ekstraordinære Højde af $13\frac{1}{3}$ %, mere end den nogensinde eller ialfald gennem en lang Række af Aar har været.

Vereinsbank derimod, som allerede i flere Aar synes at være gaaet noget tilbage, var ligeledes i 1880 mindre heldig, tildels paa Grund af at den blev Offer for to Forbrydelser, en betydelig Vexelforfalskning og et grovt Bedrageri, det sidste begaaet af en af dens Embedsmænd. Denne Bank gav saaledes kun en Dividende af $6\frac{2}{3}\%$, efterat den i 1879 havde givet 7% og tidligere mere. Waarenkreditanstalt har, efter i flere Aar at have arbeidet under Tryk og navnlig for 1878 og 1879 kun optjent resp. 4% og 5% , for 1880 givet en Dividende af $8\frac{1}{2}\%$; dog fandt dens Bestyrelse Foranledning til i sin Aarsberetning at bemærke, at efter dens Mening det stedfundne Opsving i Forretningerne ikke havde vist sig at have Bestand og at mange af de i Aarets Begyndelse nærede Forhaabninger vare forblevne uopfyldte. Den anglo-deutsche Bank, som for nogle Aar siden var kommen i en meget mislig Stilling ved at indlade sig paa forskjelligartet Virksomhed udenfor egentlige Bankforretninger, men senere igjen nogenlunde har arbeidet sig op, gav for 1879 en Dividende af 2% og for 1880, trods nogle Uheld, af $2\frac{1}{2}\%$. Den indlod sig i sidstnævnte Aar i flere Finants- og Konverteringsforretninger, som antages at ville bringe den Fordel. Der har i den sidste Tid været Rygter om, at denne Bank tænkte paa at likvidere med det Første, men disse Rygter ere blevne dementerede. Den „deutsche Bank“ i Berlin har en Filial her, som arbeidede heldigt; Dividenden for 1880 var 10% , en Procent mere end for 1879.

Den stærke Stigning af Bankaktiers Værdi, hvilken allerede havde fundet Sted i den seneste Del af 1879, fortsattes gennem 1880. Saaledes noteredes nordtyske Banks i Begyndelsen af sidstnævnte Aar $153\frac{1}{2}$ og ved dets Slutning $169\frac{1}{2}$; Commerce- og Diskontobanks (1ste og 2den Emission) i dets Begyndelse 117 og 113, i dets Slutning $123\frac{1}{2}$ og $122\frac{1}{2}$; Wechslerbanks resp. 112 og $135\frac{1}{2}$; Maklerbanks 110 og $117\frac{1}{2}$; Waarenkreditanstalts 97 og $106\frac{1}{2}$; anglo-deutsche Banks 54 og 75 à 76. Kun Vereinsbanks Aktier forbleve i en Kurs af omtr. 120. Den tyske Rigsbanks Aktier derimod, hvilke i Begyndelsen af 1879 noteredes 154 og i dets Slutning $153\frac{1}{2}$, stode ved Udgangen af 1880 i 147. Dividenden er bestemt til 6% for 1880, en Procent mere end for 1879. Denne Banks Stilling og Forholde ere forøvrigt selvfølgeligen forskjellige fra de andres, idet Hensynet til Aktionærernes Fortjeneste ikke er et Formaal af første Rang for dens Virksomhed.

Foruden Bankerne skulle ogsaa de andre herværende Aktieselskaber for detmeste have været ret heldige. Om Dampskibsselskaberne er allerede talt ovenfor. Det særegne Aktieforetagende „die Zollvereins-Niederlage“, som i 1878 havde havt omtr. $24\frac{1}{2}$ Millioner Kilo til Befordring og i 1879 endog næsten 37 Millioner, behandlede i 1880 omtrent $35\frac{1}{2}$ Millioner; hvilket maa ansees ret betydeligt, naar erindres, at den extrastore Frekvens i 1879 havde en særegen Foranledning i Toldforandringen. Dividenden var $7\frac{1}{2}\%$, mere end nogensinde forhen, da den endog i 1879 var lidt mindre. Bestræbelserne for igennem dette storartede Anlæg til en vis Grad at afhjælpe den Vanskelighed, som Toldlinien stiller iveien for at holde Lager i Hamburg af Fabrikata fra Toldgebetet, kunne saaledes vistnok siges at være idethele ret vellykkede, ialfald over de Forventninger, som næredes ved Foretagendets Begyndelse, men fuldstændigen kunde naturligvis ikke derved Knuden løses. Ialfald maa endnu de herværende Lagere af tyske Industriprodukter betegnes som ringe i Forhold til den overordentlige Omsætning, idet nemlig Hovedmassen af disse Varer forhandles kun efter Prøver. Dette Forhold vækker mange Klager hos Indlandets Fabrikanter, som hyppigen udtale den Mening, at det vilde virke befordrende og oplivende paa Exporten, hvis her fandtes store velassorterede Lagere.

Der har i den senere Tid under den livlige Agitation for og imod Ophevelsen af Hamburgs Frihavnstilling været megen Drøftelse af Spørgsmaalet om, hvorvidt den herværende Befolknings økonomiske Forfatning er i Frem- eller Tilbagegang, og det har under disse Diskussioner som Argument for Tilslutning til Toldgebetet været paaberaabt, at Næringsveiene og navnlig Detailhandelen og den mindre Industri ligge nede her ifølge den ved Toldskrankerne bevirkede Afspærring fra Byens naturlige Opland. Ligesaa lidt som imidlertid ialfald Skibsfartens og Groshandelens Stilling kunne med Føie anføres som Beviser mod den Hamburgske Stads og Stats fortvarende Blomstring — videre end at den almindelige fleraarige Krise siden 1873 ogsaa her har været følt i nogen Grad, — ligesaa lidt synes man af Finants- og Skatteforholdene at kunne drage nogen velbegrundet Slutning i den modsatte Retning. Vistnok har der i det Hamburgske Budget, saaledes som af mig ved tidligere Anledninger anført, i de seneste Aar været en betydelig Deficit; og den ovenfor omtalte Finantsoperation, gaaende ud paa at ombytte det store Brandkasselaan af 1842, som krævede overmaade stærke aarlige Afbetalinger, med et nyt Laan, som fordeler Byrden paa længere Tid, har, uagtet derved opnaaedes en aarlig Besparelse af over $1\frac{3}{10}$ Million, dog ikke været tilstrækkelig til at bevirke Ligevægt. Budgetforslaget for 1881 — hvilket forresten endnu ikke er afgjort inden den Hamburgske Legislatur — viste nemlig alligevel med en Udgift af over 33 Millioner Mark, en Underballance af mere end $2\frac{1}{2}$ Millioner, blandt andet fordi Beløbet af det til Rigskassen i Berlin erlæggendes Aversum, som endnu i Budgettet for 1880 ansloges til $3\frac{6}{10}$ Millioner, iaar antages at ville beløbe omkring $4\frac{8}{10}$ Millioner. Men de Skatter, hvis Udbytte idethele eller for endel beror paa Befolkningens Velvære, have vedblevet at vise stor Spænstighed, saa at man øiensynlig har kunnet tilveiebringe Balance uden at anstrænge siden Kræfter videre end — eller endog kun i samme Grad som — mange andre tyske Stæder have maattet gjøre. Man fæstede sig i bemeldte Henseende fornemmelig ved Indkomstskatten, hvilken i den allersidste Tid var steget ret betydeligt, saaledes at den, efterat være opført i Budgettet for 1880 med omtr. $3\frac{9}{10}$ Millioner, samme Aar i Virkeligheden indbragte $4\frac{3}{10}$ Millioner, — 380,000 M. mere end i 1879 og 230,000 M. mere end i Aaret 1871, som efter et Tidsrum af overordentlig økonomisk Fremgang afgav det højeste før 1880 naaede Udbytte. Vistnok er ogsaa de fleste andre Skatters Udbytte steget men ikke i samme Grad. Konsumtionsafgiften udgjorde nemlig i 1879 omtr. M. 1,940,000, i 1880 2,025,000; Deklarationsafgiften, den Kontrolafgift som hæves af indførte Varers Værdi, resp. 517,000 og 562,000; Tonnageafgiften 529,000 og 590,000; Stempelafgiften 1,280,000 og 1,315,000; hvorimod rigtignok Grundskatten forblev stationær, omkring 6,350,000 Mark.

Idet man saaledes til Forbedring af Finantsstillingen ansaa det hensigtsmæssigt at foretage Forandringer med Hensyn til Indkomstskatten, kom denne Reform til væsentlig at bestaa i Forhøielser for de bedre Stillede. Det blev saaledes nyligen af Hamburgs Lovgivningsmagt besluttet, at det hidtilværende Skattemaximum 3 % skal indtræde allerede ved en Indtægt af 8,600 Mark aarlig, istedetfor som forhen 10,000, hvorimod, naar denne sidste Indtægt eller mere haves, Skatten bliver $3\frac{1}{2}$ %. Videre bestemtes, at Aktieselskaber og lignende Foreninger ligeledes skulle rammes af denne Skat, de have nemlig hidtil været fri derfor. Adskillig Meningsforskjel har vist sig om, hvorvidt Progressionen burde fortsættes høiere op, saa at de betydeligste Indtægter blive at skatlægge med endog mere end $3\frac{1}{2}$ %; saaledes foresloges $3\frac{3}{4}$ % for Indtægter paa 20 til 30 Tusinde, og endog 5 % for Indtægter paa 35,000 eller mere. Saadant paastodes vistnok at ville være stridende mod det hidtil

gjældende System, hvilket ikke anerkjendtes som egentlig progressivt men blot proportionelt, da det kun gik ud paa at de, som have en aarlig Indtægt af 10,000 M. eller mere og derfor betragtedes som besiddende fuld Skatteevne, skulde udrede den som passende anseede Proportion af sin Indkomst, medens de lavere Procenttal, hvormed de ringere Indtægter rammes, blot vare at anse som Lettelser foranledigede af Vedkommendes Ikkebesiddelse af den fuldstændige Skatteevne. Da nu imidlertid disse Sidstes Antal i den Hamburgske Stat danner den overvældende store Majoritet, — omtrent 90,000 Individer medens den hele Masse af Indkomstskatydere er omtr. 93,000 —, og der for denne Flerhed gjælder en glidende Skala af Procenttal nedad til Indtægter lavere end 600 Mark, hvilke gaa ganske fri, saa viser Progressionen sig i Virkeligheden og praktisk at være ikke Undtagelse men Regel. Ifølge nogle Meningsytringer var det ikke rimeligt, at Progressionen netop standser, hvor man befinder sig foran de rundelige Indtægter, og det saameget mindre som disse i de fleste Tilfælde idethele eller for endel bestaa i Renter af Formue, medens Formuen selv ikke er beskattet. Imidlertid har man som anført anseet de Hensyn overveiede, som tilraade en vis Skaansel imod de herværende Kapitalister; man erindrede ogsaa i denne Forbindelse om, at en stor Del af dem i Egenskab af Aktiehavere tillige bliver skadet ved den nysnævnte Bestemmelse om Aktieselskabers Inddragning under Skatten, idet nemlig et Forslag om, at Aktieiere skulde kunne undlade Optagelsen af sine Dividender i Beregningen af den Indkomst, de angive til Indtægtsskat, blev forkastet. De ovenomhandlede 3,000 Personer ydede forøvrigt allerede i 1880 mere end dobbelt saameget i Indtægtsskat som de 90,000. Antallet af dem, hvis aarlige Indtægt er anslaaet til 30,000 Mark eller mere, var 707, deriblandt 69 med større Indtægter end 120,000 Mark. Disse 707 Personer betalte for det nævnte Aar efter en Indtægt af tilsammen omtr. 53 Millioner Mark, de 69 efter en Indtægt af $19\frac{1}{4}$ Millioner. Den beskattede Indtægt idethele udgjorde 213 Millioner; hvorved forøvrigt bør bemærkes, at uagtet Skattelisterne i den sidste Tid ere blevne meget mere fuldstændige end før, antages dog endnu ret mange, navnlig i den laveste Skattekasse med Indtægt fra 600 til 800 M., at have undgaaet Skatten.

Det ved den her omhandlede Beslutning af Legislatur og Senat forøgede Provenu af Indkomstskatten for 1881 er blevet, rigtignok kun løseligen, anslaaet til 1,600,000 Mark, hvorved man har tænkt sig, at der paa Aktieselskaberne vil falde omtrent 650,000 Mark. Saaledes vil Størstedelen af Deficiten blive dækket; og man haaber, ialfald for det Første, at undgaa yderligere nye Skatter. Nogle saadanne, som af Senatet have været paatænkte, nemlig Konsumtionsafgift af Petroleum og højere Betaling for Gas, vilde ogsaa, som det synes, være meget upopulære. Medens der fra hinsides Toldgrænsen lyder Klager over den der stedfundne Fordyrelse af Livsformødenheder, er man her altfor vel tilfreds med det om ikke udelukkende saa dog i aldeles overveiede Grad herskende direkte Skattesystem til at ville antage, hvad der skulde kunne betragtes som Tegn paa Tilbøjelighed til at frafalde samme.

Efter de foregaaende Ytringer om herværende Velstand og rige Midler skal det dog tilføies, at Fattigudgifterne ogsaa i det sidste Aar ere stegne betydeligen. Meget højere Tal figurere i vedkommende Del af Budgettet, og som en af Grundene derfor paaberaabes vedvarende Arbeidsløshed.

Den offentlige Interesse var som bekjendt i det forløbne Aar her i overmaade stærk Grad optaget af Preussens Andragende til det tyske Bundesrath

af 19de April om, at Altona og tillige en stor Del af den Hamburgske Forstad St. Pauli skulde optages i det tyske Riges Toldgebet, og senere ved Bundesraths Beslutning om, at vel ikke nogen Del af Hamburg men dog Altona samt Elben fra Altona til Harburg og ned til Cuxhaven skal indlemmes i bemeldte Gebet; hvortil nyligen er kommet Forslag til Bundesrath om, at ogsaa det øvrige preussiske Grændsedistrikt, som hidtil har hørt til Frihavnsterritoriet, skal dele samme Skjebne. Yderligere forberedende Foranstaltninger til Iværksættelsen af ovennævnte Beslutning have ogsaa i den seneste Tid fundet Sted, uden at det dog synes, at selve Indforlivningen er endnu ganske nær forestaaende. Iallefald er der siensynlig mange Vanskeligheder, og den vil medføre betydelige Bekostninger, blandt andet i Anledning af forskellige Altona givne Løfter om lettede Kommunikationer m. m. Hvorledes Bekostningerne skulle dækkes, er ikke heller endnu klart, og der er nu som bekjendt fremtraadt Meningsforskjel om, hvorvidt overhovedet Udgifter af saadan Art henhøre under Rigsdagens Bevillingsmyndighed eller ikke.

At Inddragningen af Altona m. m. og Nedre Elbe under Toldlovgivningen kan ske paa saadan Maade, at ikke derved for Hamburg opstaar nogen tvingende Anledning til ligeledes at underkaste sig samme, er vistnok Tilfældet; ikke heller vil den umiddelbare Følge deraf være ubetinget skadelig for Hamburg. Men at der i Forbindelse dermed vil kunne træffes Forholdsregler vel skikkede til at udøve et stærkt Pres her, synes at være klart; man har ogsaa allerede gjort Bekjendtskab med Forskjelligt, som med mere eller mindre Grund er blevet anseet for bestemt til at udøve saadant Tryk i den forønskede Retning.

Under alt dette kan neppe den offentlige Mening her siges at være naaet frem til nogen Klarhed angaaende Spørgsmaalet, om idethele Hamburgs Velfærd vilde lide Afbræk ved dets Tilslutning til Toldgebetet. Dog er det store Flertal ialfald af de Toneangivende af den Mening, at de for nogle Erhvervsgrene deraf flydende Fordele vilde mere end opveies ved den for andre opstaaende Skade. Og vist er det med Hensyn til flere her drevne Industrier saavel som nogle Brancher af Hamburgs Mellemandel, at Byen vilde komme i stor Fare for deres Overflyttelse til Konkurrencehavnene, hvis den nuværende frie Bevægelse for Skibe og Varer ophører gennem Anbringelsen af Toldkontrol og Toldreglements.

Som bekjendt har det herværende Senat nyligen foretaget et Skridt, som beviser dets Ønske om, at der maa findes en Vei førende til Forsoning mellem de her og de inden indflydelsesrige Kredse i Riget herskende Anskuelser, ligesom det med stor Loyalitet har været udtalt, at man her er villig at stille Rigets Interesser over Hamburgs særskilte Fordel, medens man kun ikke vil Forandring, medmindre det gennem grundig Undersøgelse godtgøres, at Rigets Vel og Trivsel derved virkelig vilde befordres. Det er vist ikke usandsynligt, at Meningerne slutteligen forene sig i, at Frihavnen vedbliver at bestaa men dens Territorium indskrænkes til et snevert begrændset Areal i Elbens umiddelbare Nærhed, saa at den egentlige By eller ialfald det allermeste af denne tilligemed Landdistriktet bliver Del af Toldgebetet.

Med Hensyn til Altonas Tilslutning er Byens Befolknings egen Mening vistnok af mindre Betydning, da den ikke saaledes som Hamburgerne er ved Grundlovsbestemmelse beskyttet mod at inddrages uden dens Samtykke. Imidlertid kan bemærkes, at der blandt de der Boende synes at være temmelig mange, som ønske Tilslutning; nogle af disse nære dog Betænkeligheder, medmindre Forholdsreglen ogsaa kommer til at omfatte Hamburg; andre derimod mene, at det just for deres By vil være heldigst, at Hamburg forbliver udenfor.

Maaske vil forøvrigt det ovenantydede Skridt af det Hamburgske Senat bidrage til Forsinkelse eller Opsættelse for Altonas Vedkommende.

Medens disse Spørgsmaal beskjæftigede den offentlige Opmærksomhed, har der med Kraft igjennem det forløbne Aar været drevet fremad et Arbeide, som ligeledes vil udøve stor Indflydelse paa Hamburgs Fremtid, nemlig Jernbanen mellem Harburg og Cuxhaven. Stykket imellem den førstnævnte med Hamburg ved Jernbanebro forbundne By og Stade er just blevet færdigt i disse Dage, og man venter, at det Hele vil være istand om nogle Maaneder. Ifølge den i sin Tid afsluttede Kontrakt skal Jernbanen paa den hele Strækning kunne tages i Brug ved Nytaarstid 1882.

Neapel.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	17	5,109	—	—	17	5,109	85,101
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	3	718	—	—	3	718	17,679
„ andre Lande til Hovedstationen	8	3,197	—	—	8	3,197	35,237
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	5	1,849	11	2,534	16	4,383	16,784
Ialt	33	10,873	11	2,534	44	13,407	154,801
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande fra Hovedstationen	—	—	25	8,306	25	8,306	—
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	14	3,343	5	1,758	19	5,101	?
Ialt	14	3,343	30	10,064	44	13,407	?

Blandt de ankomne Fartøier var 17 Dampskibe dr. 6,435 Tons.
Distriktet besøgt af 7 svenske Fartøier dr. 2,553 Tons.

Aarsberetning.

Medens vor Dampskibsfart her paa Distriktet er i stadig Fremgang, har der i Aarets Løb vist sig en Tilbagegang med Hensyn til Seilskibe. Dette har vistnok for en stor Del sin Grund i den ubetydelige Tilførsel i Modsætning til forrige Aar af Hvede og Mais fra Amerika, hvormed flere af vore store Seilskibe i 1879 fandt Beskjæftigelse, og i de yderst daarlige Returfragter fra disse Kanter af Middelhavet; men der er vel ingen Tvivl om, at Dampskibene mere og mere fortrænge Seilskibene i disse Farvande og at inden kort Tid f. Ex. Fisker fra Norge næsten udelukkende vil blive tilført pr. Dampskib. Det umaadelige Kvantum Vin, der i Løbet af 1880 er udskibet fra Syditalien til det nordlige Frankrige, har skaffet en stadig Beskjæftigelse for flere af vore Dampskibe, ligesom Olien i de sidste Aar for en stor Del er bleven afskibet til Østersøen med vore Dampere, der paa Grund af deres mindre Tonnage i Særdeleshed egne sig til denne Trafik.

For de mindre Seilskibe, som hidindtil have været beskjæftigede i Fiske-traden, har det i 1880 været yderst vanskelig at skaffe Retur og altid til meget daarlige Fragter. De høie Saltpriser paa Sicilien og Sardinien have standset Udførselen af denne Artikel og derved fjernet en altid sikker Udvei til en nogenlunde Returfragt, naar ikke bedre Fragter fandtes i Markedet.

Fra Norge indførtes til Distriktet:

ca. 112,000	Voger Klipfisk	og	ca. 102,500	Voger Tørfisk	mod
- 90,900	—	—	- 93,000	—	i 1879.

Endskjøndt Tilførselen af engelsk (Newfoundlands, Labrador og Gaspéisk) Klipfisk iaar har været betydeligere end i de sidste Aar, har Indførselen af norsk Klipfisk dog tiltaget. Den bliver mere og mere efterspurgt og det lader til at være den almindelige Mening, at den i en ikke fjern Fremtid vil fortrænge Shorefisken og Gaspé, medens den iaar endog har begyndt at blive en slem Konkurrent for Labradorfisken, som hidindtil næsten udelukkende konsumeredes i selve Byen og dens nærmeste Omegn.

Af vedlagte Opgave (se Pag. 238) over Fisketilførselen til Neapel i de senere Aar vil det sees, hvilket betydeligt Konsumtionsmarked Neapel er for denne Artikel, af hvilken Betydning det allerede er og efter al Rimelighed vil blive for de norske Fiskeriprodukter. Af norsk Røgesild er der ankommet ca. 500 Tønder og ifald der igjen bliver Overflod af Sild paa de norske Kyster, og den følgelig bliver billigere, vil den blive en farlig Konkurrent for den engelske (Yarmouth), som hidindtil har havt Markedet i sine Hænder, men som allerede iaar er funden at staa meget under den norske i Kvalitet.

Fra Sverige ankom en Ladning Planker til Marinearsenalet samt ca. 500 Tons Jern med Dampskibe over Holland, England og Hamburg.

Udførselen af Vin til de forenede Riger tiltager aarlig, men da denne sker indirekte med Dampskibe over Holland og Hamburg, er det umuligt at give nogen paalidelig Opgave over Kvantumet. En nogenlunde regulær direkte Dampskibslinie paa de nordiske Riger vilde udentvivl stadig forøge Udførselen saavel af Vin som andre syditalienske Produkter.

Dampskibsfarten paa Neapel er i stadig Tiltagende. Foruden de i faste Ruter mellem italienske Havne, Marseille, Liverpool, Glasgow, London, Havre, Holland og Hamburg gaaende Skibe er nu Neapel blevet et Anløbssted for næsten alle de store Postskibe til Orienten, Indien, Australien, China og Japan. Saaledes anløbe alle det franske Messageries, det indiske, hollandske, det store engelske Kompagni „Orient“ samt Anchorliniens Skibe Neapel baade

paa Tur og Retur. Det store italienske Dampskibskompagni „Florio“ i Palermo, der nu har en Flaade paa henved 50 Skibe og som besørger Postforbindelsen mellem Sicilien og Fastlandet, hvorfor den har en stor Subvention af Staten, har nu aabnet en fast maanedlig Rute paa New-York og der ventes, at denne ogsaa vil blive subventioneret og da skal blive 14-daglig. Foruden dette Kompagni og et andet større, „Rubattino“, der har faste Linier paa Ægypten og Indien samt et Par genuesiske Selskaber, der konkurrere med de franske paa Sydamerika, er der ingen italienske Dampskibe, der gaa i almindelig Fragtfart, heller ikke synes det for Nærværende, at Italienerne tænke paa at lægge sig efter Dampskibe for saaledes at erstatte Seilskibene, hvis Antal stadig er i Aftagende, da ingen nye bygges. Her i Omegnen er Skibsbyggeriet ganske ophørt.

En Del af de storartede Jernbaneanlæg voterede af Parlamentet ere nu under Bygning og nye Strækninger aabnes stadig for Trafiken. Af disse sidste har den direkte Linie mellem Neapel og Taranto, der forbinder Neapel med den østlige Linie i Calabrien og har Reggio (ligeoverfor Messina) til Endepunkt, megen Betydning for Distriktet. Langt vigtigere er dog den Bane, der nu er under Bygning paa den vestlige Side af Calabrien og som kommer at sætte Neapel i Forbindelse med de meget rige og produktive Egne der, som hidindtil af Mangel paa Veie og Havne ere næsten utilgængelige. Forat trække disse frugtbare Egenes Handel til Neapel er nu under Arbeide i Havnen et større Kaianlæg, langs hvilket der vil blive opført store Magasiner, som skulle tjene til Kreditoplæg, og disse ville blive sat i Forbindelse med Centralstationen ved en Havnebane.

Opgave over Importen af Klipfisk, Tørfisk og Sild til Neapel i Aarene
1875—1880.

Sæson ¹⁾ .	Klipfisk.					Tørfisk.	Sild.		
	Norsk.	Labrador.	Shore.	Gaspé.	Total.	Norsk.	Røget ²⁾	Saltet.	
								Engelsk ³⁾	Spansk.
	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Tdr.	Tdr.	Tdr.
1874—75	„	1,548,485	1,962,099	1,418,825	4,929,409	714,507	3,134	1,595	3,289
1875—76	1,044,750	1,431,576	1,107,948	740,664	4,324,938	1,425,077	312	1,417	11,524
1876—77	364,009	1,475,050	827,716	1,094,930	3,761,705	896,023	459	2,809	7,885
1877—78	2,257,500	1,371,692	609,681	965,265	5,204,138	1,505,521	1,090	1,173	2,913
1878—79	875,026	2,082,845	1,278,872	1,145,678	5,382,421	646,503	2,916	2,465	2,986
Kalenderaaret									
1880 . . .	1,982,700	3,081,200	1,047,300	1,491,900	7,603,100	1,846,600	4,682	2,152	4,682

¹⁾ Fiskehandels-Sæsonen i Neapel regnes fra Slutningen af August til Slutningen af April Maaned.

²⁾ Engelsk røget Sild veier ca. 60 Kilogram pr. Tønde.

Norsk — — — — 100 — — —

³⁾ Engelsk saltet — — — — 200 — — — (saakaldet Pilchards fra Cornwall).

Høsten faldt i det Hele taget godt ud i Distriktet saavel med Hensyn til Korn som Vin og Olie. Af Vin er der hidtil udført ganske uhørte Kvantiteter til det nordlige Frankrige og for en Del til Tyskland.

Ophøret af Tvangskursen vil blive til stor Fordel for Handelen. For Indførselen er det allerede nu meget gunstigt; medens foreløbigen Exporten og Industrien, som imidlertid endnu staar paa meget lave Trin her i Distriktet, i Førstningen vil komme til at lide derunder.

Sundhedstilstanden var i Almindelighed god i Distriktet og ingen smitsom Sygdom har hersket i Aarets Løb.

San Francisco.

Aarsberetning dateret 15de Marts 1881.

Nogen direkte Skibsfart mellem de forenede Riger og Distriktet har ikke fundet Sted i det forløbne Aar. Af norske Fartøier ankom der til Hovedstationen kun et nemlig Skib Herman Lehmkuhl fra Bergen, dr. 1,310 Tons, der kom i Ballast fra Hongkong og afgik til Queenstown med en Ladning Hvede; Fragten udgjorde £ 5,256. Af svenske Fartøier ankom der til Hovedstationen ligeledes kun et, dr. 1,067 Tons, der ankom og afgik i Ballast. Fra dette Fartøi rømte der 4 Mand. Vicekonsulsstationerne besøgte ikke af norske eller svenske Fartøier.

Af Konsulatet er der indkasseret og afsendt til Norge .	Kr. 4,801.57
- Sverige .	„ 6,504.61

Tilsammen Kr. 11,306.18

Af norske og svenske Varer har der paa Markedet vist sig mindre Partier af Fyrstikker, Jern, Staal, Tjære og Øl.

Fragterne for Seilfartøier have været pr. Ton til Liverpool i:

Januar	høiest £ 3. 5. 0.	lavest £ 2. 5. 0.
Februar	— - 2. 9. 0.	— - 2. 0. 0.
Marts	— - 1. 17. 6.	— - 1. 14. 6.
April	— - 2. 5. 0.	— - 1. 14. 6.
Mai	— - 2. 12. 0.	— - 2. 7. 0.
Juni	— - 2. 15. 0.	— - 2. 13. 0.
Juli	— - 2. 18. 0.	— - 2. 13. 0.
August	— - 3. 0. 0.	— - 2. 16. 0.
September	— - 3. 15. 0.	— - 3. 5. 0.
Oktober	— - 3. 17. 6.	— - 2. 18. 0.
November	— - 3. 17. 6.	— - 3. 12. 6.
December	— - 3. 16. 3.	— - 3. 12. 6.

Til San Francisco ankom der i 1880 ialt 3,454 Fartøier, dr. 1,644,503 Tons, heraf kom de fleste fra Stillehavskysten nemlig 2,729 dr. 834,634 Tons, og afgik 3,509 Fartøier dr. 1,630,686 Tons, heraf de fleste til Stillehavskysten, nemlig 2,758 dr. 845,384 Tons.

Til San Francisco ankom i 1880 Guld, Sølv, Bly og Kobber til en Værdi af \$ 80,167,939 mod \$ 71,551,201 i 1879.

I den herværende Mynt udprægedes i 1880 \$ 37,427,000 mod \$ 38,065,750 i 1879. Herfra exporteredes i 1880 til:

New-York	§ 6,343,775
England	- 165,015
China	- 3,674,142
Panama	- 10,000
Japan	- 1,397,500
Tydskland	- 311,898
De Hawaiiske Øer	- 567,795
Andre Lande	- 469,409

Totaludførsel § 12,939,534 mod

§ 26,167,994 i 1879.

Hvedehøsten i Californien anslaaes til 28,000,000 Centals i 1880. Ved Aarets Slutning restede efter de paalideligste Beregninger 18,000,000 Centals. Til denne Havn ankom i Aarets Løb 12,096,316 Centals, og udskibedes 9,452,099 Centals til en Værdi af § 15,243,378 mod 10,540,197 Centals til en Værdi af § 19,258,457 i 1879, altsaa en Formindskelse mod 1879 af 1,088,098 Centals og en Værdi af § 4,015,079.

Af Mel udskibedes herfra 560,770 Barrels til en Værdi af § 2,754,267, en Forøgelse i 1880 af 49,170 Barrels og en Værdi af § 167,781.

Vinhøsten i Californien i 1880 gav et Udbytte af 3,759,743 Gallons mod 3,336,413 i 1879, en Forøgelse i 1880 af 432,330 Gallons. Her udskibedes i 1880 1,434,001 Gallons værdsat til § 774,297 mod 1,388,769 Gallons værdsat til § 755,444 i 1879. Med Jernbane afsendtes til forskellige Steder 1,007,489 Gallons Vin. I Aaret 1880 tilvirkedes i Californien 133,764 Gallons Cognac mod 93,380 Gallons i 1879. Herfra udskibedes i 1880 97,568 Gallons værdsat til § 196,609. Med Jernbane afsendtes til forskellige Steder 97,065 Gallons.

Uldproduktionen i Californien opgik til 46,074,154 lbs. Fra Staten Oregon ankom 7,022,500 lbs. og fra fremmede Lande 275,000. Herfra udførtes 42,616,283 lbs. værdsat til § 9,500,000.

Af Tømmer ankom hertil i 1880 214,385,166 Fod og exporteredes i samme Tidsrum 14,370,796 Fod.

Kviksølvtilvirkningen opgik i 1880 til 58,203 Flasker mod 70,901 i 1879, en Formindskelse i 1880 af 12,698 Flasker. Med Fartøi exporteredes 34,305 Flasker og med Jernbane 11,862.

Af preservede Lax indpakkedes paa Stillehavskysten i 1880 679,495 Kister; af disse hidsendte Oregon 500,000, værdsat til omtrent § 2,400,000. Størstedelen af de ved Fiskerierne ansatte Fiskere ere Nordmænd og Svenske.

Staten Oregon og Territoriet Washington vedblive at tiltage i Rigdom og Folkemængde. Oregon udskibede 2,562,331 Centals Hvede (det Meste til England) værdsat til § 4,457,810. Af Uld afsendtes 8,000,000 lbs. til en Værdi af § 2,363,276. Hele Udførselen fra Oregon siges i 1880 at opgaa til § 14,000,000.

Omtrent 20 engelske Mile syd for Indløbet til Columbiafloden, hvor der findes to Fyrtaarne „Point Adams“ og „Cap Disappointment“, er der bygget et nyt Fyrtaarn „Tillamok Rock“ med de nyeste Opfindelser og blevet anbragt et Signalthorn, der kan høres paa en Afstand af 15 til 25 Mile.

Folkemængden paa Stillehavskysten anslaaes til 1,700,000 og Indbyggernes Antal i San Francisco til 250,000.

Udsigterne for en god Høst ere meget lovende iaar, da vi i Vinter have haft rigelig Regn.

Køningsberg.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	17	3,748	2	172	19	3,920	32,640
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	8	1,233	7	2,698	15	3,931	12,100
„ andre Lande til Hovedstationen	95	15,625	8	1,670	123	17,295	176,050
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne	49	13,411	30	7,983	79	21,394	190,490
Ialt	169	34,017	47	12,523	216	46,540	411,280
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	38	5,506	7	1,708	45	7,214	62,320
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	8	1,257	5	1,985	13	3,242	17,285
„ andre Lande fra Hovedstationen	59	10,898	18	3,103	77	14,001	118,775
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	76	20,818	4	1,197	80	22,015	311,335
Ialt	181	38,479	34	7,993	215	46,472	509,715

Blandt de ankomne Fartøier var 37 Dampskibe dr. 11,063 Tons.

Distriktet besøgt af 114 svenske Fartøier dr. 18,039 Tons, deraf var 44 Dampskibe dr. 10,217 Tons.

Aarsberetning dateret 14de Mai 1881.

Skibsfart. Til Distriktet ankom i 1880:

216 norske Fartøier dr.	46,540 R. T.	Fragt	411,280 Kroner
mod i 1879 . 242 —	—	50,376 - -	574,670 —
og i 1878 . . 311 —	—	54,303 - -	620,055 —
deraf til Hovedstationen	31 Dampskibe dr.	9,624 R.-Tons	
til Vicekonsulsstationerne	6 —	1,439 —	

37 Dampskibe dr. 11,063 R.-Tons

mod i 1879	66	Dampskibe	dr.	17,773	R.-Tons
og i 1878	77	—	-	21,722	—

114 svenske Fartøier	dr.	18,039	R. T.	Fragt	116,345	Kroner
mod i 1879 . 158	—	—	-	25,856	-	125,810
og i 1878 . . 244	—	—	-	40,998	-	154,380

Der afgik fra Distriktet i 1880:

215 norske Fartøier	dr.	46,472	R. T.	Fragt	509,715	Kroner
mod i 1879 . 245	—	—	-	51,213	-	490,470
og i 1878 . . 309	—	—	-	53,463	-	595,680

deraf fra Hovedstationen	31	Dampskibe	dr.	9,624	R.-Tons
fra Vicekonsulsstationerne	7	—	-	1,571	—

	38 Dampskibe	dr.	11,195	R.-Tons
mod i 1879	66	—	- 17,706	—
og i 1878	77	—	- 21,622	—

	112	svenske Fartøier	-	17,565	R.-Tons
mod i 1879	158	—	—	- 25,856	—
og i 1878	246	—	—	- 42,001	—

deraf fra Hovedstationen	33	Dampskibe	dr.	7,129	R.-Tons
fra Vicekonsulsstationerne	9	—	-	2,614	—

	42	Dampskibe	dr.	9,743	R.-Tons
mod i 1879	46	—	-	13,486	—
og i 1878.	133	—	-	33,014	—

Der ankom til Pillau:

i 1880	1,829	Fartøier	dr.	391,093	R.-Tons
mod i 1879	2,139	—	-	432,079	—

deraf var i 1880	668	Dampskibe	dr.	268,719	R.-Tons
mod i 1879	730	—	-	317,055	—

Af de ankomne Fartøier var 102 svenske, 153 norske, 905 tyske, 340 engelske, 223 danske, 99 hollandske, 3 belgiske, 3 russiske og 1 amerikansk.

Af de ankomne Fartøier have 1,566 været i Königsberg.

Der afgik fra Pillau:

i 1880	1,788	Fartøier	dr.	394,279	R.-Tons
mod i 1879	2,029	—	-	429,503	—

deraf var i 1880	671	Dampskibe	-	271,298	R.-Tons
mod i 1879	727	—	-	316,231	—

Frugtberetning. Fragterne var hele Aaret igjennem saavel for Dampskibe som Seilskibe gjennemgaaende lave. Før Skibsfartens Aabning mellem Pillau og Königsberg betales af Pillau for Dampskibe: Hull 1 sh. 6 d—1 sh. 9 d, London 1 sh. 9 d—2 sh., Antwerpen 2 sh. 3 d—2 sh. 6 d, Rotterdam 2 sh. 3 d—2 sh. 6 d, Dünkirchen 2 sh. 9 d—3 sh., Havre og Rouen 3 sh. til 3 sh. 3 d, alt pr. 500 H Hvede. Trondhjem M. 35—36 og østl. Norge M. 30—32 pr. 2,500 Kilo Rug.

Fra Königsberg betales der i Løbet af Aaret følgende Fragter for Dampskibe: London, Hull og Leith 1 sh. 6 d—2 sh., Antwerpen 1 sh. 9 d—2 sh. 3 d, Rotterdam 2 sh.—2 sh. 6 d, Dünkirchen 2 sh. 9 d—2 sh. 10½ d, Rouen 2 sh. 9 d—3 sh., St. Malo og L'Orient 3 sh.—3 sh. 6 d, alt pr. 500 H Hvede. Østl. Norge M. 21—25, Stavanger og Bergen M. 20—25,

Trondhjem M. 26—36, Aarhus M. 16—18, Stockholm M. 19—20, Leer 25—32, alt pr. 2,500 Kilo Rug. Seilskibe: Firth of Forth og Kulhavne 1 sh. 3 d—1 sh. 9 d, østl. Skotland og England 1 sh. 6 d—2 sh. 3 d, London 2 sh.—2 sh. 6 d, Kanalen 2 sh. 3 d—2 sh. 6 d, Bristolkanal 2 sh. 9 d—2 sh. 3 d, nordl. Frankrige 2 sh. 6 d—2 sh. 9 d, vestl. Frankrige 2 sh. 9 d—3 sh. 3 d, alt pr. 500 $\mathcal{B}$ Hvede. Østl. Norge M. 15—20, Hertugdømmerne, Danmark og Gothenburg, M. 10—16, alt pr. 2,500 Kilo Rug. Nordl. Frankrige 30 sh.—32 sh. 6 d pr. Ton Hamp, New-York 15 sh.—16 sh. pr. Ton Skinner, New-York 18 sh.—20 sh. pr. Ton Klude, Portland 25 sh. pr. Ton Klude.

Kornberetning. I mine tvende sidste Aarsberetninger har jeg paavist den Tilbagegang, som havde fundet Sted i den herværende Kornhandel, og nu er jeg desværre tvungen til at udtale mig endnu ugunstigere om det forløbne Aars Forretning. Kornhandelen har stillet sig saa ugunstigt, at den vilde give Foranledning til de største Bekymringer, hvis Aarsagen ikke var at søge i Omstændigheder, som atter igjen lader sig forandre. Imidlertid ere Følgerne af denne Stilstand i Kornforretningen følelige nok; her paa Stedet handler det sig nemlig ikke blot om deres Interesser, som ere direkte delagtige i denne Branche; Virkningerne gaa langt videre. Kornhandelen danner her Hovedstøtten for det økonomiske Liv; den største Del af Arbeiderne finder derved Beskæftigelse og Underhold, og enhver berøres mere eller mindre deraf, naar der i denne Branche indtræder en saa længe vedvarende og intensiv Tilbagegang, saaledes som nu er Tilfældet. Den, der har iagttaget denne Byes hurtige Opblomstring i de Aar, Kornhandelen tog et saa rapid Opsving, vil ogsaa kunne indse de Følger, som en pludselig Tilbagegang maa foraarsage paa de herværende kommercielle og økonomiske Forholde.

Den herværende Kornexport beløb sig i det sidste Aar til ca. 4,456,000 Cntr. mod ca. 8,186,000 Cntr. i 1879 og ca. 12,156,000 Cntr. i 1878. En Sammenligning af disse Tal giver et frappant Billede over det Tilbageskridt, som den herværende Kornhandel har gjort, og som man vistnok neppe havde anseet for mulig. En Beroligelse er det vistnok, at det hovedsagelig er den i de sidste to Aar daarlige Høst i Rusland, som har virket saa ufordelagtigt paa den herværende Handel. En bedre Høst vil ogsaa bringe bedre Tider.

Hvad den sidste Høst angaar, er den i enkelte Dele af Provindsen faldt meget daarlig, i andre temmelig godt ud. Allerede om Høsten 1879 havde Vintersæden at lide under alleslags Gjenvordigheder; paa Grund af stærk Tørke blev den forhindret i Udviklingen, saa at den ved Vinterens Indtrædelse befandt sig i en svag Tilstand. Foraaret og Sommeren 1880 var gunstige, og man havde Haab om, at den foraarsagede Skade ved de indtraadte gunstige Forholde atter igjen vilde udlignes. Men nu indtraadte der fra Midten af Juli til Midten af August et næsten uafbrudt Regnveir med trykkende Luft, som bragte hele Høsten i Fare. Den netop i denne Periode stedfindende Rughøst er da ogsaa bleven meget beskadiget, i de sydlige Distrikter, hvor der blev høstet tidligere, næsten tilintetgjort. Ogsaa Hveden har der lidt meget betydeligt, medens den i de nordlige Egne af Provindsen kunde indbringes uden stor Skade. Byg, Havre, Vikker og Bønner gav et tilfredsstillende Resultat, men Erter, som ogsaa led meget ved Utøi, gav et mindre godt Udbytte. Potetes blev ogsaa høstet rigelig, men har denne Rodfrugt senere lidt meget ved Sygdom. Hø og Kløver gav et saa stort Udbytte, som i mange Aar ikke har været Tilfældet. Kvaliteten af alle Kornsorter har lidt mere eller mindre ved Regnen. Rugen er for en stor Del udvoxet, Hveden ogsaa

tildels og for det meste let i Vægten. Sommerkornet lader i Farve og Vægt meget tilovers at ønske.

I Almindelighed kan man betragte Høsten her i Provindsen som nogenlunde god, i flere begunstigede Egne er man saagar meget tilfreds med den. Derimod overstiger det ringe Udfald af Høsten i Rusland og Polen alle tidligere Befrygtninger. Misvæxt forekommer jo hyppig i disse Lande, dog sjelden saa vidt udbredt som i det forløbne Aar. Et Land, som ifølge sin store Udstrækning underligger saa forskellige klimatiske Indflydelser, har naturligvis hvert Aar med Hensyn til Høsten at registrere forskellige Resultater, men saa langt tilbage, man kan erindre, blev der dog altid indhøstet et betydelig større Kvantum Korn til Export, end Tilfældet var i det forløbne Aar. Vistnok var Forholdene tidligere anderledes. Gamle Forraad blev opbevarede aarevis, og ved rentable Priser kom de da med en Gang for Dagen. Resultaterne af de forskellige Aars Høst lod sig derfor vanskelig fastsætte. Efterat Jernbanerne har lettet Transporten, gjort den billigere og til enhver Tid fører Kornvarerne til Søstæderne, vinder man i denne Henseende et klarere Billede; nutildags medvirker ogsaa den Omstændighed, at der ogsaa i det foregaaende Aar var Misvæxt, og at der saaledes ikke var gamle Forraad forhaanden. Saaledes lader det sig forklare, at der siden den sidste Høst kun er bragt meget lidet Korn fra det Indre til Afladningshavnene. Det Kvantum Hvede og Rug, som er bragt til de Russiske og Preussiske Østersøhavne, er overordentlig lidet, og vil heller ikke blive større indtil næste Høst.

Følgende Tal giver en Fremstilling af Omfanget af den herværende Kornhandel i det forløbne Aar.

Fra Provindsen og fra Rusland-Polen ankom der ifølge Veieramtets Opgaver:

	fra Provindsen.	fra Rusland-Polen.
Hvede	28,288 To.	11,391 To. à 1,000 Ko.
Rug	23,314 "	20,452 "
Byg	8,890 "	4,209 "
Havre	4,360 "	10,916 "
Boghvede	24 "	1,883 "
Erter	6,550 "	6,483 "
Bønner	2,632 "	888 "
Vikker	6,052 "	178 "
Linsæd	3,381 "	32,274 "
Hampsæd	14 "	1,369 "
Rips og Raps	2,857 "	7,300 "
Diverse	1,393 "	4,223 "
	87,755 To.	101,566 To.
	189,321 To. à 1,000 Ko.	
mod i 1879	122,589 To.	276,878 To.
	399,467 To. à 1,000 Ko.	
Der blev afsendt:	Landværts.	Søværts.
Hvede	3,733 To.	48,837 To. à 1,000 Ko.
Rug	7,645 "	50,057 "
Byg	6,070 "	10,469 "
Havre	4,162 "	6,149 "
Lateris	21,610 To.	115,512 To. à 1,000 Ko.

	Transport	Landværts. 21,610 To.	Søværts. 115,512 To. à 1,000 Ko.
Boghvede		17 "	2,232 "
Erter		416 "	13,587 "
Bønner		54 "	3,795 "
Vikker		78 "	9,482 "
Linsæd		2,236 "	22,223 "
Hampsæd		1 "	454 "
Rips og Raps		1,898 "	12,752 "
Diverse		1,853 "	1,720 "
		28,163 To.	181,757 To. à 1,000 Ko.
		209,920 To. à 1,000 Ko.	
mod i 1879	23,769 To.	342,182 To. à 1,000 Ko.	
		365,951 To. à 1,000 Ko.	

Ifølge Kornmesternes Register afsendtes der:

i 1880	222,812 To. à 1,000 Ko.
mod i 1879	409,312 "
og i 1878	607,823 "

Ifølge Toldlisterne fordeler Exporten sig paa de forskjellige Lande saaledes: Amerika 20, Belgien 14,709, Bremen 881, Danmark 2,438, Frankrige 22,926, Storbritannien 36,792, Hamburg 136, Holland 19,106, Lübeck 3,814, Tyske Toldforening (exkl. Lübeck) 49,589, Norge 19,315, Sverige 4,983 To., ialt 174,709 To. à 1,000 Ko.

Exporten af Kornvarer har saaledes efter Indførelsen af den nye Toldtarif antaget en meget forandret Retning. Ved Tolden fordyres Kornvarerne, saa at de for det meste staa over den af Verdensmarkedet bestemte Pris og af denne Grund finde langt mindre Afsætning til Udlandet. En Sammenligning af Exporten i det forløbne Aar med tidligere Aar beviser, i hvilken høi Grad den har tiltaget til de Tyske Havne. Ved den uophørlig stigende Konsum i Tyskland maa man antage, at den ved Tolden bevirkede Forøgelse i Værdien af det indenlandske Korn gjør sig mere og mere gjældende, og at saaledes Afsætningen til Udlandet i en tilsvarende Grad forringes. For den herværende Handel er dette ikke noget gunstigt Resultat, da man derved taber Konkurrencen med de udenlandske Markeder. Som det ved Indførelsen af Tolden ogsaa var at befrygte, gaar nu meget Korn fra Provindsen direkte til Tyskland og unddrages saaledes den herværende Handel.

Da der i det forløbne Aar kun kom lidet Korn hertil fra Nabolandet og det indenlandske hovedsagelig sendtes til Tyskland, kunde Omsætningen til Udlandet kun være meget indskrænket. Paafaldende liden var Exporten til England, med hvilket Land denne Plads i saa lang Tid har staaet i en saa livlig Handelsforbindelse. I den første Halvdel af Aaret sendtes der endel Hvede, Rug og Havre til Frankrige; efter Høsten indskrænkede Omsætningen derhen sig til Oliefrugter og Vikker. Hvad Belgien og Holland angaar, reducerede Afsætningen til disse Lande sig til et Minimum, naar man tager Hensyn til, at en større Del af det Kvantum, som staar opført i Toldlisterne, var bestemt for Tyskland. Ligeledes kunde Forretningen med de Skandinaviske Lande kun naa et ringe Omfang; overalt maatte man her se, at de gamle Forbindelser forsynede sig andetsteds og, saaledes som altid er Tilfældet, vendte sig derhen, hvor rigelige Forraad var forhaanden, fornemlig kom Amerika i

Betragtning, som atter igjen kunde stille de Europæiske Markeder en saa stor Høst til Forføining.

Angaaende Prisbevægelserne for de forskjellige Kornsorter er følgende at bemærke.

Hvede. I Begyndelsen af Aaret betaltes M. 225—230 pr. 1,000 Ko. for høibuntet og fin rød og M. 205—220 for buntet og rød; Priserne gik lidt efter lidt ned til M. 195—212 for de første og til M. 188—205 for de sidste Sorter. Paa dette Standpunkt holdt Priserne sig med smaa Forandringer indtil Slutningen af Oktober; fra dette Tidspunkt af fandt der atter igjen en Tilbagegang Sted af ca. 10 M.

Rug. Paa Grund af Mangel paa Russiske Tilførsler fandt den største Del af Omsætningen Sted i Preussiske Varer. I Vintermaanederne stod Priserne i M. 165—168 for 120/25 $\mathcal{R}$ indenlandsk Rug, men gik de om Foraaet ned til M. 160—163. Under den almindelige Forretningsflauehed i Sommermaanederne gjorde Rugen den eneste Undtagelse, idet der fornemlig paa Børserne i Berlin og Stettin paa Grund af de næsten aldeles rømmede Forraad i Begyndelsen af Juni udviklede sig en livlig Efterspørgsel til rapid stigende Priser, Rugen steg da ca. 25 M. pr. 1,000 Ko. Med Udløbet af Juni ophørte Kjøbelysten, og en væsentlig Tilbagegang i Priserne paa den herværende Børs vilde have været en uundgaelig Følge, hvis Forraadene ikke havde været saa ubetydelige. Den derpaa under Indhøstningen 4 Uger vedholdende Regn, som tilføiede den nye Væxt stor Skade, gav Forretningen et nyt Opsving. Den nye Rug var for det meste af en fugtig Beskaffenhed, Vægten var hovedsagelig 112/18 $\mathcal{R}$, kun undtagelsesvis 120 $\mathcal{R}$ og derover. Da Høsten i de andre Provindser paa Grund af Regnveiret tildels var daarligere end her, og fornemlig da de Russiske Kjøbmænd ifølge den egne slette Høst om Efteraaet ikke kunde efterkomme sine Forpligtelser paa de forskjellige Børspladse, indtraadte der en, fornemlig fra Terminbørserne udgaaende, betydelig Stigning i Priserne. De her paa Stedet afsluttede Handeler til M. 150—155 pr. 1,000 Ko. for 120 $\mathcal{R}$ Russisk Rug pr. September—Oktober maatte næsten alle reguleres tilbage til stigende Priser indtil M. 190; loco Vare blev forbigaaende betalt med M. 200, men holdt sig til Slutning i M. 190—195 for 119/120 $\mathcal{R}$ Vare. Da Haussen i Berlin brød sammen i November, indtraadte der ogsaa her en Tilbagegang i Priserne; de gik lidt efter lidt ned til M. 175—185 for 114/20 $\mathcal{R}$ Rug, M. 186—190 for 124/26 $\mathcal{R}$ indenlandsk og M. 170—183 for Russisk. Den største Del af den herværende Export, som paa Grund af de smaa Tilførsler kun kunde bevæge sig inden beskedne Grændser, gik til Stettin.

Byg. I den første Halvdel af Aaret fandt der en vigende Tendens Sted for Maltvare, idet Priserne gik ned fra M. 140—155 til M. 135—148. Foderbyg holdt sig temmelig stationær paa M. 125—135. Den nye Høst bragte heller ikke noget nyt Liv i Forretningen; ogsaa denne Kornsort havde under Indhøstningen lidt ved Regn. De smaa Tilførsler var for det meste af fugtig Beskaffenhed og blev betalt med M. 140; de faa Partier af fin Kvalitet opnaaede M. 155—160 pr. 1,000 Ko.

Havre taber altid mere af Interesse for denne Plads, da de Russiske Jernbaner, som i tidligere Aar bragte saa betydelige Kvantiteter hertil, nu for største Delen har lænket Tilførslerne til Libau. De første Tilførsler af den nye Væxt, hvis Udbytte stod langt tilbage for Forventningerne, bleve betalte med M. 105; senere gik Priserne op til M. 125—145 pr. 1,000 Ko.

Erter. Forretningen med Erter var atter igjen kun ubetydelig. Priserne for hvide Kogeerter holdt sig temmelig stationær i M. 155—160, for Fodererter M. 145—150.

Sild. Importen var større, end den har været i mange Aar. Der blev indført:

1880.	1879.	1878.	1877.	1876.
211,013 Td.	159,590 Td.	191,717 Td.	161,182 Td.	155,533 Td.

deraf Norsk Sild:

1880.	1879.	1878.	1877.	1876.
38,373 Td.	90,045 Td.	105,617 Td.	100,288 Td.	113,959 Td.

Medens saaledes Importen af Norsk Sild i det forløbne Aar var over 50,000 Td. mindre end i 1879, stiller Forholdet sig med den Skotske ganske anderledes, idet Importen af denne var ca. 95,000 Td. større end Aaret forud. Af Hollandsk Sild ankom der ogsaa ca 3,500 Td. Til Rusland-Polen afsendtes der ca. 96,000 Td. mod ca. 89,000 Td. i 1879. Da Forraadene overalt var yderst reducerede og Tilførslerne vedholdende smaa, var Sildeforretningen i det første Halvaar meget indskrænket. Man traadte ind i den nye Sæson med fuldstændig rømmede Lagere. Tilførslerne i Høstmaanederne var meget store, for det meste af skotsk Sild, men paa Grund af den tilbagegaaende Konjunktur i Priserne har Fortjenesten vistnok været meget beskedent.

Norsk Fedsild. Beholdningerne i Begyndelsen af Aaret beløb sig til ca. 19,500 Td. Tilførslerne udeblev i den første Tid næsten ganske, saa at Priserne holdt sig paa et høit Standpunkt. Da Tilførslerne ogsaa om Foraaret efter Skibsfartens Aabning var meget smaa, blev Forraadene i Mai og Juni ganske rømmede. Paa Grund af den ugunstige Sommerfangst var Tilførslerne af den nye Fedsild ogsaa meget smaa. De første Partier indtraf i Juli, og uagtet den underordnede Kvalitet blev de dog høit betalte. Ogsaa hele Høsten igjennem holdt Priserne sig uforholdsmæssig høit, og var der derfor kun liden Efterspørgsel efter Fedsild. Først da den uventede Fangst fandt Sted i Eidsfjorden i Maanederne November og December, gik Priserne betydelig ned og stillede sig mere i Forhold til de billige Noteringer for skotsk Sild. Aaret sluttede med den maadelige Beholdning af 11,543 Td.

Skotsk Vestkyst Matjessild. De første Tilførsler indtraf allerede i Midten af Mai, men Kvaliteten var som sædvanlig paa denne Aarstid ikke tilfredsstillende, derimod var der blandt Juni—Juli Tilførslerne sjelden smukke Partier af udmærket Kvalitet. De fineste Varer opnaaede høie Priser, men affaldende eller smaa, stærk saltet Fisk maatte sælges betydelig billigere. Paa Grund af den store Mangel paa Sild fandt selv denne Sort bedre Afsætning end ellers.

Skotsk Østkystsild. I Begyndelsen af Aaret lagrede her ca. 16,600 Td., hvilke for største Delen blev solgte indtil Foraaret til uforandrede høie Priser. De første Tilførsler af den nye ustemplede Vare indtraf i Juli. Da Lagrene var aldeles rømmede, var der i Maanederne August, September og Oktober en meget stor Omsætning. Til Provindsen fandt ligeledes skotsk Sild stor Afsætning, da den var billig i Forhold til norsk Sild. De første Tilførsler af crownbranded Sild indtraf allerede i Begyndelsen af August. Over Kvaliteten af den med Regjeringsstempel forsynede Sild blev der klaget meget. Beholdningerne ved Aarets Slutning udgjorde 54,215 Td., et for denne Plads stort

Kvantum; paa Grund af de billige Priser er der dog Udsigt forhaanden til at Lageret vil rømmes i Løbet af Vinteren.

Hollandsk Sild, hvoraf der allerede om Foraaret blev importeret nogle Partier, blev kjøbt som Erstatning for den dyrere Fedsild. Ved Aarets Slutning lagrede her 799 Td. Fra Emden indtraf om Sommeren 300 Td. tysk Sild, som paa Grund af den herskende Knaphed opnaaede uforholdsmæssig høie Priser. Af islandsk Sild indtraf der nogle faa Prøvetønder; denne Sort egner sig dog ikke for dette Marked.

Prisbevægelserne for de forskellige Sorter Sild var følgende:

Norsk Fedsild. I Begyndelsen af Aaret betaltes der for stor Kjøbmandssild M. 38—39, smaa Kjøbmandssild M. 30—32, stor Middelssild M. 28—30, smaa Middelssild M. 12—17. Om Foraaret var Noteringerne for stor Kjøbmandssild M. 38—40, smaa Kjøbmandssild M. 33—34, stor Middelssild M. 31—32, smaa Middelssild M. 12—14. De første Tilførsler i Juli af den nye Fedsild opnaaede M. 37—42 for Kjøbmandssild, M. 27—32 for Middelssild og M. 18 for Kristianasild. Om Høsten betaltes der for stor Kjøbmandssild M. 36—39, smaa Kjøbmandssild M. 30—36, stor Middelssild M. 24—30, Middelssild M. 18—26, Kristianasild M. 13—16; disse Priser gik i Slutningen af Aaret ned til M. 24—30 for stor Kjøbmandssild, M. 21—26 for smaa Kjøbmandssild, M. 18—20 for Middelssild, M. 14—18 for smaa Middelssild, M. 8—12 for Brisling. Alt pr. Td. ufortoldet for hele Skibsladninger.

Skotsk Vestkyst Matjessild. Priserne varierede efter Kvaliteten mellem M. 25—80 pr. Td. fortoldet.

Skotsk Østkystsild. Salgspriserne var i Begyndelsen af Aaret M. 54 for crownbranded full, M. 38 crownbranded matties og mixed, M. 39 crownbranded spent, M. 24 tornbellies pr. ufortd. Td. Om Foraaret blev Resten af crownbranded full solgt for M. 42—48. De første Tilførsler af den friske ustemplede Sild opnaaede i Juli M. 30—36 for full, M. 22—28 for matties og M. 17—18 for ringere matties. Stemplet Sild betaltes i August med M. 39—40 for crownbranded full, M. 29 for matties. I Løbet af September sank Priserne, og betaltes der M. 30—33 for crownbranded full, M. 22—24 for matties, M. 24 for mixed, M. 26—27 for spent, M. 10—15 for tornbellies, M. 30—32 for gode ustemplede full, M. 20 for gode ustemplede matties, ringe Kvalitet betydelig billigere. Forbigaaende steg Priserne i Slutningen af Oktober 1—2 M., og sluttede Aaret med følgende Priser: crownbranded full M. 30—33, matties M. 21—25, mixed M. 23—25, spent M. 25—27, tornbellies M. 12—16, ustemplet full M. 18—28, matties M. 15—20 pr. ufortoldet Td.

Hollandsk Sild. Om Foraaret opnaaede fullsild M. 39—42; om Høsten veg Priserne for denne Sort fra M. 32—36 ned til M. 30—35, smaa full og spent fra M. 25—27 ned til M. 23—24 pr. ufortoldet Td.

Buenos Ayres.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge til Vicekonsulsstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande til Hovedstationen	21	7,788	—	—	21	7,788	256,302
„ andre Lande til Vicekonsulsstationen . .	4	878	3	1,388	7	2,266	34,020
Ialt	25	8,666	3	1,388	28	10,054	290,322
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge fra Vicekonsulsstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande fra Hovedstationen	14	4,362	10	3,599	24	7,961	96,930
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationen . .	3	1,388	4	878	7	2,266	23,940
Ialt	17	5,750	14	4,477	31	10,227	120,870

Distriktet besøgte af 16 svenske Fartøier dr. 4,388 Tons.

Aarsberetning dateret 19de Marts 1881.

Intet Fartøj ankom fra eller afgik til de forenede Riger under det forløbne Aar.

Den optjente Fragt har for de norske Fartøiers Vedkommende beløbet sig til £ 16,129 for Indgaaende og £ 6,715 for Udgaaende mod tilsvarende £ 19,016 og £ 5,530 i 1879.

Fragten for de svenske Fartøier beløb sig til £ 8,585 for Indgaaende og £ 1,400 for Udgaaende mod £ 6,900 og £ 1,600 i 1879.

De til Distriktet ankomne norske Skibe havde en Besætning af 276 Mand, og de svenske af 149 Mand.

Fra svenske Fartøier er intet Rømningstilfælde indtruffet, derimod er der fra 3 norske Fartøier rømt 5 Mand, hvoraf 4 fra Skibe i Rosario.

Til Hovedstationen ankom:

Norske Fartøier.						Svenske Fartøier.					
1880	.	.	21	dr.	7,788	Tons.	15	dr.	4,166	Tons.	
1879	.	.	37	-	10,937	—	13	-	3,970	—	
1878	.	.	23	-	6,559	—	18	-	5,983	—	

Fra udenrigske Havne ankom under fremmed Flag:

Dampskibe.						Seilskibe.					
1880	...	242	dr.	358,226	Tons.	442	dr.	184,091	Tons	=	542,317 Tons.
1879	...	228	-	339,368	—	485	-	205,612	—	=	544,980 —
1878	...	244	-	362,542	—	422	-	181,714	—	=	544,256 —

Som fremgaar af nedenstaaende Opgave over Exporten, har denne væsentlig fundet Sted pr. Dampskib (se Pag. 251).

Fragtnoteringerne have, som nedenstaaende Tabel udviser, været noget gunstigere end det foregaaende Aars. Efterspørgselen efter Seilskibe er stadig mindre, og mange Fartøier har maattet afgaa i Ballast.

	Til England.						Til Antwerpen.								Til Havre.		
	pr. Dampskib.			pr. Seilskib.			pr. Dampskib.			pr. Seilskib.					pr. Dampskib.		
	Huder.		Uld.	Huder.		Talg.	Huder.		Uld.	Huder.		Uld.	Talg.		Huder.		Uld.
	Saltede.	Tørre.		Salt.	Uld.		Saltede.	Tørre.		Saltede.	Tørre.				Saltede.	Tørre.	
	sh.	sh.	sh.	sh.	sh.	sh.	sh.	sh.	sh.	sh.	sh.	sh.	sh.	sh.	Frs.	Frs.	Frs.
Januar	40	65	30	-	15	25	40	65	30	-	30	15	-	25	45	70	30
Februar	40	65	25	-	-	-	40	65	25	15	30	12	6	20	40	70	30
Marts	40	65	30	20	15	25	40	65	30	15	30	12	6	20	40	70	30
April	35	50	20	20	15	25	35	50	20	15	30	12	6	20	35	55	20
Mai	30	50	20	20	15	25	30	50	20	20	30	12	6	22	6	55	20
Juni	20	50	-	-	-	-	20	50	20	20	30	12	6	22	6	55	20
Juli	25	50	20	-	-	-	25	50	20	20	30	12	6	22	6	50	20
August	25	50	20	-	-	-	25	50	20	20	30	15	-	22	6	50	20
September	30	50	20	-	-	-	25	50	20	20	30	15	-	22	6	50	20
Oktober	35	80	40	-	-	-	35	80	40	25	35	15	-	25	40	80	40
November	-	80	40	-	-	-	-	80	40	30	40	17	6	27	6	80	40
December	-	70	30	-	-	-	-	70	30	-	35	15	-	27	6	70	30

Der afskibedes saaledes af:

	Huder.				Talg.		Haar.	Uld.	Faare- skind.	Mais.	Hvede.	Mel.	Kjød.
	Saltede.		Tørre.										
	Oxe & Ko.	Heste.	Oxe & Ko.	Heste.	Piber.	Kasser.	Baller.	Baller.	Baller.	Sække.	Sække.	Sække.	Kvintal.
pr. Dampskib	364,918	200,555	676,620	60,231	6,670	3,300	2,403	184,534	55,564	162,851	34,278	34,345	-
- Seilskib	120,264	7,750	865,374	23,981	17,333	4,735	954	33,412	2,431	36,567	10,346	47,811	207,650
Total 1879—1880	485,182	208,305	1,541,994	84,212	24,003	8,035	3,357	217,946	57,995	199,418	44,624	82,156	207,650
„ 1878—1879	506,994	157,731	1,327,738	30,113	32,023	5,850	3,724	209,107	54,525	368,965	165,793	75,784	284,962
„ 1877—1878	489,304	192,998	1,284,815	18,514	38,776	26,068	2,821	216,147	62,162	-	-	-	272,903

Kurserne noteredes:

	1ste Kvartal.	2det Kvartal.	3die Kvartal.	4de Kvartal.
London	49 $\frac{1}{2}$ —50 $\frac{1}{2}$	d 49 $\frac{1}{4}$ —50	d 49 $\frac{5}{8}$ —50	d 49 $\frac{5}{8}$ —50 $\frac{1}{8}$
Paris	Frs. 5.24— 5.35	5.20— 5.26	5.16—5.27	5.24— 5.32
Peso fuerteGuld=P. ^m / ₆	31.20—30.50	31.50—30.75	31.40—	30 29.65—28.20

Hvedehøsten har under det forløbne Aar givet ringe Udbytte, og har Udførselen af Kornvarer i sin Almindelighed været ubetydelig.

Agerbruget har ikke destomindre gjort Fremskridt, nye Kolonier ere blevne dannede, og Landeiendommene er tiltaget betydelig i Pris.

De politiske Uroligheder, der fortsattes under Aarets første 6 Maaneder og som først afsluttedes, efter at det revolutionære Parti var bleven slagen i forskellige Træfninger, har tilsyneladende havt liden Indflydelse paa Handelen, der baade hvad Import og Export angaar har været betydeligere end under foregaaende Aar.

Til de forenede Riger har ingen direkte Export af Landets Produkter foregaaet, derimod ere betydelige Partier Talg og Huder samt Uld blevne skibede til England, Belgien og Tydskland for at forsendes til Norge og Sverige.

Importen af nordiske Artikler er ogsaa foregaaet over Tydskland og England.

Efter at Ro og Orden atter er bleven gjenoprettet og med den Tilliden til Landets Fremtid, har en stor Foretagsomhed givet sig tilkjende inden alle Industrigrene, der synes at ville give de bedste Resultater.

Et Laan af 12 Millioner Dollars er i disse Dage bleven optagen for Afslutningen af Jernbanerne til Mendoza og Jujui, der ere blevne paabegyndte. Forlængelse af Banerne i Provindsen Buenos Ayres er ogsaa under Arbeide, og er et Laan af 1 $\frac{1}{2}$ Million Dollars bleven dekretet for at fuldføre de i Boca de Riachuelo foregaaende Havnearbeider. Da Staden Buenos Ayres nu definitivt er bleven erklæret for Republikens Hovedstad, vil større Arbeider komme til at foretages hersteds, saasom Fortsættelsen af Kloak- og Vandledningerne, Opførelsen af flere offentlige Bygninger og Anlæg til Byens For skjønnelse.

Antallet af ankomne Emigranter har ogsaa været større end under foregaaende Aar. For imidlertid at forsøge at lede hertil den Strøm af Emigranter, der aarlig udvandre fra det nordlige Europa til de forenede Stater, har Regjeringen afsendt forskellige Agenter.

Den i en tidligere Rapport omtalte kontinentale Udstilling kunde grundet paa Urolighederne ikke afholdes og er bleven opskudt paa ubestemt Tid.

Sundhedstilstanden inden Distriktet har været særdeles tilfredsstillende.

Kjøbenhavn.

Skibsfarten i 1880.)*

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	92	9,807	1	40	93	9,847	80,894
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	999	42,409	5	317	1,004	42,726	331,746
„ andre Lande til Hovedstationen	159	48,071	8	861	167	48,932	883,333
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne	450	67,918	58	5,941	508	73,859	902,297
Ialt	1,700	168,205	72	7,159	1,772	175,364	2,198,270
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	33	3,214	73	9,874	106	13,088	11,160
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	367	29,168	1,036	63,805	1,403	92,991	63,316
„ andre Lande fra Hovedstationen	33	9,810	124	36,158	157	45,968	?
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	32	7,812	81	16,141	113	23,953	?
Ialt	465	50,022	1,314	125,978	1,779	176,000	?

Blandt de ankomne Fartøier var 176 Dampskibe dr. 39,104 Tons.

For norsk Regning indkjøbtes 2 Seilfartøier dr. 545 Tons og 1 Dampskib dr. 198 Tons.

Distriktet besøgt af 3,173 svenske Fartøier dr. 298,168 Tons, heraf var 890 Dampskibe dr. 147,728 Tons.

Aarsberetning dateret 20de April 1881.

Sammenlignet med 1879 viser Skibsfarten
for Seilfartøier:

ved Hovedstationen en Formindskelse af 10,735 Tons.
- Vicekonsulsstationerne en Forøgelse af 210 Fartøier og . 19,586 —

*) Heri ikke indbefattet Skibsfarten paa Vicekonsulsstationen Reykiavik, hvorom særskilt Beretning findes pag. 260.

og for Dampskibe:

ved Hovedstationen . . . en Forøgelse af 22 Fartøier og 5,685 Tons.
 - Vicekonsulsstationerne . - — - 13 — - 3,236 —

eller for Seil- og Dampfartøier tilsammen en Forøgelse af ialt 245 Fartøier og 17,772 Tons, hvilken Forøgelse i Drægtigheden udelukkende falder paa Provindshavnene.

Af de forenede Rigers vigtigste Produkter blev ifølge erholdte Opgaver under det forløbne Aar indført til Danmark.

Fra Norge.

Trævarer:

Tømmer og Bord . . .	2,138,917 Kubf.,	hvoraf 27,392 Kubf. til	Kjøbenhavn.
Egetræ	32,289 —	— 1,074 —	- - -
Bygningstømmer for-			
arbeidet	105,947 —	— 36,007 —	- - -
Brænde	1,938 Favne,	— 687 Favne -	—

uberegnet forskellige forarbejdede Trævarer, Snedkerarbejder, Aarer og deslige.

Tilførselen af Trælaster fra Norge udviser nogen, dog ikke synderlig stor Forøgelse imod sidstl. Aar.

Partiprisen for Norske Bord eller s. k. „Rispebord“ noteredes ifølge Mægler-Opgave: 12 Fods 1 $\frac{1}{4}$ “ og 7“ Furu 1ma Sort 10 Kroner, 2da 7 à 7 $\frac{1}{2}$ Kr. og 3a 6 $\frac{1}{2}$ Kr. alt pr. Tylvt fortoldet, hvilken Pris er noget højere end under sidstl. Aar.

Fiskevarer:

Tørfisk	328,153 $\mathcal{R}$,	hvoraf 307,101 $\mathcal{R}$ til	Kjøbenhavn.
Ansiovis	144,019 -	— 118,231 -	- - -

Sild:

Af Høstsild fandtes fra afvigte Aar en Beholdning af . . .	ca. 9,100 Tdr.
hvorhos i Aarets Løb hidførtes	- 59,500 „

	tilsammen	ca. 68,600 Tdr.
hvoraf til Forbrug her i Landet solgtes . . .	30,000 Tdr.	
og udførtes til udenrigske Steder	26,100 „	
		ca. 56,100 „

saaledes at en Beholdning af ca. 12,500 Tdr.
 forefandtes ved Aarets Udgang.

I Aarets første Halvdel, indtil Medio Juni Maaned, betaltes for Kjøbmands Sild 37 à 39 Kr., Stor Middels Sild 31 à 33 Kr., Middels Sild 28 à 29 Kr. pr. Tønde.

I Juni Maaned forårsagede Fremkomsten af ny Sommer-Sild nogen Nedgang i Prisen, men allerede i Slutningen af nævnte Maaned steg Prisen igjen og noteredes: Kjøbmands Sild 42 Kr., Stor Middels Sild 36 Kr., Middels Sild 34 Kr. pr Td., hvilken Pris nogenledes holdt sig til henimod Aarets sidste Maaneder, da atter nogen Nedgang fandt Sted, saa at for Kjøbmands Sild kun betaltes 34 à 37 Kr., Stor Middels Sild 32 à 34 Kr., Middels Sild 27 à 29 Kr., Smaa Middels Sild 20 à 23 Kr. pr. Td.

Sammenlignet med 1879, var Tilførselen af Høstsild omtrent 6,000 Tdr. større i 1880; og de anførte Priser ere ogsaa noget højere end under 1879, hvortil saasom hovedsagelig Aarsag anføres det mindre gunstige Sommerfiske,

i Forbindelse med udtømte Beholdninger; det formodes at finere Mærker (K. K. og K.) ville mangle hersteds til Foraaret.

Af Vaarsild hidførtes kun ubetydelige Kvantiteter, der solgtes dels til Sverige dels til Rusland.

Fra Finmarken hidførtes Intet under det omhandlede Aar.

Fra Sverige.

Jernvarer:

Stangjern . . .	148,973	Centner, hvoraf	141,894	Centner til	Kjøbenhavn.
Staal	5,531	—	—	5,125	— - —
Spiger	2,237	—	—	2,197	— - —
Plader og Blik .	5,132	—	—	5,013	— - —

uberegnet adskillige Kvantiteter forarbejdede Jernvarer, f. Ex. Skibsankere, Kjæder, Jernbaneskiner, støbte Jernrør o. s. v.

Tilførselen af Stangjern fra Sverige var ca. 10,700 Centner mindre, men Tilførselen af Staal ca. 3,000 Centner større end under sidstafvigte Aar.

Partiprisen for svenskt smedet Stangjern af velkjendt Fabrikation blev ifølge de af herværende Mæglere udgivne maanedlige Prislister noteret:

ved Aarets Begyndelse 9 à 10 Kr. pr. Centner,
men steg i April til $9\frac{1}{2}$ à $10\frac{1}{2}$ " - —
hvilken Pris holdt sig uforandret hele den øvrige Tid af Aaret.

Prisen paa svenskt Staal noteredes ved Aarets Begyndelse $15\frac{1}{2}$ à $17\frac{1}{2}$ Kr. pr. Centner; men faldt i Juli til 15 à 16 Kr. pr. Centner, der noteredes endnu ved Aarets Slutning.

Spiger noteredes i Begyndelsen af Aaret til en Pris af 45 Kr. pr. Par Kister 3 à 4 Tommers, men opgik i April til 65 à 70 Kr., hvorefter i Juli nogen Nedgang fandt Sted, saa at i Aarets sidste Maaneder kun noteredes 62 à 65 Kroner pr. Par Kister.

Trævarer:

Egetræ	79,686	Kubf., hvoraf	73,832	Kubf. til	Kjøbenhavn.
Tømmer og Bord .	7,660,717	—	—	2,402,343	— - —
Hustømmer . . .	7,104	—	—	1,744	— - —
Brænde	24,499	Favne, —	—	19,592	Favne - —

foruden ikke ubetydelige Partier forarbejdede Trævarer, f. Ex. Snedkerarbejder, Staver, Aarer, Tagspaan, Trætraad m. m.

Tilførselen af Tømmer og Bord fra Sverige udviser ved Sammenligning med sidstafvigte Aar en Forøgelse af ca. 1,500,000 Kubf.

Partipriserne paa svenske Trævarer hersteds noteredes ifølge Opgave fra herværende Mæglere:

12 Fods $1\frac{1}{4}$ " og 9 à 10"	Kalmar Furubord . . .	9 à 10 Kr.	
8 à 9"	— — . . .	8 "	
7 à 8"	— — . . .	7 "	
6 à 7"	— — . . .	5 à 6 "	
12 Fods 1" og 8 à 9"	firskaarne Piteå Furubord	7 à 8 "	
1" - 7"	— — —	5 à 6 "	
14 Fods 2" - 8"	— — Planker	14 à 15 "	pr. 12 Fods
			Beregning.
2" - 9"	— — —	15 à 16 "	—
3" - 9"	— — —	22 à 24 "	—

Alt pr. Tylvt, fortoldet.

Piteå Furutømmer, firkantet	4"	ca. 13 à 14 Øre	} pr. løbende dansk Alen, fortoldet.
	5"	- 20 à 22 "	
	6"	- 28 à 30 "	
	7"	- 42 à 45 "	
	8"	- 65 "	
	9"	- 85 "	

Kornvarer.

umalede: Hvede	21,910 Tdr.,	hvoraf 20,840	til Kjøbenhavn.
Rug	9,917 —	— 9,767	- —
Byg	42,828 —	— 38,131	- —
Havre	74,421 —	— 72,018	- —
formalede: Hvede	31,940 $\mathcal{H}$,	— 31,720 $\mathcal{H}$	- —
Rug	3,170 -	— 800 -	- —

udvisende ikke ubetydelig Forøgelse imod sidstl. Aar.

Levende Husdyr:

Heste	2,631 Stk.,	hvoraf 2,322 Stk.	til Kjøbenhavn.
Oxer og Kjør	21,385 —	— 20,014 —	- —
Kalve	419 —	— 308 —	- —
Faar og Gjeder	23,543 —	— 22,377 —	- —
Svin og Grise	14,333 —	— 13,989 —	- —

Sammenlignet med næstforegaaende Aar, har Tilførselen af levende Husdyr fra Sverige i Almindelighed været noget større under det nu omhandlede Aar 1880.

Hvad *Fragtforholdene* betræffer, saa turde Aaret 1880 ikke kunne betragtes som synderlig gunstigt, aldenstund det store Antal af fragtsøgende Skibe i høi Grad bidrog til at trykke Fragterne. En medvirkende Aarsag turde ogsaa have været, at Exporten af Kornvarer m. m. fra russiske og preussiske Havne næsten aldeles ophørte i Begyndelsen af Juli Maaned, hvorved en Mængde Dampfartøier bleve disponible, der i Mangel af Andet kastede sig over Trælast-Transporten, hvorhos det usædvanlig tidlig indtraadte Frostveir, hvorved mange Seilfartøier indefrøs paa resp. Ladningssteder, ogsaa bidrog til at indvirke hæmmende paa Fragtmarkedet.

I en Retning har Aaret 1880 betydelig Interesse for Skibsfarten, idet det tydeligere end noget foregaaende Aar viser, hvorledes Dampfartøier mere og mere søge at fortrænge Seilskibene.

I Sammenhæng hermed skal ifølge officiel Opgave her anføres, at under Aaret 1880 er fra Helsingør blevet observeret et Antal af 38,097 Handelsfartøier passerende Øresund, nemlig:

	Nordfra.		Sydfra.	
	Seilfartøier.	Dampfartøier.	Seilfartøier.	Dampfartøier.
Danske	1,052	775	1,410	824
Norske	2,303	106	2,185	141
Svenske	1,292	275	1,352	320
Russiske	720	43	829	74
Nordtyske	1,943	284	2,083	333
Engelske	896	1,234	740	1,120
Hollandske	572	78	564	96
Franske	179	12	143	18
Lateris	8,957	2,807	9,306	2,926

	Nordfra.		Sydfra.	
	Transport	Seilfartøier. Dampfartøier.	Seilfartøier. Dampfartøier.	
		8,957 2,807	9,306 2,926	
Belgiske	5	3	2	7
Portugisiske . . .	1	—	1	—
Spanske	2	—	1	—
Østerrigske . . .	6	—	5	—
Italienske	4	—	4	1
Græske	2	—	1	—
Tyrkiske	1	—	—	—
Amerikanske . . .	10	—	11	1
Uden at vise Flag .	2,563	433	3,196	532
Imellem Solens Ned- og Opgang . . .	2,260	1,649	1,867	1,522
Ialt	13,811	4,902	14,400	4,984

Under Aarets Løb er i dette Generalkonsulat udført følgende Antal Af- og Paamønstringer, nemlig: for Norske Fartøier: Afmønstret 529, Paamøn- stret 521, Afskrevet som rømt 7, ialt 1,057 Sømænd; for Svenske Far- tøier: Afmønstret 606, Paamønstret 495, Afskrevet som rømt 12, ialt 1,113 Sømænd, altsaa tilsammen 2,170 Sømænd, hvilket er nogle flere slige Expeditioner end under det næstforegaaende Aar.

Den Leilighed, der er beredet Sømænd til gennem Konsulatet at ind- sende sine opsparede Hyrebeløb, er ikke hersteds bleven benyttet, hverken af Norske eller Svenske Søfolk.

Til Generalkonsulatet ankom i Aarets Løb og blev til Norske og Svenske Sømænd befordret et Antal af 3,001 Breve, uberegnet til Skibsførerne ankomne Telegrammer.

Angaaende *Udvandringen* til andre Verdensdele, saa er ved hersteds bosatte Udvandrings-Agenter blevet i Aarets Løb befordret, dels direkte her- fra, dels via Hamburg eller England, tilsammen 10,401 Personer.

Af disse vare hjemmehørende hersteds 609, (380 Mandfolk, 157 Kvinder, 72 Børn); i det øvrige Danmark 4,418, (resp. 2,232, 1,153 og 1,030); i Sverige 4,764 (resp. 2,852, 1,190 og 721), samt i Udlandet 610.

Af nævnte samlede Antal Udvandrere befordredes 10,173 til de Forenede Stater i Nordamerika, 160 til Kanada, 16 til Buenos Ayres, 9 til Kapstaden og 43 til Australien.

Desforuden blev befordret herfra til England for videre Reise til Utah et Antal af 745 Mormoner, hvoraf 376 vare hjemmehørende i Danmark, 324 i Sverige og 45 i Norge.

De under Aarets sidste Maaneder raadende stærke Storme foraarsagede en Mængde Skibbrud isærdeleshed ved Kysterne af Nordsøen, hvorved flere af de forenede Rigers Handelsfartøier gik tabt. Ifølge til dette General- konsulat indkomne Underretninger er under bemeldte Aar et Antal af 49 Norske Fartøier anmeldte som Havarister, hvoraf 19 ere blevne kondemnerede, og af Svenske Fartøier et Antal af 25, hvoraf 8 ere blevne kondemnerede.

Iøvrigt har, saaledes som foranstaaende Beretning udviser, den Norske og Svenske Handel og Skibsfart paa Danmark under Aaret 1880 foregaaet nogenlunde normalt, uden at frembyde nogle større Fluktuationer, og man turde kunne nære Haab om, at det nu indgaaede Aar, — naar Skibsfarten, der hidindtil paa Grund af Ishindring er aldeles ophørt, atter kommer i Gang — vil fremkalde nyt Liv i de nu i flere Maaneder hvilende Handelsforretninger.

Med Hensyn til Danmarks almindelige økonomiske Udvikling under bemeldte Aar kan anføres, at Udbyttet af Aarets Høst i det Hele taget var ganske tilfredsstillende, og de temmelig høje Priser paa alle Landbrugsprodukter har i betydelig Grad bidraget til at udjævne de tvende foregaaende, for Landbrugerne mindre gode Aars ugunstige Forholde.

Udførselen af Landbrugsprodukter, Kornvarer, Smør, Ost etc. har stadig vedværet, isærdeleshed til England, og antages at have været ganske fordelagtig.

Særskilt betræffende Udførselen af levende Husdyr fra Danmark kan anføres, at i 1880 udførtes til England:

	Hornkvæg.	Heste.	Faar.	Svin
fra Kjøbenhavn	21,047 Stk.	21 Stk.	23,464 Stk.	2,062 Stk.
og fra Esbjerg paa Jyllands Vestkyst	17,711 —	74 —	33,965 —	283 —

uberegnet den Udførsel til England, der regelmæssig har fundet Sted fra andre Danske Havne, især Aalborg, Aarhus og Frederikshavn.

Ifølge erholdt Opgave udgjorde Udførselen af Landbrugsprodukter fra Danmark:

til Norge:

Levende Husdyr:

Heste	49 Stk.,	hvoraf	16 Stk.	fra Kjøbenhavn.
Oxer og Kjør . .	528 —	—	61 —	—
Faar og Lam . .	16 —	—	—	—
Svin og Grise . .	6,025 —	—	323 —	—

Kornvarer:

umalede: Hvede .	45,227 Tdr.,	—	1,200 Tdr.	—
Rug . .	320,081 —	—	15,498 —	—
Byg . .	126,776 —	—	13,530 —	—
Havre .	5,010 —	—	30 —	—
formalede: Hvede	13,709,673 $\mathcal{H}$	—	13,134,774 $\mathcal{H}$	—
Rug .	8,198,405 —	—	7,753,407 —	—
Byg .	2,980,350 —	—	2,489,725 —	—

og til Sverige:

Levende Husdyr:

Heste	214 Stk.,	hvoraf	132 Stk.	fra Kjøbenhavn.
Oxer og Kjør . .	163 —	—	140 —	—
Faar og Lam . .	17 —	—	6 —	—
Svin og Grise . .	9 —	—	9 —	—

Kornvarer:

umalede: Hvede .	34,016 Tdr.,	—	3,811 Tdr.	—
Rug . .	28,651 —	—	8,409 —	—
Byg . .	22,487 —	—	3,989 —	—
Havre .	109 —	—	62 —	—
formalede: Hvede	43,612,657 $\mathcal{H}$	—	36,045,680 $\mathcal{H}$	—
Rug . .	8,693,320 —	—	8,213,231 —	—

Hvad iøvrigt Antallet af Husdyr her i Landet angaar, saa fandtes ifølge den i Aaret 1871 foretagne almindelige Optælling:

	Paa Øerne.	I Jylland.	Summa.
Heste og Føl	173,496	143,074	316,750 Stk.
Hornkvæg	520,355	718,543	1,238,898 "
Faar og Lam	626,049	1,216,432	1,842,481 "
Svin og Grise	253,182	189,239	442,421 "

Ved at sammenligne disse Opgaver med tilsvarende Summer fra Optællingen 1866 viser det sig, at Antallet af Hornkvæg og Svin er noget tiltaget, men derimod Antallet af Heste, Faar og Lam aftaget.

Det samlede Antal af Landets Husdyr, beregnet paa sædvanlig Maade, udgjorde:

Aar 1871	2,008,606 Stk.
„ 1866	2,005,649 „

udvisende saaledes en Tilvæxt af . . . 2,957 Stk.

i Løbet af 5 Aar, saaledes kun 0.15 %, medens Folkemængden er stegen med omtrent 5 (4.97) % i samme Tidsrum.

Saaledes som tidligere anført var Aarets Høstudbytte i Almindelighed ganske tilfredsstillende, og den deraf følgende betydelige Udførsel af Landbrugsprodukter til fordelagtige Priser har blandt Andet foraarsaget, at Penge-tilgangen har været rigelig, saa at Banker og Penge-Instituter siges at indehave betydelige Deposita, og at Priserne paa offentlige Obligationer og Aktier har været i uafbrudt Stigning, hvilket kan sees af Noteringerne paa herværende Børs, nemlig:

4 $\frac{1}{2}$ % Norske Hypothek Obligationer 1861	101	à	102	%
4 % Svenske Statsobligationer 1872	98	à	98 $\frac{1}{2}$	-
4 % Danske Statsobligationer i £	100 $\frac{1}{4}$	à	100 $\frac{3}{4}$	-
4 $\frac{1}{2}$ % Landtmandsbanks Obligationer Ser. 1	107	à	107 $\frac{1}{2}$	-
Danske Nationalbank Aktier	175 $\frac{3}{4}$	à	176	-
Privatbank do.	111 $\frac{1}{2}$	à	111 $\frac{3}{4}$	-
Landmandsbank do.	117 $\frac{1}{2}$	à	117 $\frac{3}{4}$	-
Handelsbank do.	105 $\frac{1}{3}$	à	105 $\frac{3}{4}$	-

ligesom ogsaa Aktier i de fleste herværende Industri- og andre Selskaber noteres mere eller mindre over Pari.

Den Danske Handelsflaade udgjorde ved Udgangen af Aaret 1880:

3,016 Seilfartøier med 203,555 R. Tons Drægtighed	
202 Dampfartøier „ 51,984 — —	

tilsammen 3,218 Fartøier med 255,539 R. Tons Drægtighed.

Af det samlede Antal Fartøier vare hjemmehørende:

	Seilfartøier.	Dampfartøier.
I Kongeriget	2,881 Fartøier 197,509 R. T.	201 Fartøier 51,956 R. T.
- Island	79 — 2,398 —	
- Færøerne	26 — 1,209 —	
- de Vestindiske Øer	30 — 2,439 —	1 — 28 —

Desforuden fandtes i Kongeriget hjemmehørende 21 Stk. Dampmudder-Maskiner med en samlet Drægtighed af 1,292 R. Tons.

Af ovenanførte samlede Antal Handelsfartøier var hjemmehørende i Kjøbenhavn:

298 Seilfartøier med 35,150 R. T.
129 Dampfartøier „ 43,705 —

tilsammen 427 Fartøier med 78,856 R. T. Drægtighed, eller omtrent 36.6 % af hele Handelsflaadens Tonnage Drægtighed.

Med Hensyn til de forenede Rigers Handel og Skibsfart paa *Island* i 1880 meddeler Generalkonsulen i Kjøbenhavn i Skrivelse af 26de April 1881 følgende:

Til Reykiavik ankom:			
fra Norge med Ladning	8 norske Fartøier dr.	611 Tons.	
- udenrigske Havne med Ladning	2 — — —	247 —	
- Havne i Distriktet - —	1 — — —	76 —	
Ialt	11 norske Fartøier dr.	934 Tons.	

Af disse Fartøier afgik:			
til Norge med Ladning	2 Fartøier dr.	123 Tons.	
- — i Ballast	3 — — —	416 —	
- udenrigske Havne i Ballast	2 — — —	102 —	
- Havne i Distriktet med Ladning	1 — — —	49 —	
- — - — i Ballast	3 — — —	244 —	
Ialt	11 Fartøier dr.	934 Tons.	

Den af disse Fartøier optjente Bruttofragt udgjorde 21,760 Kroner.

Vinteren 18⁷⁹/₈₀ havde paa Island været meget mild; Fiskeriet ganske udmærket og Sundhedstilstanden meget god. Afvigte Sommer var varm med i Almindelighed smukt Veir, men henad Efteraaret blev Højbjergningen noget vanskelig paa Grund af Regn. Strax i Oktober begyndte Vinterkulden med hyppige Storme, og den forløbne Vinter har været meget kold lige til indeværende Maaned, da Veirliet synes at være bleven noget mildere.

Fra Handelspladsene Reykiavik, Havnefjord og Kjeblevig blev i Aaret 1880 med forskjellige Nationers Fartøier udført nedennævnte Produkter, nemlig:

23,083 Sk $\mathfrak{N}$	Klipfisk	à 40 Kr. pr. Sk $\mathfrak{N}$	
620 —	Platfisk	à 80 „ - —	
1,520 Tdr.	Torsketræn	à 30 „ - Td.	
1,430 —	Rogn	à 16 „ - —	
78,860 $\mathfrak{N}$	Sundemaver	à 90 Øre - $\mathfrak{N}$	
256,900 $\mathfrak{N}$	Uld	à 90 „ - $\mathfrak{N}$	
980 $\mathfrak{N}$	Edderdun	à 10 Kr. - $\mathfrak{N}$	

Det islandske Postdampskib Phønix's totale Forlis den 31te Januar d. A. paa den islandske Kyst siges at have medført store Savn i flere Retninger, da de Nødvendigheds-Artikler (hvoriblandt Mel), som forventedes med nævnte Skib, udebleve. Fiskerierne i Faxebugten, der for mere end en Maaned siden vare begyndte, have hidindtil kun givet ringe Udbytte.

Ved en Folketælling, som fandt Sted i sidstl. Oktober Maaned, viste Befolkningen paa Island et Antal af 72,349 Personer, imod 69,763 den 1ste Oktober 1870, altsaa en Forøgelse af 3,7 %.

Bangkok (Siam).

Aarsberetning dateret 18de Februar 1881.

I 1880 var Havnen ikke besøgt af noget norsk Fartøi.

Wien.

Aarsberetning dateret 2den Januar 1881.

Trods Statsfinantsernes endnu bestandig lidet tilfredsstillende Tilstand, udvikler der sig dog, takket være den europæiske Freds heldbringende Virkninger, et nyt Liv paa det økonomiske Omraade. Vistnok kan der endnu ikke konstateres en almindelig Bedring; den gunstige Forandring har kun vist sig paa Overfladen, de lavere Regioner ere endnu uberørte deraf. Men det er ubestrideligt, at Landets økonomiske Gjenfødelse gjør Fremskridt. Foretagelses-aanden er ved Hjælp af billige Kapitaler igjen vakt tillive. Børsen er i god Stemning, samtlige Papirer ere gaaede betydelig op og Statslaanene, der beklageligvis fremdeles ere uundgaaelige, finde let Aftagere.

Med Hensyn til Statsfinantserne er der derimod Intet glædeligt at indberette. Ligesom tidligere bliver der ogsaa nu en Deficit. I det fremlagte Budgetforslag ere Udgifterne opførte med Fl. 441,537,653
Indtægterne derimod med „ 407,125,201
altsaa en Deficit for Aaret 1881 af Fl. 34,412,446

Sammenlignet med forrige Aar viser der sig en Forøgelse i Udgifterne af 18.09 Millioner Fl. og i Indtægter af 8.8 Millioner Fl. Forøgelsen i Udgifterne skriver sig fra, at der til Forsvarsvæsenet og til Bygning af Statsjernbaner er opført større Beløb end tidligere. Forøgelsen i Indtægter fremkommer hovedsagelig ved, at Tolden paa Sukker og Petroleum samt Bygnings-skatten, Nærings- og Indkomstskatten ere forhøiede. Det Manglende skal dækkes ved at forhøie Brændevinsskatten, ved en ny Børsskat, ved at beskatte Lysgas, ved forskjellige Gebyrer og endelig ved nye Laan.

For at forbedre Kommunikationsvæsenet i Bosnien og Herzegowina er der allerede gjort adskilligt, et nyt Skridt i denne Retning er Bosnadaljernbanen, som er bestemt til at forbinde Sienica med Sarajewo, Bosniens Hovedstad. Et Lovforslag herom har allerede passeret Deputerkammeret. Banens Kostende er anslaaet til Fl. 3,831,000.

Med Hensyn til den almindelige Interesse, som Jordolieindustrien i Østerige er egnet til at fremkalde, er man i Regjeringskredse beskæftiget med at studere Spørgsmaalet om hvilke Toldsatser og Skattepaalæg, der bør bringes i Anvendelse, for paa den ene Side at skaffe Staten forøgede Indkomster og paa den anden beskytte den indenlandske Produktion mod Indførsel fra Amerika. Det østerrikske Kronland Galizien er saa rigt paa Petroleumskilder, at det med Hensyn til disses Mængde turde rangere umiddelbart efter Amerika, som det dog hvad Produktionskvantum angaar staar betydelig under. Den galiziske Petroleumsproduktion mangler imidlertid ikke blot fornøden Kapital men ogsaa en rationel Driftsmethode. Deraf kommer det, at den indenlandske Petroleumskbehov til Dato neppe for en Fjerdedels Vedkommende dækkes af den indenlandske Produktion.

Med Hensyn til den østerrikske Jernindustries Tilstand kan det konstateres, at de fordelagtige Virkninger af det forøgede Behov i Amerika, som mærktes mod Slutningen af 1879 i Afsætnings- og Prisforholdene, ikke have været af nogen Varighed. Om ogsaa denne Industrigrens Stilling paa langt nær ikke er saa trøstesløs som i adskillige tidligere Aar, saa er der dog endnu ikke det Forhold mellem Produktion og Konsumtion, som er nødvendigt for dens Trivsel. Som et glædeligt Tegn til Bedring paa dette Gebet

fortjener det at anføres, at der til Frankrige nylig dels indkjøbtes dels bestiltes i Østerrige et ganske betydeligt Antal Lokomotiver. Tages det i Betragtning, at mange østerrigske Baner absolut behøve nyt Materiel, samt at en Mængde Jernbaner dels ere under Bygning dels ere projekterede, saa tør man sandsynligvis kunne forudse bedre Tider for den indenlandske Jernindustri.

Den k. k. Agerdyrkningsministeriums statistiske Aarbog giver følgende interessante Oversigt over Middelpriserne paa Rujern, Stenkul og Brunkul i Aarene 1860—1879, Middelprisen beregnet pr. Metr. Centner paa Produktionsstedet.

	Rujern. Gulden.	Stenkul. Kreuzer.	Brunkul. Kreuzer.
1860	6.68	29.55	22.27
1861	6.55	31.87	21.53
1862	6.65	32.83	23.81
1863	6.54	34.48	23.74
1864	6.15	35.51	22.87
1865	5.66	33.70	22.40
1866	5.37	34.58	22.21
1867	5.85	33.99	21.41
1868	6.42	33.55	20.69
1869	6.66	34.25	20.51
1870	6.96	39.28	22.57
1871	6.95	45.39	25.11
1872	8.14	50.86	25.23
1873	8.50	51.26	26.52
1874	6.43	46.57	25.29
1875	5.91	50.82	22.55
1876	5.55	37.38	21.21
1877	5.30	35.88	20.35
1878	4.95	34.82	19.10
1879	4.77	33.92	18.08

Det forløbne Aars Høst var ikke saa rig, som man havde ventet, men alligevel god og langt bedre end Aaret forud, og blev der et betydeligt Kvantum tilovers til Export, hvorved man forøvrigt har en vanskelig Kamp at bestaa med den mægtige amerikanske Konkurrence. Bevægelsen paa Kornmarkederne i Aarets 3 første Kvartaler fremgaar forøvrigt af følgende Tal:

	Indførsel. Metr. Centner.	Udførsel. Metr. Centner.
	1880 sammenl. med 1879.	1880 sammenl. med 1879.
Hvede	1,496,869 + 92,542	1,162,529 ÷ 2,339,334
Rug	889,191 + 274,928	416,534 ÷ 220,067
Byg	237,673 + 33,717	1,510,520 ÷ 355,032
Malt	9,476 ÷ 6,726	501,006 + 14,170
Havre	123,817 ÷ 21,659	326,571 ÷ 390,560
Mais	2,178,628 + 1,013,056	418,019 ÷ 514,677
Mel	701,770 + 239,284	944,511 ÷ 992,273

Af denne Sammenstilling fremgaar det, at Virkningerne af Uaaret 1879 endnu ikke vare overvundne i den nævnte Periode og at den gode Høst i 1880 endnu ikke ved Slutningen af September Maaned havde formaaet at udjævne dem. Det ligger forøvrigt i Sagens Natur, at Aarets Høst ikke kan udøve

nogen Indflydelse paa det internationale Kornmarked umiddelbart efter Indhøstningen.

Den østerrigsk-ungarske Vinexport var særdeles livlig i det forløbne Aar. Frankriges og Vesttydsklands slette Vinhøst i 1879 bevirkede, at denne Udførsel i 1880 tog et uventet Opsving trods det at betydelig forhøiede Told-satser lægger vor Vinexport Hindringer iveien. I de fem første Maaneder af 1880 er der saaledes allerede udført 464,620 metr. Centner, d. v. s. 247,471 metr. Cent. mere end i det modsvarende Tidsrum i 1879 og 29,005, metr. Cent. mere end hvad der blev exporteret i hele Aaret 1879.

Under den østerrigske Regjerings Beskyttelse og med franske Penge er der i Wien dannet en ny Bank, „k. k. priv. oesterreich. Länderbank“, som har erholdt betydelige Rettigheder; man antager, at den er udseet til fortrinsvis at blive benyttet ved Regjeringens Finantsoperationer, blandt hvilke der vistnok før eller siden vil komme Indløsning af Jernbanerne i storartet Maalestok. Bankens Kapital er 100 Millioner Francs.

Bahia.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande	13	5,778	—	—	13	5,778	106,596
Ialt	13	5,778	—	—	13	5,778	106,596
II. Afgaaede:							
Til Norge	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande	8	2,077	8	2,176	16	4,253	66,820
Ialt	8	2,077	8	2,176	16	4,253	66,820

Stedet besøgt af 11 svenske Fartøier dr. 3,099 Tons.

Aarsberetning dateret 28de Februar 1881.

Der var ingen direkte Import hertil fra de forenede Riger. Den nordiske Handel med Bahia foregaar blot via Hamburg i smaa Partier.

For Svenske Planker betaltes Milreis 34 à 38 pr. Tylvt 3×9 14 Fods; svensk Stangjern af sorterede Dimensioner solgtes til 160 Reis pr. Kilogram, Beg til Milreis 20 à 22 og Tjære til Milreis 18 à 20 pr. Tønde.

Norsk Klipfisk i Kasser, som bringes hertil med de maanedlige Hambur-gerdampere, er i Aarets Løb regelmæssig hidført. Ialt indførtes paa denne Maade 6,416 Qvintaler norsk Fisk, heraf kom 5,873 fra Christianssund og

543 fra Aalesund. Af amerikansk Fisk hidførtes der 81,968 Qvintaler. For den norske Fisk stode Priserne mellem 13 $\frac{1}{2}$ og 22 Milreis. Prisen var høiest i Marts Maaned, lavest i Oktober og November Maaneder. For den amerikanske Fisk betaltes der mellem 6 og 20 Milreis, Prisen var høiest i Maanederne Januar, Mai og Juni, lavest i September Maaned. Priserne bero forresten meget paa den større eller mindre Tilførsel.

Norsk Medicintran, som er velkendt her, solgtes til 1 $\frac{1}{2}$ Milreis pr. Kilo-gram, men den har træg Afsætning, da den maa konkurrere med den i Hamburg under dette Navn fabrikerede Olie, som kan sælges billigere.

Af Christiania Aktieølbryggeries Mærke A. B. C. hidførtes forsøgsvis et mindre Parti paa Flasker, der solgtes til 7 $\frac{1}{2}$ Milreis pr. Dusin, men da der var stor Tilførsel af engelsk Øl saavel som af en Mængde forskellige Mærker fra Tydskland, var Afsætningen træg.

Forskjellige kjøbenhavnske Firmaer vedblive at forsyne Bahia med svensk Smør, pakket i Blikdaaser, der sendes regelmæssig hver Maaned med Dampskib fra Hamburg. Jønkkøpings Fyrstikker sendes ligeledes paa samme Maade i store Partier hertil.

Nogen direkte Udførsel herfra til de forenede Riger har ikke fundet Sted.

Priserne paa Landets fornemste Produkter noteredes i Aarets Løb:

	Lavest.	Høiest.
Sukker	Reis 1,125	Reis 1,702
Kaffe	— 3,336	— 4,765
Kakao	— 3,302	— 5,447
Saltede Huder	— 4,800	— 6,800
Tobak	— 1,906	— 6,500
Bomuld	— 5,583	— 6,468
Piassava	— 447	— 1,500

alle Priser beregnet pr. 10 Kilo.

Kursen paa Milreis noteredes fra 20 $\frac{1}{4}$ til 23 $\frac{1}{4}$ d.

Fragterne noteredes i Aarets Løb:

	til Kanalen.	til de For. Stater.
Januar	30 sh. 0 d	22 sh. 6 d.
Februar	32 - 6 -	— —
Marts	30 - 0 -	20 - 0 -
April	40 - 0 -	22 - 6 -
Mai	— —	16 - 0 -
Juni	25 - 0 -	— —
Juli	25 - 0 -	— —
August	— —	16 - 0 -
September	— —	— —
Oktober	27 - 6 -	20 - 0 -
November	33 - 9 -	— —
December	32 - 6 -	25 - 0 -

Med Undtagelse af nogle Dødsfald af den gule Feber blandt hidkomne Fremmede har Sundhedstilstanden i det forløbne Aar været god.

Veracruz.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande	16	5,371	1	270	17	5,641	?
Ialt	16	5,371	1	270	17	5,641	?
II. Afgaaede:							
Til Norge.	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande	9	2,299	3	1,423	12	3,722	?
Ialt	9	2,299	3	1,423	12	3,722	?

Stedet besøgt af 2 svenske Fartøier dr. 677 Tons.

Aarsberetning dateret 31te Januar 1881.

I det forløbne Aar have mange Skibbrud fundet Sted, og efter Konsulatets Mening bør ingen Fartøier under Nordenvind Sæsonen (fra September til Marts) lade paa følgende Steder: Frontera, Tonalá, Santa Anna, Chiltepee, Alvarado, Tuxpam og Tampico. Paa disse Steder er der nemlig lidet Vand paa Barren, og Skibene maa saaledes lade udenfor i aaben Sø uden Beskyttelse. Vera Cruz, Minatitlan og Laguna ere de eneste Steder, der ere sikre hele Aaret igjennem.

Manila (Philippinerne).

Aarsberetning dateret 2den Januar 1881.

I 1880 ankom der kun 2 norske Fartøier, det ene dr. 599 Tons kom fra Newcastle med Kul, det andet dr. 581 Tons kom i Ballast. Det første afgik i Ballast, det andet var overliggende ved Aarets Udgang. Af svenske Fartøier ankom ingen.

San Domingo.

Aarsberetning dateret 5te Februar 1881.

I 1880 besøgt San Domingo af 2 norske Fartøier dr. 436 Tons, der begge ankom i Ballast fra San Thomas og afgik med Sukker til New-York.

Hamilton (Bermudasøerne).

Aarsberetning dateret 10de Januar 1881.

Stedet besøgte i 1880 af 9 norske Fartøier dr. tilsammen 3,288 Tons, der samtlige ankom med Ladning fra udenrigske Steder, et af dem dr. 300 Tons anløb dog kun for at proviantere. Af de øvrige 8 Fartøier afgik 2 dr. 695 Tons med Ladning, de andre 6 dr. 2,293 Tons i Ballast, samtlige til udenrigske Steder. I samme Tidsrum besøgte Stedet af et svensk Fartøi dr. 684 Tons.

Tanger.

Aarsberetning dateret 30te Marts 1881.

Distriktet besøgte i 1880 af kun et norsk Fartøi, Dampskibet Saga af Bergen, dr. 325 Tons, der anløb Tanger for at landsætte endel i Oran indtagne Passagerer. I samme Tidsrum besøgte Distriktet af et svensk Fartøi dr. 140 Tons, der ankom til Saffi i Ballast og afgik derfra til England med en Ladning Ben.

Akyab.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande	1	1,024	3	2,239	4	3,263	?
Ialt	1	1,024	3	2,239	4	3,263	?
II. Afgaaede:							
Til Norge	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande	4	3,263	—	—	4	3,263	233,052
Ialt	4	3,263	—	—	4	3,263	233,052

Blandt de ankomne Fartøier var 1 Dampskib dr. 1,024 Tons.
Intet svensk Fartøi besøgte Stedet.

Aarsberetning dateret 28de Februar 1881.

I 1880 afgik herfra 4 norske Fartøier med 5,133 Tons Ris til en Værdi af £ 27,950, derimod ingen Svenske, mod i 1879 5 norske med 6,522 Tons Ris og 5 svenske med 3,775 Tons Ris.

Der er Lidet at berette om dette Steds Handel, der har tiltaget meget forsaavidt angaar den væsentligste Exportartikel til Europa, nemlig Ris. Heraf udførtes til Europa 167,464 Tons og til Indiske Havne 23,022 Tons. Prisen for Ris har i den forløbne Sæson været omtrent 5 sh. 4½ d pr. Cwt. frit ombord og Fragten i Gjennemsnit omtrent £ 3. 0. 0. pr. Ton for Dampskibe og £ 2. 10. 0. for Seilskibe.

Der var i Aaret ingen direkte Handelsforbindelse mellem dette Sted og de forenede Riger.

Singapore.*Aarsberetning dateret 28de April 1881.*

Havnen besøgtes i 1880 af kun 3 norske Fartøier, hvoraf et Seilskib dr. 582 Tons og 2 Dampskibe dr. 2,492 Tons. Det ene af Dampskibene (dr. 1,004 Tons) anløb blot, paa Reise fra Hamburg til Shanghai; de to andre Fartøier kom derimod med Ladning hertil, Seilskibet fra Shanghai og Dampskibet fra Cardiff. Bruttofragten udgjorde henholdsvis ca. 16,500 Kr. og ca. 40,500 Kr. Seilskibet afgik til Shanghai med en Ladning Tømmer, Bruttofragt ca. 18,000 Kroner. Dampskibet afgik derimod i Ballast for i Burmah at indtage en Ladning Ris for Ordre til Malta, Fragt 55 sh. pr. Ton. Havnen besøgtes ikke i 1880 af noget svensk Fartøj.

Fragterne paa London for Seilfartøier var i Gjennemsnit i det forløbne Aar dead weight £ 1. 17. 6. eller 2 sh. 6 d højere end i 1879. Fragterne vexlede meget i Aarets Løb, den laveste var £ 1. 7. 6 og den højeste £ 2. 7. 6. For let Gods var Fragten i Almindelighed 10 sh. højere.

Der er stor Tilgang paa Dampskibe for Europa, og en stor Del af vore Produkter afskibes med dem, men der er dog altid Seilskibe, som laste for Europa især med billigere Varer. Risfragter fra Saigon og Bangkok har der været en Mængde af, men Fragterne have desværre været lave. Kursen paa London for 4 Maaneders Vexler har holdt sig omkring 3 sh. 8 d og 3 sh. 4 d à 3 sh. 10 d og 3 sh. 8 d. Kursen har varieret mindre end i 1879. Ved Aarets Begyndelse holdt Kursen sig stadig omkring 3 sh. 10 d; mod Aarets Slutning gik den ned.

I svensk Jern har der været god Omsætning til Pris af § 3.50 til § 4.30 pr. Picul, hvilket er bedre Pris end i 1879. Ægte svensk Staal kommer kun i ringe Mængde hertil, for eftergjort, hvorefter der var meget Begjær, betaltes § 3.25 à 3.60 pr. Tub.

I Fyrstikker var der stor Omsætning men til lave Priser. Ægte Jønkpings Fyrstikker solgtes for 60 à 62½ Cents pr. Gros, eftergjorte tyske for 50 à 52½ pr. Gros; nylig have ogsaa Japaneserne begyndt at indføre Fyrstikker, som sælges til 45 à 47 Cents.

For svensk Tjære har Prisen været mellem § 7 à 7½.

Man holder nu paa med Rishøsten og den synes at blive god, med Peberet er det derimod fremdeles slet.

Sundhedstilstanden har været god og man har været forskaanet for Epidemier.

Gibraltar.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge	26	8,725	—	—	26	8,725	
„ andre Lande	109	52,131	13	4 885	122	57,016	
Ialt	135	60,856	13	4,885	148	65,741	*)
II. Afgaaede:							
Til Norge.	12	7,395	—	—	12	7,395	
„ andre Lande	120	51,988	17	6,912	137	58,900	
Ialt	132	58,383	17	6,912	149	66,295	**)

Af de fra Norge ankomne Fartøier var 25 Dampskibe dr. 8,434 Tons.
 - - - Udlandet — — — 80 — — 30,706 —
 Stedet besøgt af 54 svenske Fartøier dr. 22,179 Tons.

Aarsberetning dateret 13de Januar 1881.

Antallet af de i Aarets Løb ankomne norske og svenske Fartøier udgjorde ialt 202 eller 15 Fartøier mindre end i forrige Aar, nemlig 148 Norske dr. 65,741 Tons og 54 Svenske dr. 22,179 Tons.

Fra norske Havne og med norske Produkter ankom 26 norske og 6 svenske Skibe, der alle afgik videre til Middelhavet. Af disse udlossede 8 norske og 3 svenske Skibe en Del af sine Ladninger her, nemlig ialt 4,316 Cwt. Klipfisk, som solgtes for § 4.50 til § 5.25 pr. Cwt.; med Resten afgik de derefter til sine forskjellige Bestemmelsessteder ved Middelhavet.

Ingen Ladning udskibedes herfra i norske Fartøier.

Fra svenske Havne ankom med svenske Produkter 15 Fartøier, deraf 11 svenske, 3 norske og 1 udenlansk. Af disse lossede blot et svensk Fartøj her, de øvrige fortsatte Reisen til Middelhavet.

1 svensk Skib udlossede hersteds en Ladning Planker, Ender og Spirer, hvoraf Plankerne solgtes fra § 12½ til 13 pr. Dusin 14 Fods efter Kvantiteten og Enderne til ⅓ af denne Pris. Spirerne solgtes til § 9 for hver. Indførselen af Planker fra Sverige har iaar været under det Sædvanlige, og to eller tre Ladninger til vilde uden Tvivl have fundet Afsætning her.

*) Kun 11 Fartøier lossede i Gibraltar og heraf 8, ankomne fra Norge, blot en Del af sine Ladninger nemlig 2,974 Cwt. Klipfisk. Fragten herfor beløb sig til ca 5,000 Kroner. For de 3 andre, dr. 1,473 Tons, der ankom fra Udlandet og udlossede hele Ladningen, udgjorde Fragten ca. 22,500 Kroner.

**) Ingen af disse Fartøier indtog Ladning i Gibraltar.

Fra Canada ankom hid et norsk Fartøi med en Ladning af 13,000 Stkr. Planker af forskjellige Dimensioner, der anvendes af Importørerne — Eiere af et Sagbrug — til Forarbeidelse af Døre og Vinduesindfatninger etc., samt detailleres. Prisen for 14 Fods Planker var § 13 pr. Dusin.

Sydney (Ny Sydwaless).

Aarsberetning dateret 1ste Februar 1881.

Til Hovedstationen ankom intet norsk Fartøi, Vicekonsulsstationen Newcastle besøgtes derimod af 1 norsk Fartøi, dr. 600 Tons, der ankom i Ballast fra Melbourne og afgik til Manila med en Ladning Kul.

Den internationale Udstilling lukkedes i 1880, den har kostet Kolonien mange Penge, næsten $\frac{1}{4}$ Million £, uden at man endnu har mærket noget til de Resultater, som forudsagdes af dem, der bragte den istand.

Befolkningen vedbliver at tiltage. En ny Folketælling vil blive afholdt i dette Aar.

Endel nye Guldleier ere opdagede, der love gode Resultater.

Jernbanerne ere stadig blevne udvidede, og der staar nu kun tilbage et Stykke paa 3 Mile til Fuldførelse af Jernbaneforbindelsen mellem Melbourne og Sydney.

Under 1ste Januar d. A. indberetter Vicekonsulen i Newcastle (N. S. W.): Udskeibningen af Kul er aftaget, idet Exporten for 1880 var 1,042,693 Tons til Værdi £ 545,068 mod 1,172,588 Tons til Værdi £ 718,189 i 1879. Under Aarets første Halvdel var Prisen for Kul 14 sh. pr. Ton for store og 7 sh. pr. Ton for smaa. Da Grubeeierne fandt at de trufne Foranstaltninger til at regulere Forretningen var til Skade istedetfor til Gavn, ophørte man dermed, og samtidig nedsattes Priserne til resp. 10 sh. og 5 sh., hvorefter Exporten i Aarets sidste Halvdel tiltog med omtrent 20,000 Tons. Konkurrencen har yderligere reduceret Priserne, der nu ere 8 sh. pr. Ton og rimeligvis endnu ville synke.

Af Cokes solgtes der 3,623 Tons mod 931 i 1879.

I August Maaned paalagde Regjeringen en Afgift af 3 d pr. Ton paa alt Kul, der indlades ved de offentlige Brygger. Skjøndt der fremkom mange Indsigelser mod denne Afgift, opkræves den fremdeles og vil blive en betydelig Indtægtskilde. Ligesaa paalægges der Fartøier, som benytte Statens Brygger ved Losning eller Ladning, en liden Afgift.

Fragterne ere stadig gaaede fremad til alle fremmede Havne og ere nu tilfredsstillende for Rederne. Alle til Havnen kommende ledige Skibe have strax faaet Sysselsættelse, og i det Sidste har Tilgangen af Fartøier ikke svaret til Efterspørgselen. Kystfarten har været livlig og besørgeres nu næsten udelukkende af store Kuldampskibe. Flere nye Skibe ere blevne indførte til dette Brug.

Kobberværkerne have været i fuld Gang i Aarets Løb. Kvantiteten af det udvundne Metal var 2,497 Tons til Værdi £ 180,270. Senere ere betydelige Mængder af Malm ankomne fra Ny Caledonien og Sydaustralien til For-smeltning her.

Direkte Indførsel fra England er vedblevet med tilfredsstillende Resultat. Der vil snart ogsaa blive direkte Export til Europa af Uld, Talg og andre Produkter. Regjeringen har afsluttet store Kontrakter betræffende Udvidelsen af Nord- og Nordvestbanerne, hvilke Arbejder nu ere i Gang.

Fire kraftige hydrauliske Kraner ere i Aarets Løb opsatte, og de forhaandenværende Indretninger til Losning af Ballast og Indladning af Kul vil nu kunne tilfredsstille alle Fordringer. De foretagne Havnearbejder have bidraget meget til Havnens Forstørrelse og Sikkerhed.

I Aarets Løb ankom 1,023 Fartøier paa 516,480 Tons. Værdien af Importen fra inden- og udenlandske Havne var £ 527,905. Under de nu herskende lave Priser for Kul og den livlige Efterspørgsel efter Skiberum til lønnende Fragter kan man imødesee en betydelig Trafik i vor fornemste Exportartikel.

Piræus.

Aarsberetning dateret 24de Februar 1881.

Til Grækenland ankom i 1880 7 norske Fartøier dr. tilsammen 1,986 Tons, samtlige med Ladning fra udenrigske Steder. 4 af disse Fartøier vare Dampskibe dr. tilsammen 1,359 Tons. Samtlige Fartøier afgik igjen til udenrigske Steder, deraf et dr. 208 Tons i Ballast, de øvrige med Ladning.

De Artikler, som finde mest Afsætning her, og hvoraf de fleste ere Produkter fra de forenede Riger, er Kul, Jern, Fisk, Sild, Sardeller og Tøndestav.

Rangoon (Britisk Birma)

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande til Hovedstationen	4	3,951	1	871	5	4,822	72,900
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne	1	1,036	1	841	2	1,877	9,000
Ialt	5	4,987	2	1,712	7	6,699	81,900

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande fra Hovedstationen	5	4,822	—	—	5	4,822	239,940
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	2	1,877	—	—	2	1,877	109,350
Ialt	7	6,699	—	—	7	6,699	349,290

Distriktet besøgte af 2 svenske Fartøier dr. 1,471 Tons.

Aarsberetning dateret 20de Januar 1881.

Handelsomsætningen har i det forløbne Aar for denne Provinds i det Hele være tilfredsstillende. Ingen politiske Vanskeligheder have virket forstyrrende. Begunstiget ved forøgede Transportmidler (Jernbaner og Floddampskibe) gaar Handelen jævnt fremad i denne Provinds, der nu forholdsvis er den rigeste og mest blomstrende af de Britiske Besiddelser i Indien.

Ris. For denne vor Hovedartikels Vedkommende har Høsten været rig og Priserne gode, skjøndt ikke saa høje som i 1879. Fra henimod Slutningen af Januar begyndte regelmæssige Tilførsler af den nye Høst. Samtidig blev Efterspørgselen for Export til Europa livlig, hvorimod Indien og Malakka kun købte i mindre Maalestok, da Rishøsten var god i næsten hele Orienten. Strax efter Sæsonens Begyndelse gik Priserne paa Ris op helt til 7 sh. pr. Cwt. frit ombord, men efterat adskillige Dampskibe vare blevne fuldladede og da større Forraad begyndte at samle sig hos Exportørerne, gik Priserne gradevis ned til omtrent 6 sh. pr. Cwt. Rismarkedets Stilling i Europa medførte, at man indtil Enden af Marts kunde udskibe Varer til de nævnte Priser med nogen Fordel, idet Fragterne almindelig vare lave. Senere fluktuerede Priserne i Europa paa Grund af stærk Spekulation betydeligt og følgelig var der ogsaa her en afvekslende Stigen og Nedgang. I Aarets sidste Maaneder deklinerede Priserne efterhaanden baade i Europa og her, og ved Aarets Slutning stod de lavest. Risexporten til Europa var i 1880 større end nogensinde før. Fra Birma udførtes:

	Til Europa:		Til andre Steder:	
	1880.	1879.	1880.	1879.
Rangoon .	347,566 Tons.	340,962 Tons.	131,709 Tons.	153,583 Tons.
Akyab . .	165,040 —	73,298 —	25,456 —	51,568 —
Bassein .	146,066 —	133,942 —	1,347 —	1,300 —
Moulmein .	18,196 —	50,408 —	22,431 —	30,030 —
Tilsammen	676,868 Tons.	598,610 Tons.	180,943 Tons.	236,481 Tons.

Bomuld. Handelen i denne Artikel er vedblivende meget begrændset. Den hele Export i Aarets Løb har været 2,326 Tons, hvoraf 748 Tons gik til Europa og Resten til Indien og China. Priserne varierede meget; medens Varen i Aarets Begyndelse kunde faaes for omtrent $4\frac{1}{8}$ d pr. lb. f. o. b., gik Prisen snart op til $5\frac{1}{4}$ d pr. lb., for atter at gaa ned igjen til $4\frac{1}{2}$ til $4\frac{1}{4}$ d pr. lb.

Catechu. Exporten opgik til 12,840 Tons, hvoraf 5,395 gik til Europa, Resten til Indien. Efterspørgselen var meget livlig og Priserne fluktuerede stærkt. Almindelige Kvaliteter varierede fra 15 sh. til 24 sh. pr. Cwt. frit ombord og fine Sorter fra 22 sh. til 33 sh. 6 d pr. Cwt.

Oxehuder. Med faa Undtagelser var Efterspørgselen god og undertiden meget stærk, saa at Priserne var fra 5 d til $6\frac{3}{4}$ d pr. lb. frit ombord. Det hele exporterede Kvantum var 201,040 Stkr.

Teaktræ. Det betydelige Liv i Skibsbyggeriet i Europa virkede gunstigt paa vort Marked, og de overordentlig høie Priser i Slutningen af 1879 ere ikke deklinerede saa meget, som man kunde have ventet. For første Sort square betales omtrent 90 Rup. pr. Ton à 50 Kubikfod. Exporten udgjorde:

	Til Europa.	Til andre Steder.
Fra Rangoon . . .	9,766 Tons.	23,053 Tons.
„ Moulmein . . .	40,546 —	71,747 —

Fragter. Fartøier, der i 1879 befragtedes i Europa for sidste Rissæson, erholdt i Gjennemsnit lidet over 40 sh. pr. Ton. Den i Slutningen af 1879 indtraadte Forbedring varede hele forrige Aar. Markederne i Orienten vare ikke overfyldte med ledigt Skiberum, og for første Klasses Skibe maatte man betale høiere Fragter, nemlig for Ris fra 45 sh. til 50 sh.

Den Andel, som Dampskibene tage i Farten paa denne Provinds, er i stadig Tiltagende. De af Dampskibe erholdte Risfragter varierede fra 45 sh. til 60 sh. pr. Ton. Udsigterne for Fragtmarkedet ere bedre, end de have været i flere Aar.

Indførselen af europæiske Varer begunstiges meget ved den Ro, som er indtraadt i de politiske Forhold med Øvre Birma. De Indfødtes Evne til at købe er i de sidste Aar bleven betydelig større paa Grund af de høie Priser, som Landmændene have erholdt for sine Produkter. Markedet er altid vel forsynet og ofte overfyldt med europæiske Varer, som sælges her med megen liden Fordel. Den eneste Artikel, som indføres i større Mængde fra Sverige, er Sikkerhedsfyrstikker.

Bridgetown (Barbados).

Aarsberetning dateret 25de April 1881.

Af norske Fartøier ankom i 1880 med Ladning 6 dr. 1,683 Tons og i Ballast 7 dr. 1,785 Tons, samtlige fra udenrigske Steder. Med Ladning afgik 3 norske Fartøier dr. 814 Tons og i Ballast 11 dr. 2,914 Tons, samtlige til udenrigske Steder. I samme Tidsrum besøgte Havnen af 9 svenske Fartøier dr. 3,011 Tons. — Antallet af Dampskibe bliver daglig større og større til Skade for Seilskibene.

Port of Spain (Trinidad).

Aarsberetning dateret 27de Marts 1881.

Til Konsulatdistriktet ankom i 1880 3 norske Skibe dr. 843 Tons med Ladning og 1 dr. 220 Tons i Ballast, samtlige fra udenrigske Steder. 3 dr. 926 Tons afgik med Ladning og 3 dr. 1,133 Tons i Ballast, samtlige til udenrigske Steder.

Melbourne.

Skibsfarten i 1880.)*

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	2	1,535	—	—	2	1,535	61,200
„ andre Lande til Hovedstationen	3	2,601	—	—	3	2,601	90,000
Ialt	5	4,136	—	—	5	4,136	151,200
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande fra Hovedstationen	3	2,746	1	626	4	3,372	?
Ialt	3	2,746	1	626	4	3,372	?

Stedet besøgt af 3 svenske Fartøier dr. 2,352 Tons.

Aarsberetning dateret 1ste Januar 1881.

Aaret 1880 har været noget gunstigere end de to eller tre foregaaende Aar. Vore Guldminer have saaledes givet mere Udbytte, og denne Næringsgren er nu langt bedre stillet end for nogle Aar siden. De fornemste Guldfelter Ballarat og Sandhurst have bevaret sit Ry, og andre gamle Gulddistrikter have derhos ogsaa givet bedre Udbytte. I Slutningen af Aaret blev der fundet meget Guld i Distriktet Creswick; dette foranledigede Oprettelsen af mange nye Selskaber dersteds, der have gode Udsigter.

*) Den fra Konsulatet indsendte Skibsliste indeholder ingen Oplysning om Skibsfarten paa Vicekonsulsstationerne.

Koloniens samlede Guldproduktion i 1880 anslaaes til 812,092 Unzer mod 718,208 i 1879. Antallet af Guldgravere har været noget større i 1880 end i 1879.

De til Udvinding af Guld oprettede Selskaber have givet i Udbytte:

1878.	1879.	1880.
£ 479,944	£ 463,619	£ 629,571

Udbyttet i 1880 udgjør altsaa £ 165,952 mere end i 1879.

Ogsaa andre Handelsselskabers Udbytte udviser en tilfredsstillende Tilvæxt i det sidste Aar.

De af samtlige indregistrerede Handelsselskaber betalte Dividender udgjorde:

1876.	1877.	1878.	1879.	1880.
£ 1,093,176	£ 830,935	£ 897,814	£ 819,617	£ 1,070,797.

Budgettet viser for 1880 en Indtægt af £ 4,705,544 mod £ 4,413,153 i 1879.

De to sidste Høste have været gunstige, saa at Agerbruget og Kvæg-avlen har forvundet endel af de Tab, som disse Næringsveie tilføjedes ved den i de sidste to til tre Aar stedfundne Tørke og slette Høst. Høsten har det sidste Aar givet et Udbytte, der er mere end tilstrækkeligt for Koloniens Behov, saa at der er et stort Overskud til Export.

Uldhøsten har fuldstændig svaret til Forventningerne, og det paa Markedet her solgte Kvantum udgjør ligesaa meget som i sædvanlige Aar.

Den for Landeierne og Opdrættere af Faar og Kvæg vigtigste Begivenhed i det forløbne Aar har været den heldige Udførsel af ferskt Ox- og Faarekjød herfra og fra Nabokolonien New South Wales til Europa.

I Aarets Løb have to store Udskeibninger fundet Sted, hver paa flere Hundrede Tons Kjød og Smør. Skibene have været forsynede med Fryseapparater, og det Hele er løbet saa heldigt af, at flere Selskaber ere oprettede for regelmæssig Afsendelse af ferskt Kjød fra Australien til Markedet i London.

Priserne for den hidtil i London solgte Vare have været meget gode, nemlig fra 5 til 7 Pence Pundet for Kjød og 1 sh. for Smør. Disse Priser maa give en betydelig Profit paa Grund af den rigelige Tilgang paa de nævnte Artikler i denne og Nabokolonierne.

Næsten alle de Fartøier, der have været her i det forløbne Aar, have erholdt lønnende Hjemfragter, og Efterspørgselen efter Skiberum vedbliver. Fragterne for Hvede herfra til Europa er fra 50 til 55 sh. pr. Ton.

Den i Aarets Løb aabnede Internationale Udstilling i Melbourne har været særdeles heldig, idet de udstillede Gjenstande vare meget talrige og af god Kvalitet. Udstillingen har trukket Folk hid fra alle Kanter og vil uden Tvivl bidrage til at aabne nye Handelsforbindelser mellem dette og andre Lande.

Mod Aarets Slutning nedsatte vore Banker Indlaansrenten fra 5 til 4 %. Dette i Forbindelse med, at der er Tale om en yderligere Nedsættelse, har bevirket, at betydelige Kapitaler anvendes til nye Industriforetagender, idet Publikum navnlig er tilbøielig til at spekulere i nye Mineforetagender.

Georgetown (Demerara, Britisk Guyana).

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande	21	7,881	—	—	21	7,381	136,400
Ialt	21	7,881	—	—	21	7,381	136,400
II. Afgaaede:							
Til Norge	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande	7	1,890	11	3,972	18	5,862	69,000
Ialt	7	1,890	11	3,972	18	5,862	69,000

Stedet besøgt af 1 svensk Fartøi dr. 332 Tons.

Aarsberetning dateret 4de Februar 1881.

Den betydelige Tilvæxt i den norske Skibsfart er begrundet i, at der mellem Storbritannien og denne Havn er sat flere Dampskibe i Gang, der fuldstændig have bemægtiget sig Tilførselen af de finere Varer samt Returfragterne og som næsten ganske have drevet de dyrere engelske Skibe ud af Markedet. Norske Fartøier indføre hertil Kulladninger til lavere Fragter, men kunne sjelden erholde Returladninger, hvorfor de søge andetsteds hen i Ballast.

Af Fisk finder en betydelig Indførsel Sted hertil fra de forenede Stater og Nova Scotia. Det er antagelig ikke nogensinde forsøgt at bringe norsk Fisk ind paa vort Marked, og paa Grund af vor Befolknings Fordom mod nye Varer vilde saadanne Forsøg uden Tvivl i Begyndelsen medføre endel Tab. Om det nogensinde vilde lønne sig, maatte selvfølgelig afhænge af Varens Kvalitet og Billighed.

I de sidste Aar er der begyndt en Skibsfart paa 3—4 Skibe aarlig mellem denne Havn og Danmark, idet hvert Fartøi derfra sædvanligvis medfører en Ladning Havre og omtrent 400 Tønder Carlsberg Øl samt udfører en liden Ladning Sukker. Ligesaa er der en betydelig Indførsel fra Nova Scotia af White Pine Bord, hvoraf alle Huse her bygges. Priserne herfor ere fra $\text{§ } 20$ til $\text{§ } 24$ pr. 1,000 Engelske Fod.

Skibsførere, der tage Fragt fra Storbritannien især fra Cardiff, bør protestere mod en Klausul, der leilighedsvis indføres i Certepartier til denne Havn, nemlig, at Betaling af Fragt sker efter Bankkurs for private Vexler, hvilket er over $1\frac{3}{4}$ pCt. mindre end den sædvanlige Kurs.

Belize (Britisk Honduras).

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge	—	—	—	—	—	—	—
- andre Lande	—	—	10	3,298	10	3,298	—
Ialt	—	—	10	3,298	10	3,298	—
II. Afgaaede:							
Til Norge	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande	12	4,022	—	—	12	4,022	?
Ialt	12	4,022	—	—	12	4,022	?

Stedet besøgte af 5 svenske Fartøier dr. 1570 Tons.

Aarsberetning dateret 2den Marts 1881.

Af Koloniens Produkter udførtes der i 1880 219,675 sup. Fod Mahogni, 241,167 sup. Fod Cedertræ, 17,058 Tons Logwood, 415 Tons Rosentræ, 2,807 Tons Sukker, 3,249 Gallons Rum, 40,000 lbs. Kautschuk og 1,623,631 Stkr. Kokosnødder etc.

Exporten af efternævnte Artikler kan anslaaes til i indeværende Aar at ville udgjøre: Mahogni og Cedertræ 5 Millioner sup. Fod, Logwood 15,000 Tons, Sukker 2,000 Tons.

En Dampskibslinie er nylig bleven etableret mellem dette Sted og London til Indførsel af forskellige Varer og Udførsel af Trævarer og andre Produkter, alt til billige Fragter. Stedet anløbes ogsaa af Dampskibe tilhørende en Linie fra Liverpool. Hvis disse Dampskibe komme til at fortsætte sin Fart, vil Efterspørgselen efter Seilskibe aftage meget.

Helsingfors.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	1	241	1	357	2	618	1,750
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	4	470	76	26,628	80	27,098	3,773
„ andre Lande til Hovedstationen	30	8,848	13	4,004	43	12,852	137,842
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne	43	13,338	496	170,533	539	183,871	135,934
Ialt	78	22,917	586	201,522	664	224,439	279,299
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	1	271	—	—	1	271	3,500
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	2	189	1	490	3	679	1,750
„ andre Lande fra Hovedstationen	33	10,063	11	3,137	44	13,200	192,732
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	607	207,799	5	1,160	612	208,959	3,810,348
Ialt	643	218,322	17	4,787	660	223,109	4,008,330

Distriktet besøgte af 405 svenske Fartøier dr. 82,433 Tons.

Aarsberetning dateret 4de April 1881.

Følgende Opgave viser de forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet sammenlignet med Aar 1879:

Norske Fartøier.	1879.		1880.		Forøgelse.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ankomne:						
Med Ladning	53	14,840.56	78	22,917.07	25	8,076.51
I Ballast	309	111,214.22	586	201,522.36	277	90,308.14
Summa	362	126,054.78	664	224,439.43	302	98,384.65
Afgaaede:						
Med Ladning	352	123,084.63	643	218,312.30	291	95,227.67
I Ballast	9	2,552.15	17	4,786.94	8	2,234.79
Summa	361	125,636.78	660	223,099.24	299	97,462.46
Svenske Fartøier.						
Ankomne:						
Med Ladning	122	20,808.28	161	27,354.01	39	6,545.73
I Ballast	141	30,014.53	243	54,987.24	102	24,972.71
Summa	263	50,822.81	404	82,341.25	141	31,518.44
Afgaaede:						
Med Ladning	228	46,150.05	362	75,339	134	29,188.95
I Ballast	35	4,672.76	40	6,529.26	5	1,857.50
Summa	263	50,822.81	402	81,868.26	139	31,046.45

Bruttofragterne udgjorde:

		1879.	1880.	Forøgelse.
For norske Fartøier	F. Mk.	3,257,316	6,125,185	2,867,869
„ svenske —	—	999,680	1,900,045	900,365

Summa Forøgelse F. M. 3,768,234

Af de ovenfor anførte Tal fremgaar, at der i det forløbne Aar har fundet en meget betydelig Forøgelse Sted i de forenede Rigers Skibsfart paa Finland. Den udgjør med Hensyn til

Antallet af norske Fartøier . . .	83 %
— - svenske — . . .	53 -
Drægtigheden af norske Fartøier .	78 -
— - svenske — . . .	62 -
Bruttofragten - norske — . . .	88 -
— - svenske — . . .	90 -

Heraf sees, at medens den relative Forøgelse af Fartøiernes Antal og Drægtighed er ikke ubetydelig større for Norge end for Sverige, finder derimod det modsatte Forhold Sted med Hensyn til de optjente Fragter. Heraf turde nærmest kunne drages dels den Slutning, at af de svenske Fartøier forholdsvis flere have været befragtede for Langveisturer, dels maaske ogsaa den, at, da de norske Fartøier fortrinsvis have været benyttede til Export af Trælast,

har Fragten for denne Artikel pr. Ton af Fartøiets Drægtighed været lavere end for Stykgoods, Stenkul, Korn og andre Landbrugsprodukter, som i Forening med Trælast udgjorde en ikke saa ringe Del af de af svenske Fartøier førte Ladninger.

Samtlige de til finske Havne i 1880 ankomne 664 norske Fartøier var Seilfartøier, af de 404 ankomne svenske var derimod 108 Dampskibe. Hvis man fra Antallet af de ankomne svenske Dampskibe trækker 3, som med 77 Reiser have underholdt en regelmæssig Dampskibsfart mellem svenske og finske Havne, samt derhos 4 andre smaa Dampskibe, som ene og alene for at buxere have besøgt sidstnævnte Havne, eller tilsammen 81 Reiser af Dampskibe med en Drægtighed af 13,623.83 Tons, saa gjenstaar der 323 svenske Fartøier dr. 68,717.42 Tons, hvilket gjør 212.74 Tons i Gjennemsnit for hvert Fartøi.

Gjennemsniidsdrægtigheden for de ankomne 664 norske Fartøier, dr. tilsammen 224,439.43 Tons, er 338 Tons, følgelig er de norske Fartøiers Drægtighed 62 % større end de Svenskes.

Skibsfarten paa de enkelte Havne inden Distriktet, sammenlignet med 1879, fordeles sig med Hensyn til de afgaaede Fartøier som følger:

Afgaaede fra:	1879.						1880.					
	Norske Fartøier.		Svenske Fartøier.		Tilsammen.		Norske Fartøier.		Svenske Fartøier.		Tilsammen.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Helsingfors . .	9	2,844	26	5,579	35	8,423	45	13,471	32	5,976	77	19,447
Wiborg	109	38,222	34	6,649	143	44,871	152	51,727	39	8,608	191	60,335
Fredrikshamn og Kotka . .	87	34,466	26	5,603	113	40,079	181	64,180	37	9,839	218	74,012
Lovisa	4	1,472	5	942	9	2,414	40	13,163	20	2,815	60	15,978
Borgå	22	6,171	4	602	26	6,773	30	10,493	5	1,047	35	11,540
Ekenäs	1	115	2	233	3	348	—	—	4	534	4	534
Åbo	15	4,860	14	2,927	29	7,787	36	11,070	39	7,832	75	18,902
Nystad	—	—	—	—	—	—	1	663	1	42	2	705
Raumo	3	984	—	—	3	984	8	2,769	4	1,218	12	3,987
Bjørneborg . .	68	23,236	57	12,130	125	35,366	107	37,348	82	17,537	189	54,885
Kristinestad . .	10	3,094	12	2,104	22	5,198	12	4,199	15	2,672	27	6,871
Wasa	6	999	52	8,200	58	9,199	8	1,660	73	12,532	81	14,242
Nykarleby . . .	2	576	3	266	5	842	5	1,383	7	1,067	12	2,450
Jakobstad . . .	3	622	2	293	5	915	4	1,166	10	1,676	14	2,842
Gamla Karleby	—	—	4	665	4	665	—	—	3	593	3	593
Brahestad . . .	2	802	5	958	7	1,760	1	41	3	239	4	280
Uleåborg	12	4,508	10	3,015	22	7,523	15	4,943	25	7,038	40	11,981
Kemi	2	514	1	36	3	550	6	1,880	—	—	6	1,880
Torneå	7	2,568	6	616	13	3,184	9	2,942	3	559	12	3,491
Summa	362	126,054	263	50,821	625	176,875	660	223,099	402	81,868	1,062	304,967

Som det vil sees af ovenstaaende Tabel, indtager Fredrikshamn eller rettere dens Udhavn Kotka i 1880 den første Plads baade hvad Fartøiernes Antal og Drægtighed angaar, medens denne i 1879 tilkom Wiborg. Ligeledes sees deraf, at mere end Halvdelen af de forenede Rigers Skibsfart paa Finland — nemlig 585 Fartøier dr. 177,846 Tons — er udgaaet fra de 6 ved den finske Bugt beliggende Havne; af disse Fartøier ere ikke mindre end 101 ankomne i Ballast fra Cronstadt, hvortil Flertallet af dem, efter hvad der er berettet Generalkonsulatet, skal have været befragtet med Stenkuls-ladninger.

Af de til Finland med Ladning ankomne Fartøier have

1	norsk	og	64	svenske	hidført	Stykgods.
26	—	-	16	—	—	Stenkul.
5	—	-	4	—	—	Fiskevarer.
—	—	-	8	—	—	Korn.
3	—	-	15	—	—	Teglsten og Cement.
—	—	-	19	—	—	Kalk og Slibestene.
1	—	-	—	—	—	Flintesten.
30	—	-	9	—	—	Salt.
—	—	-	8	—	—	Jernmalm.
2	—	-	2	—	—	Jern.
—	—	-	1	—	—	Maskiner.
2	—	-	6	—	—	Jerbanematerial.
—	—	-	1	—	—	Snedkerarbejder.
4	—	-	6	—	—	Kolonialvarer.
4	—	-	2	—	—	Petroleum.

Ialt 78 norske og 161 svenske Fartøier.

De fra finske Havne udførte Ladninger have bestaaet af:

med	636	norske	og	258	svenske	Fartøier	Trælast.
—	4	—	-	11	—	—	Korn.
—	3	—	-	9	—	—	Tjære.
—	—	—	-	3	—	—	Trækul.
—	—	—	-	3	—	—	Stykgods.
—	—	—	-	75	—	—	Landmandsprodukter.
—	—	—	-	1	—	—	Kaffe.
—	—	—	-	1	—	—	Jern.
—	—	—	-	1	—	—	Teglsten.

Som det heraf vil sees, udgjør Trælast den uden Sammenligning vigtigste Artikel for de forenede Rigers Fragtfart paa Finland. Angaaende de i Storfyrstendømmets vigtigste Exporthavne i Aarets Løb gjældende *Fragter* har Generalkonsulatet erholdt følgende Oplysninger:

Fra Wiborg.

For Petersburger Standard eller 165 Kubikfod engelsk Maal.

	Vaaren.	Sommeren.	Høsten.
Westhartlepool . . .	£ 1. 15. 0.	£ 1. 12. 6.	£ 1. 15. 0.
Grimsby . . .	1. 16. 3. à £ 1. 15. 0.	- 1. 14. 0.	- 2. 0. 0.
Hull . . .	2. 0. 0. à - 1. 18. 0.	- 1. 15. 0.	—
London . . .	2. 2. 6. à - 2. 0. 0.	- 2. 1. 0.	- 2. 2. 0.
Liverpool . . .	2. 15. 0.	- 2. 10. 0.	- 2. 15. 0.
Havre . . .	55 Frc. & 5 %	55 Frc. & 5 %	—
Bordeaux . . .	70 — - 5 -	70 — - 5 -	75 Frc. & 5 %
Marseille & Cette	80 — - 5 -	85 — - 5 -	87 — - 5 -
Sevilla . . .	70 — - 5 -	70 — - 5 -	—
Livorno . . .	Do.	Do.	—
Amsterdam . . .	25 Floriner	26 Floriner	27 Floriner.
Antwerpen . . .	54 Frc. & 5 %	50 Frc. & 5 %	—
Lübeck & Kiel . . .	28 R. Mk.	27 R. Mk.	25 à 26 R. Mk.
Kjøbenhavn . . .	25 —	25 —	26 R. Mk.

Fra Kotka.

Til Amsterdam . . .	Floriner 26 in full
„ Antwerpen . . .	Francs 52 à 53 & 5 % à 57.
„ Berwick . . .	£ 1. 17. 6.
„ Bordeaux . . .	Francs 70. à 75 & 5 %.
„ Brake . . .	R. Mk. 40 à 43.50.
„ Cardiff . . .	£ 2. 7. 0.
„ Dieppe . . .	Francs. 54 & 5 %.
„ Dünkirchen . . .	— 55 & 5 %.
„ Emden . . .	R. Mk. 45.
„ Faaborg . . .	— 30 & 5 %.
„ Flensburg . . .	— 29.
„ Gloucester . . .	£ 2. 10. 0. à £ 2. 15. 0.
„ Goole . . .	£ 2. 0. 0.
„ Granton . . .	£ 2. 14. 0.
„ Greenhithe . . .	£ 2. 2. 6. à £ 2. 6. 0.
„ Grimsby . . .	£ 2. 0. 0.
„ Groeningen . . .	Floriner 28.
„ Havre . . .	Francs 55 & 5 % à 56 & 5 %.
„ Hull . . .	£ 1. 13. 6. à £ 2. 0. 0.
„ Kiel . . .	R. Mk. 28.
„ Kjøbenhavn . . .	— 28.
„ Leith . . .	£ 1. 13. 0. à £ 1. 16. 0.
„ London for 216 Kbf.	£ 2. 5. 0. à £ 2. 7. 6. for 165 Kbf. £ 1. 19. 6. à £ 2. 0. 0.
„ Louvain . . .	Francs 65 & 5 % à Francs 67.
„ Lübeck . . .	R. Mk. 26 à 28.25.
„ Marseille . . .	Francs 83 & 5 %.
„ Nakskow . . .	R. Mk. 30.
„ Nantes . . .	Francs 70 & 5 %.
„ Paimboeuf . . .	— 65 & 5 %.
„ Papenburg . . .	R. Mk. 22.50.
„ Santander . . .	Francs 69 & 5 %.
„ Stockton . . .	£ 1. 18. 6. à £ 1. 19. 0.
„ St. Nazaire . . .	Francs 63 à 65.
„ St. Valery sur Somme	— 70 à 5 %.
„ Southampton . . .	£ 2. 5. 0.
„ Trouville sur mer .	Francs 53 & 5 % à Francs 56 & 5 %.
„ Westhartlepool . .	£ 1. 12. 6. à £ 1. 17. 0.
„ Whitby . . .	£ 2. 0. 0.
„ Wivenhoe . . .	£ 2. 5. 0.
„ Yarmouth . . .	£ 2. 1. 3.

Fra Borgå.

Til Nordfranske Kyst	Francs 52 à 53.
„ Antwerpen	— 52.
„ Englands Østkyst, incl. London	£ 1. 14 6. à 1. 18. 6.
„ Cadix og Sevilla	Francs 80 à 85.
„ Malaga	— 85 & 5 %.*

alt pr. Petersb. Stand. skaaren Last.

For s. k. Hollandske Bjælker var Fragterne:

Til Amsterdam	Floriner 28
„ Emden og Harlingen	— 26 à 27

pr. beregnet Tylvt à 12 St. 18 Fods 10 à 11 Toms Bjælker.

Fra Helsingfors.

	Vaaren.	Sommeren.	Høsten.
Til Westhartlepool	£ 1. 12. 6.	£ 1. 10. 0.	£ 1. 15. 0.
„ Hull	£ 1. 15. 0.	£ 1. 12. 6.	£ 1. 15. 0.
„ London	£ 2. 0. 0.	£ 1. 17. 6.	£ 2. 2. 6.
„ Newcastle	£ 1. 12. 6.	£ 1. 10. 0.	£ 1. 12. 6.
„ Havre	Frc. 53 & 5 %	Frc. 53 & 5 %	Frc. 55 & 5 %
„ Bordeaux	— 70 & 5 %	— 70 & 5 %	— 72 & 5 %
„ Marseille og Sevilla . .	— 82	— 82 & 5 %	— 82 & 5 %
„ Oporto	—	—	£ 3. 2. 6.
„ Bilbao	—	—	Frc. 75 & 5 %
„ Barrcelona	Frc. 85 & 5 %	Frc. 80 & 5 %	— 85 & 5 %
„ Amsterdam	Floriner 26.	Floriner 26.	Floriner 28.
„ Antwerpen	Frc. 53 & 5 %	Frc. 52 & 5 %	Frc. 53 & 5 %
„ Lübeck & Kiel	R. Mk. 27.50	R. Mk. 25.	R. Mk. 24.
„ Kjøbenhavn	— 28.	— 26.	— 27.

Fra Bjørneborg.

	Vaaren.	Sommeren.	Høsten.
Til Antwerpen Plan-			
ker	Frances 55 in full.	Frances 52 in full.	Frances 55 & 5 %.
„ Havre Planker	—	—	— 56 in full.
„ Honfleur —	—	Frances 55 in full.	—
„ Lübeck Bord	R. Mk. 27 à 27½.	R. Mk. 25½ à 25¾	R. Mk. 25 à 25½.
„ Boness	£ 1. 13. 0.	—	—
„ Berwick	£ 1. 16. 0. à £ 1. 17. 6.	£ 1. 17. 6. à £ 1. 18. 0.	£ 1. 17. 6. à £ 2. 0. 0.
„ Bristol	—	—	£ 2. 8. 9.
„ Cardiff	—	—	£ 2. 7. 6.
„ Dundee	—	—	£ 1. 17. 6.
„ Firth of Forth	—	£ 1. 13. 0. à £ 1. 14. 0.	£ 1. 12. 6. à £ 1. 17. 6.
„ Grangemouth	£ 1. 13. 0. à £ 1. 18. 0.	£ 1. 15. 0. à £ 1. 18. 0.	£ 1. 14. 0. à £ 1. 18. 0.
„ GrimsbyPlanker	£ 1. 15. 0. à £ 1. 17. 6.	£ 1. 17. 6.	£ 1. 16. 6. à £ 2. 0. 0.
„ Do. Bord	—	—	£ 2. 1. 3.
„ Yarmouth Plan-			
ker	£ 2. 0. 0.	£ 1. 17. 6.	—
„ Hull	£ 1. 17. 6. à £ 2. 0. 0.	£ 1. 13. 6. à £ 1. 17. 6.	£ 1. 17. 0. à £ 2. 0. 0.
„ Leith	£ 1. 13. 0. à £ 1. 15. 0.	£ 1. 14. 0.	£ 1. 14. 0.
„ London	—	£ 1. 16. 3.	£ 1. 18. 0. à £ 2. 0. 0.
„ Do. Bord	—	£ 1. 17. 6.	£ 2. 1. 3.
„ Do. Fire-			
wood	—	£ 2. 9. 0.	£ 2. 5. 0. à £ 2. 10. 0.

	Vaaren.	Sommeren.	Høsten.
Til Tyne River Stav	£ 1. 17. 6.	£ 1. 17. 6.	£ 1. 6. 0. à £ 1. 18. 0.
„ WestHartlepool			
Planker . . .	£ 1. 13. 0. à £ 1. 15. 0.	£ 1. 11. 0. à £ 1. 13. 0.	£ 1. 15. 0.
For Planker, Bord og Stav Petersburger Standard.			
„ Firewood 1 Kubikfavn à 216 Kubikfod.			

Fra Uleåborg.

	For Træløst.	For Tjære.
Til danske og tyske Østersøhavne .	R. Mk. 30 à 32.	R. Mk. 1½ à 1¾.
„ Østkysten af Storbritannien . .	£ 2. 0. 0. à £ 2. 2. 6.	2 sh. à 2 sh. 3 d
„ London	£ 2. 5. 0.	2 sh. 3 d à 2 sh. 6 d
„ engelske Kanalhavne	£ 2. 7. 6. à £ 2. 10. 0.	2 sh. 6 d à 2 sh. 9 d
„ Vestkysten af England og Øst-		
kysten af Irland	£ 2. 10. 0. à £ 2. 12. 0.	2 sh. 9 d à 3 sh.
„ Belgien og Holland	Francs 55 à 58.	Francs 3.
„ Nord Frankrige	— 60 à 65.	— 3¼ à 3¾.
„ Vest Frankrige	— 70 à 72.	— 4 à 4½.
„ Middelhavet — Spansk Havn .	— 85 à 90.	— 5 à 5½.
„ Do. Havn vestenfor Livorno .	— 90 à 95.	— 6 à 6½.
Om Høsten med 5 % Forhøielse.		

Den med Understøttelse væsentlig af den finske Stat istandbragte Vinterforbindelse mellem Hangø og Stockholm, eller i Tilfælde anden svensk Havn, har i det forløbne Aars Vinter naaet en Udvikling, der klart viser den Betydning, som denne Forbindelse mellem de to Lande allerede har og gennem fortsat Udvikling i end højere Grad kan komme at faa under normale Isforholde.

Fordeles Antallet af Passagerer og Varer (heri ikke iberegnet Stykgods), som i de 3 sidste Vintre er blevet befordret med det Dampskib, der underholder nævnte Forbindelse, paa det Antal Uger, hvori Trafiken har kunnet foregaa hvert Aar, da viser det sig, at der ugentlig er befordret:

Vinteren 1878—1879	31	Passagerer og	543	Centner	Varer.
— 1879—1880	45	—	1,888	—	—
— 1880—1881	85	—	3,349	—	—

De sidstanførte Tal indeholder den mest veltalende Antydning om Tidsmæssigheden af en Vinterforbindelse mellem begge Nabolandene og om den videre Udvikling, hvorfor denne er modtagelig. Det tør og kan uden Overdrivelse paastaaes, at Finlands Jordbrugs fremtidige Trivsel i væsentlig Grad beror paa Muligheden af hele Aaret igennem og især i Vintermaanederne at have en let tilgængelig og derved billig Exportvei til England. Paa Grund af lokale og klimatiske Forhold maa nemlig Jordbrugerne i dette nordlig beliggende Land fortrinsvis have sin Opmærksomhed henvendt paa Frembringelse af Meieriprodukter og blandt disse fremfor alt paa Tilvirkning af Smør; — en allerede fra gammel Tid af i stor Udstrækning dreven Næringsvei, som ved Regjeringens og Privatpersoners kraftige Anstrængelser i det sidste Femaar har udviklet sig paa en over al Forventning storartet Maade baade med Hensyn til Varernes

Mængde og Beskaffenhed. Det finske Smør har, som bekjendt, lige indtil den sidste Tid paa Grund af dets ujævne og ofte i andre Henseender mindre gode Beskaffenhed betinget lave Priser og er derhos hovedsagelig blevet exporteret i Sommermaaderne d. v. s. paa den Aarstid, da Prisen paa denne Artikel staar lavest paa Verdensmarkedet. En ikke ubetydelig Del af Finlands Smørproduktion bestaar dog nu af s. k. Meierismør, som fuldstændig kan sættes ved Siden af de bedre Sorter af denne Vare, som tilbydes af de skandinaviske Lande, og det kan med Sikkerhed antages, at Kvantumet Aar for Aar vil tiltage i hurtig Progression. Skal der imidlertid opnaaes en til Beskaffenheden svarende Pris, maa der tilveiebringes en saavidt mulig hele Aaret igjennem tilgængelig og samtidig meget hurtig Udførselsvei til det Marked, — England — hvor endnu den letteste og mest lønnende Afsætning findes. Vistnok har der ogsaa i St. Petersburg i Vinterens Løb hidtil været betinget meget høie Priser; men hvis hele eller ogsaa blot en større Del af Finlands Smørproduktion af prima Sort skulde søge dette Marked, vilde uden Tvivl dettes Konsumtionsevne snart vise sig utilstækkelig, hvortil forøvrigt den Iver, hvormed Meieribedriften nu omfattes ogsaa i Rusland, i væsentlig Grad vilde bidrage. En vel ordnet Transitfart over Sverige turde derfor tilbyde Finland og det nordlige Rusland den korteste og samtidig billigste Exportvei til England, og det ikke blot for Smør, men ogsaa for adskillige andre Varer; følgelig bør der for denne Farts tidsmæssige Udvikling gjøres de største Anstrængelser af alle deri Interesserede.

Aaret 1880 har medført en væsentlig Forbedring i Finlands Forretningsforholde. Sporene af den økonomiske Krise, som raadede i nogle af de nærmest foregaaende Aar, ere for en stor Del forsvundne, takket være en god Høst, som til og med har medført, at der har kunnet exporteres et betydeligt Kvantum Korn, og en lønnende Afsætning af Landets fornemste Exportartikler, af hvilke enkelte ere blevne udførte i større Mængde end noget foregaaende Aar. Som Følge heraf er ogsaa Pengetilgangen bleven rigeligere, Indskuddene i Bankerne ere forøgede, og de solide indenlandske Værdipapirer have opnaaet hidtil ukjendte Noteringer. Paa den rige Pengetilgang har der dog ikke strax fulgt en større Foretagsomhed, den tidligere svækkede Tillid synes endnu at mangle.

Med Hensyn til Udsigterne for Aarets Skibning er der fra Vicekonsulerne i Distriktets vigtigste Exporthavne modtaget følgende Oplysninger:

Fra Vicekonsulen i Wiborg.

Udsigterne for Trælastudførselen fra denne Havn i indeværende Aar ere alt andet end lysende. Beholdningen af Planker og Bord paa Lasteplassen i Trångsund er betydelig mindre eller neppe Halvdelen af den Sædvanlige, og Produktionen af ny Vare, som sidste Sommer formindskedes betydelig paa Grund af Vandmangel, har ogsaa i Løbet af indeværende Vinter ved de fleste Sagbrug været meget mindre end tidligere, fordi det til Sagning bestemte Tømmer paa Grund af den tidlig indtrufne Frost ikke kunde drives frem til Sagbrugene. Saaledes er Forraadene til Afskibning ved første aabne Vand — Juni og Juli — meget smaa, hvorimod paa Eftersommeren det sædvanlige Kvantum turde komme til Afskibning. Priserne paa Trælast have holdt sig faste for de Dimensioner, hovedsagelig Bord, som exporteres til Frankrige, Holland, Danmark og ogsaa til Tydskland; hvorimod der hidtil er bleven solgt meget lidet til England, hvor Kjøberne paa Grund af store Forraad i London, som bortauktioneres til hvilkensomhelst Pris, have holdt sig tilbage; Priserne ere derfor

endnu aldeles ubestemte, medens paa den anden Side de herværende Sælgere ikke haste med at afhænde sine smaa Forraad. Fragterne ere tilfølge af de anførte Forhold meget lave; nogle Fartøier have sluttet til 33 sh. til Østkysten af England.

Fra Vicekonsulen i Fredrikshamn og Kotka.

Med Hensyn til Udsigterne for indeværende Aars Skibning kan med Sikkerhed antages, at samme ikke vil blive saa livlig som i 1880, dels fordi Flødningen i det sidstforløbne Aar paa Grund af Vandmangel foregik saa utilfredsstillende, at de fleste Sage af Mangel paa Tømmer ikke vare i Virksomhed en stor Del af Vinteren, dels fordi de fra det sidste Aar tiloversblevne Lagere ere betydelig mindre end tilforn har været Tilfælde.

Fra Vicekonsulen i Borgå.

Trælasthandelen, som for dette Sted er den vigtigste, gik i betydelig Grad ned i Aarene 1878 og 1879, i 1880 har den derimod taget et betydeligt Opsving, især hvad skaaren Last angaar, hvoraf afskibedes 9,150 Stand. eller det højeste Kvantum, som noget Aar er afskibet herfra. Exporten af Rundlast til Holland, som i 1876 og 1877 opgik til omkring 100,000 Bjælker aarlig, har derimod i 1880 kun udgjort 47,416 Stkr., en Følge af at Storskoven i denne Trakt er betydelig medtaget. Til den forestaaende Skibningstid kan ikke nogen Forøgelse imødesees, saameget mindre som de for det første aabne Vand færdige Oplag ikke opgaa engang til Halvdelen af det forløbne Aars ved samme Tidspunkt.

Dette i Forbindelse med, at der endnu ikke er solgt noget til England for Vaarskibning, bevirker, at Fartøier, idetmindste for den første Del af kommende Skibningssæson, ikke ville blive synderlig efterspurgte.

Tømmerdrivten i Skovene har i Vinter paa Grund af formeget Sne været meget vanskelig, hvorfor ogsaa det disponible Tømmer kan anslaaes til at være 20 à 30 % mindre end Aarets Behov.

Af Korn findes der ubetydeligt paa Exportørernes Hænder, og turde Exporten af Havre ved første aabne Vand anslaaes til høist 10,000 Tdr. til en Pris af F. Mk. 1.40 à 1.50 pr. L $\mathring{A}$.

Forbindelsen med Norge, som før var livlig, idet der aarlig importeredes 5 à 6,000 Tdr. Sild, blev i sin Tid hæmmet ved en Mængde flydende Ladninger, der ødelagde Markedet for de herværende faste Importører, som paa Grund heraf have trukket sig tilbage fra denne Forretningsgren. Samme Forhold gjælder med Hensyn til Tørfisk.

Fra Vicekonsulen i Åbo.

Med Hensyn til Trælastudførsel kan Åbo kun ansees som et Afskibningssted for det Indre af Landet, hvorfra Varerne nedføres med Jernbane.

Det nuværende Forraad af Trælast paa Byens Lasteplass udgjør sikkerlig ikke over et Par Tusinde Stand. Af Korn findes der formentlig 10 til 15,000 Quarters Havre og 5 til 8,000 Quarters Rug til Afskibning, hvis Priserne paa det udenlandske Marked indbyder dertil.

Fra Vicekonsulen i Bjørneborg.

Tømmerets Hugning og Drivning har i indeværende Vinter været i høj Grad besværliggjort ved yderst vanskelige Naturforholde, og først ved Marts Maanedes Begyndelse kunde man med større Fremgang tage fat derpaa. Det kan derfor endnu ikke beregnes, hvormeget Sagbrugene ville kunne levere.

Hidtil er blot ubetydelige Salg afsluttede. Tilførselen og Udskibningen af haandskaaren Last, som forrige Aar opgik til 1,877,641 Kub. Fod, vil af samme Grund iaar ikke udgjøre Halvdelen deraf.

Fra Vicekonsulen i Uleåborg.

Udsigterne for indeværende Aars Skibningsforholde ere endnu temmelig uvisse paa Grund af den i England raadende feilagtige Anskuelse, at der findes et meget større Kvantum Trælast til Export i Østersøhavnene, end hvad der i Virkeligheden er Tilfælde. Kjøberne holde sig passive og søge saa meget som mulig at trykke Priserne. Nogle Tusinde Stand. er dog til Dato — 17de Marts — solgte til Priser, der efter Dimensioner og Kvalitet varierede mellem £ 7. 5. 0. og £ 3. 10. 0. pr. Stand. frit ombord hersteds. Efter herværende Exportørers Opgave kan den blivende Export for kommende Sommer beregnes til omkring 12,000 Stand. Planker, Battens og Bord. Sagtømmer liggende dels ved Sagbrugene dels i Floderne, samt hugget men endnu liggende i Skoven, udgjør omtrent 360,000 Stkr., af det sidste kan dog en stor Del først om 2 à 3 Aar bringes ned til Sagbrugene.

Exporten af Tjære bliver formentlig den sædvanlige eller 50 à 60,000 Tdr. Fragterne antages ogsaa at ville blive de samme, som i det forløbne Aar.

Ved Kundgjørelse af 23de December 1880, om Erlæggelse af Skurafgift i Finland i yderligere tre Aar, er det bestemt, at indtil Udgangen af Aar 1883 skal enhver, som land- eller søværts fra Finland udfører eller lader udføre skaaren Last, erlægge en Skurafgift af 2 Penni for hver finsk Kubikfod eller 34 Penni for hver reduceret Tylvt à 17 Kubikfod og 3 Mark 40 Penni for hver Stand: à 10 reducerede Tylvter eller 170 Kubikfod. Herved gjælder dog følgende Undtagelser:

1. Nedsættelse til det Halve eller 1 Penni pr. Kubikfod for skaaren Last, hvis Længde ikke er 6 Fod; hvilken Afgift beregnes efter Varens virkelige Kubikindhold.
2. Fuldstændig fritagen er:
 - a. Ved og andre med Sag blot afskaarne Skovprodukter.
 - b. Kantflis eller Baghun samt Lægter af høist 3 Tommers Bredde og 2 Tommers Tykkelse.
 - c. Splitved af høist 2 Fods Længde.

§ 2 i Kundgjørelse af 23de December 1880, om Debitering, Opkrævelse og Regnskabsaflæggelse for Skuragiften i Finland, lyder som følger:

„Med Hensyn til Skuragiftens Beregning for i Fartøier indtagen skaaren Last er hver Skipper pligtig til at indlevere til det Toldkammer eller den Toldstation, hvor Udklarering sker, en i Overensstemmelse med den foreskrevne Formular in duplo udfærdiget Angivelse, hvori opføres alle de forskjellige Dimensioner, hvoraf Ladningen bestaar, omsatte i Kubikmaal og med Oplysning om, efter hvilket Lands Maal Dimensionerne ere opgivne“.

Vicekonsulen i Fredrikshamn har henledet Generalkonsulens Opmærksomhed paa, at disse Bestemmelser vil kunne medføre en ikke saa ubetydelig Byrde for de forenede Rigers Skibsfart, da ifølge dem enhver Skipper er pligtig til, uanseen om Afladeren indgiver fuldstændig udregnede Fortegnelser over Ladningen, ogsaa for sit Vedkommeude at afgive til Toldkammerne i to

Exemplarer en fuldstændig Specifikation over Ladningen, udregnet i Kubikfod. Da kun faa Skippere turde være istand til at udføre dette Arbeide, blive de nødsagede til, for at Fartøiet ikke uden Nødvendighed skal opholdes, at benytte Mægler eller anden Assistance til sammes Udførelse. Om man beregner Betalingen herfor til 50 Mark gjennemsnitlig for hvert Fartøi, vil de forenede Rigers Skibsfart, alene for Havnen Kotkas Vedkommende, paaføres et aarligt Tab af mindst 10,000 Mark.

For at erholde Vished om Berettigelsen af det af Vicekonsulen Anførte har Generalkonsulen hos Myndighederne i Helsingfors søgt at erholde Forklaring angaaende den rette Fortolkning af nævnte Bestemmelse, og have disse erklært, at det aldeles ikke er Hensigten paa nogen Maade at indvirke hæmmende paa Skibsfarten, og at der med det Første kan imødesees en Fortolkning af Bestemmelsen.

Washington.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Distriktet .	3	1,156	27	15,546	30	16,702	10,602
„ andre Lande „ „ .	404	184,092	564	293,349	968	477,441	1,924,830
Ialt	407	185,248	591	308,895	998	494,143	1,935,432
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Distriktet .	10	3,609	—	—	10	3,609	124,920
„ andre Lande „ „ .	1,015	504,837	34	13,493	1,049	518,330	16,951,122
Ialt	1,025	508,446	34	13,493	1,059	521,939	17,076,042

Blandt de ankomne Fartøier var 2 Dampskibe dr. 1,379 Tons.

Distriktet besøgte af 183 svenske Fartøier dr. 91,887 Tons.

Aarsberetning dateret 9de Marts 1881.

Aaret 1880 udmærkede sig ved sin overordentlige Livlighed i alle Forretningsgsene, men især ved den tiltagende Jernbanebygning. Antallet nybyggede Mil opgik til 6,500 mod 4,721 i 1879.

Handel. Den officielle Statistik for 1880 indeholder følgende Opgaver med Hensyn til den udenrigske Handel:

Udførsel	835,638,912 Doll.
Indførsel	667,954,746 —

Overskud af Udførsel 167,684,912 Doll.

Sammenlignet med det foregaaende Aar forøgedes Udførselen med 125 Mill. Doll. Værdien af Indførselen, som aarlig formindskedes fra 1873 til 1878 og i 1879 forøgedes med 9 Mill. Doll., forøgedes i 1880 med 222 Mill. Værdien af udførte indenlandske Varer forøgedes i 1879 fra 698 Mill. til 824 Mill.

Følgende Tabel viser Værdien af de Artikler, som var Gjenstand for den betydeligste Afsætning eller tilsammen 83.9 % af hele Udførselen:

Korn	288,036,835	Doll.
Bomuld	221,517,323	—
Næringsmidler	127,043,242	—
Petroleum	36,218,625	—

Korn. Af Hvede og Mais udførtes:

Hvede	183,309,880	Bushels	225,879,502	Doll.
Mais	98,169,877	—	53,298,247	—

Sammenlignet med det foregaaende Aar var Udførselen af Hvede 32,807,374 Bushels større, Værdien forøgedes med 65,610,710 Doll. Udførselen af Mais forøgedes med 11,873,625 Bushels og Værdien med 12,643,127 Doll.

Hele Høsten af disse Kornsorter beregnes til:

	1879.	1880.
Hvede	448,755,000	480,849,700 Bushels
Mais	1,588,000,000	1,537,535,900 —

Disse for Handelen vigtige Opgaver samles nu pr. Telegraf i England fra alle Lande og blive der Gjenstand for særskilt Bearbejdelse i Tidsskrifter og Handelscirculærer. Den bekjendte Beerbohn's Corn Trade List indeholdt nylig følgende Beregning over de forskellige Landes sandsynlige Behov og Overskud af Hvede i indeværende Aar:

	Behov. Kvarters.*	Overskud. Kvarters.*
Forenede Stater og Canada		24,500,000
Storbritannien og Irland	15,500,000	
Frankrige	5,500,000	
Belgien	1,500,000	
Tydskland	2,000,000	
Holland	750,000	
Østerrige-Ungarn		1,000,000
Rusland og Rumænien m. m.		2,500,000
Schweitz	1,500,000	
Italien	1,000,000	
Spanien og Portugal	750,000	
Algier		250,000
Ægypten		500,000
Australien, Chile, Indien og diverse Lande		3,000,000
Vestindien m. m.	2,000,000	
Summa	30,500,000	31,750,000

* 1 Quarter = 8 Bushels = 480 ℔.

Det økonomiske Tidsskrift, som har gjengivet denne Beregning, gjør sig det Spørgsmaal, hvor længe Amerika skal vedblive i saa stor Udstrækning at føde Europa, men tror ikke at kunne give andet Svar, end at dette ikke vil vedblive bestandig. Dette Svar indeholder imidlertid, at Amerikas Evne til at gjøre dette i den nærmeste Fremtid ikke drages i Tvivl, og derom findes heller ikke mere end en Mening, ihvorvel der er begyndt at opstaa Tvivl om Jordens Evne, selv i det frugtbare Vesten, til stadig at kunne producere Hvede. Afkastningen pr. Acre i det sydlige Minnesota var i det sidstforløbne Aar saa mærkelig mindre, at Statens Guvernør i sin aarlige Beretning troede at burde henlede Indbyggernes Opmærksomhed paa Nødvendigheden af at indføre Vexelbrug.

Exportprisen i 1880 beregnes for Hvede til 1 Doll. 24 c og for Mais til 54 c pr. Bushel mod 1 Doll. 6 c for Hvede og 47 c for Mais i 1879.

Bomuld. Værdien af den hele Udførsel var 48 Mill. høiere end det foregaaende Aar paa Grund af forøget Udførsel af raa Bomuld. Udførselen af Bomuldsvarer var derimod noget mindre, især paa Grund af formindsket Udførsel til Canada. Prisen paa midling upland, som den 1ste Januar 1879 var $9\frac{1}{2}$ c, noteredes den 1ste Januar dette Aar i New-York $12\frac{1}{2}$ c pr. $\mathcal{W}$. Høsten, som ifølge officielle Opgaver i 1879 opgik til 5,760,000 Baller, beregnes for 1880 til omtrent samme Størrelse.

Petroleum. Udførsel 1880: Raa Petroleum 28,297,997, Naptha 18,411,044, rensed Olie 367,325,823, Parafin 31,783,575, Residuum 113,500 Gallons. Udførselen af rensed Olie var omtrent 35 Mill. Gallons større end det foregaaende Aar. Den øvrige Udførsel var ogsaa større, men Priserne vare i Aarets Løb i Almindelighed lavere, og Værdien af den hele Udførsel formindskedes med 4 Mill. Doll.

Pris i New-York for rensed Olie:

1ste Januar 1878	13	cent pr. Gallon
— 1879	$8\frac{1}{4}$	— - —
— 1880	$8\frac{1}{2}$	— - —
— 1881	$9\frac{5}{8}$	— - —

Flæsk. Værdien af hele Udførselen var omtrent den samme som det foregaaende Aar eller ca. 78 Mill. Doll. Af røget Flæsk udførtes noget mindre, men paa Grund af høiere Priser forøgedes Værdien med 86,810 Doll. Exportprisen for Ister Aar 1880 var i Gjennemsnit 7.4 Cents pr. $\mathcal{W}$ mod 7 c Aar 1879.

Pris i New-York 1ste Januar		1880.	1881.
Saltet Flæsk	pr. Barrel 12 Doll.	$62\frac{1}{2}$ c	12 Doll. 50 c
Røgede Sider	- $\mathcal{W}$	$5\frac{1}{4}$ -	$5\frac{3}{4}$ -
Skinker	- -	$8\frac{1}{2}$ -	$7\frac{3}{4}$ -
Ister	- -	$7\frac{3}{4}$ -	9 -

I Aarets Løb gjordes der af større Forretningsmænd Forsøg paa at „corner“ Hvede, Kaffe og Flæsk. De tvende første Forsøg mislykkedes med store Tab, men det Sidste lykkedes, og Priserne bestemtes i flere Maaneder af Spekulanterne.

Tømmer. Udførselen af timber og lumber eller huggen og skaaren Trælast opgik til 16,365,346 Kub. Fod til en Værdi af 2,219,320 Doll. eller 470,795 Doll. mere end i 1879.

Pensacola	9,905,052	Kub. Fod,	1,296,586	Doll.
Brunswick og Darien	4,017,465	—	—	553,112 —
Pearl River . . .	296,697	—	—	38,915 —
Mobile	687,364	—	—	80,281 —
Charleston	—	—	—	—
Savannah	214,270	—	—	21,973 —

Den forøgede Udførsel fandt fornemmelig Sted fra Pensacola og Darien.

Levende Dyr. Udførselen af Hornkvæg tiltog tiltrods for de af den engelske Regjering paa Grund af den her herskende Kvægpest udfærdigede Paabud om Nedslagtning ved Ankomsten til England. Udførselen opgik til 182,756 Stkr. til en Værdi af 13,344,195 Doll.

Indførselen, som i det forløbne Aar var større end i noget foregaaende Aar, bestod fornemmelig af følgende Artikler:

Sukker	88,771,165	Doll.
Kaffe	60,360,769	—
Uld	57,638,743	—
Jern	53,714,008	—

I Forbindelse med større Livlighed i alle Forretningsgrene opstod der mod Slutningen af 1879 ogsaa stor Efterspørgsel efter Jern, og da Behovet ansaaes for langt større end Tilgangen, begyndte man stærkt at spekulere. Vistnok forøgedes Tilvirkningen, men Tilbudet forøgedes ikke i samme Forhold, især fordi Mellemmand, som havde gjort Kontrakter om Leverancer, da Priserne vare lave, fandt at de med Tryghed kunde afvente endnu bedre Vilkaar; som Følge heraf steg Priserne uafbrudt indtil medio Februar. Prisen begyndte da lidt efter lidt at falde, og da Mellemmændene nu begyndte at afhænde sine store Lagere, saa bidrog dette i Forening med den tiltagende Tilvirkning, at der endelig i Mai indtraadte et betydeligere Prisfald; men derefter holdt Priserne sig paa det nærmeste uforandrede indtil Aarets Slutning.

Priser: Januar 1879. Januar 1880. Januar 1881.
 Anthrakit Rujern No. 1 17¹/₄ Doll. pr. Ton 43 Doll. pr. Ton 25 Doll. pr. Ton
 Trækul Do.

(med kold Blæst) i							
Cincinnati	28	„	—	60	„	—	50 „ —
Amerikansk Stangjern							
prima	40.32	„	—	85.12	„	—	56 „ —
Staalrails	41	„	—	85	„	—	62.50 „ —
Gamle Rails	20	„	—	41	„	—	28 „ —

Prisen paa svensk Stangjern i Boston var i Aarets Begyndelse 90 à 100, men faldt mod Slutningen til 75 à 80 pr. Ton.

Følgende Tabel viser hele Indførselen til de forenede Stater af Rujern og Stangjern:

	Kvantum		Værdi	
	1880.	1879.	1880.	1879.
Rujern . .	1,690,432,637 Ø	196,171,339 Ø	14,654,227 Doll.	1,829,008 Doll.
Stangjern .	251,902,056 -	53,967,822 -	5,197,510 —	1,224,035 —

Denne Indførsel var naturligvis væsentlig foranlediget ved, at den amerikanske Jerntilvirkning ikke kunde forøges hurtig nok til at tilfredsstille en uventet stor Efterspørgsel, et Tilfælde som er indtruffet tidligere, nemlig i

1871. Den Gang bevirkede forøget Forretningsrørrelse og forøgede Jernbane-anlæg stor Efterspørgsel efter Jern, og som Følge deraf tiltog Indførselen af Rujern fra 178,139 Tons å 2,240 $\mathcal{T}$ Aar 1871 til 247,529 Tons Aar 1872. Den indenlandske Tilvirkning kunde ikke strax fylde Behovet, men efterat de nødvendige Anstalter vare trufne, forøgedes Tilvirkningen fra 1,706,793 i 1872 til 2,548,713 i 1873 og 2,560,963 Tons i 1874. Dette Kvantum var tilstrækkeligt for Behovet, saameget mere som der samtidig som Følge af en altfor hastig Udvikling indtraf en almindelig Krisis, og gik den indenlandske Tilvirkning i 1875 ned til 2,401,262 Tons samtidig med, at Indførselen formindskedes til 53,437 Tons. Indførselen af Staalrails opgik i 1872 til 531,537 Tons, men den indenlandske Tilvirkning forøgedes og Indførselen formindskedes i 1878 til 11 Tons. Den amerikanske Tilvirkning af Rujern med Trækul, som i 1871 opgik til 385,000 Tons å 2,000 $\mathcal{T}$, var ligeledes utilstrækkelig for Behovet, Indførselen af Stangjern forøgedes samme Aar til 100,000 Tons. Den indenlandske Tilvirkning af Trækuljern forøgedes i 1872 og 1873 til over 500,000 Tons, og formindskedes Indførselen af Stangjern i 1873 til 83,000 og i 1874 til 37,000 Tons. Den indenlandske Tilvirkning i 1874 opgik til 577,000 Tons; hvis der blot havde været Spørgsmaal om at tilvirke et vist Antal Tons Stangjern, havde Tilvirkningsevnen været mere end tilstrækkelig, da Behovet samtidig formindskedes, men det gjaldt ogsaa for visse Øiemed at tilvirke et mindre Kvantum af en vis udmærket Beskaffenhed til samme Pris, hvortil saadant Jern kunde indføres fra Udlandet; en Følge heraf var, at Indførselen af udenlandsk Stangjern i 1875 opgik til 27,000 Tons, omendskjønt de indenlandske Trækulværker samme Aar som Følge af formindsket Efterspørgsel indskrænkede sin Tilvirkning til 411,000 Tons. Mellem 1875 og 1879 er med ubetydelige Forandringer omtrent det samme Kvantum Stangjern aarlig bleven indført; hvad det er for Slags Jern, som de amerikanske Trækulværker ikke kunne tilvirke billigt nok, sees bedst deraf, at i disse Aar har Indførselen af svensk Stangjern udgjort omtrent 80 % af den hele Tilførsel. Aaret 1880 begyndte under samme Forhold som 1871. Tilvirkningen af Rujern forøgedes fra 2,741,853 Tons å 2,240 $\mathcal{T}$ i 1879 til 3,300,000 Tons og desuden indførtes fra Udlandet 700,000 Tons. Tilvirkningen af Rails forøgedes fra 993,000 Tons i 1879 til 1,200,000 Tons. Stangjernsindførselen forøgedes fra 27,000 til 126,000 Tons å 2,000 $\mathcal{T}$, hvoraf fra Sverige over 57,000 Tons eller mere end i noget foregaaende Aar. Denne Indførsel kan naturligvis ikke komme til at vedblive, dels fordi Behovet var ualmindeligt stort, dels fordi den indenlandske Tilvirkningsevne vil forøges; men Erfaring har dog allerede vist, at Indførselen af svensk Jern i Almindelighed er uafhængig af den indenlandske Trækulstilvirkning, og der er for Øieblikket ingen Grund til at tro andet, end at dette Forhold vil vedblive. At Afsætningen af svensk Jern i de forenede Stater er saa betydelig, at den under sædvanlige Aar gaar op til omkring 20 % af den hele Stangjernsudførsel fra Sverige synes at være et for Publikum ukjendt Forhold. Aviserne indeholde Tid til anden ledende Artikler om Jernindustrien, affattede baade med Omhu og Kyndighed, men indeholdende fuldkommen vildledende Opgaver med Hensyn til Afsætningen paa Amerika, da Forfatterne overse, at den største Del af denne Afsætning nu gaar indirekte over et tredie Land, og at samme derfor i den officielle Statistik er indbefattet i den Udførsel, som opgives at have fundet Sted over England. I 1871 kom 91 % af det fra Sverige indførte Stangjern direkte, i 1877 derimod som Følge af forøget Dampskibsfart kun 13 % og i 1880 16 %. Fragten for Fartøier med Jern fra Sverige var i 1880 17 sh. 6 d å 20 sh. pr. Ton for Seilfartøier og 22 sh. 6 d pr. Ton

for Dampfartøier. Det usolgte Lager af svensk Jern i Boston opgik mod Slutningen af Aaret til det usædvanlig store Kvantum af 16,000 Tons. De mest efterspurgte Sorter vare fremdeles $\frac{3}{4}$ à 2 Toms Firkant og 3 à $\frac{5}{8}$ Toms.

Indførselen fra Norge og Sverige i Finantsaaret 1880:

	Direkte.	Indirekte.	Summa.
Rujern . 7,267,148 ₧	89,462 \$	16,469,846 ₧	201,327 \$
Stang-jern 17,911,454 „	410,210 -	96,982,885 „	2,157,559 -
Jernskrab 8,690 Tons	154,817 -	103 Tons	4,124 -
Staal . .	1,052 -	—	117,429 -
Jernplader	—	9,678 ₧	242 -
Knive	—	—	767 -
Andre Sorter	320 -	—	60,962 -
Summa	655,861 \$	2,542,403 \$	3,198,264 \$

	Direkte.	Indirekte.	Summa.
Bøger	— Doll.	1,662 Doll.	1,662 Doll.
Huder og Skind	3,462 —	2,949 —	6,411 —
Forarbeidet Hamp	9,928 —	236 —	10,164 —
Juvelerarbeider	—	234 —	234 —
Chemikalier	—	1,051 —	1,051 —
Kunstværker	—	734 —	734 —
Lamper	—	254 —	254 —
Papirmasse	—	2,003 —	2,003 —
Porcellæn og Fajance	—	46 —	46 —
Sild	563 —	—	563 —
Anden Fisk	480 —	3,846 —	4,326 —
Fisketran	5,654 —	13,202 —	18,856 —
Spiritøse Drikke	—	299 —	299 —
Øl	—	575 —	575 —

Hele denne Indførsel, som fraregnet gjenindførte amerikanske Produkter opgik til 2,572,663 Doll., var 1,518,355 Doll. større end det næst foregaaende Aar. Blandt nye Indførselsartikler forekommer forarbeidet Hamp. Indførselen af Fisketran formindskedes med 8,453 Doll. Prisen paa denne Artikel, som den 1ste Januar 1880 var 57 c, noteredes den 1ste Januar 1881 48 c pr. Gallon.

Værdien af den direkte Udførsel til Norge og Sverige, som opgik til 2,365,678 Doll., var 227,217 Doll. større end det næstforegaaende Aar, hvilket væsentlig kom af forøget direkte Udførsel af Bomuld og Mais.

Skibsfart. Drægtigheden af den amerikanske Handelsflaade var den 30 Juni 1880:

Seilfartøier, Pramme og Kanalbaade heri iberegnet, . . .	2,856,476 Tons.
Dampskibe	1,211,558 —

Tilsammen 4,068,034 Tons.

I Sammenligning med det foregaaende Aar er Seilfartøiernes Drægtighed formindsket med 136,953 Tons, men da Dampskibenes er forøget med 35,386, kan den samlede Drægtighed i Virkeligheden ansees som noget forøget, der-

som man, som sædvanlig ved Sammenligning mellem Seil- og Dampfartøier, antager, at et Dampskib gjør samme Nytte som fire Seilskibe af samme Drægtighed. Den i Skibsfart paa Udlandet anvendte Handelsflaade opgik til 1,314,402 Tons. I Sammenligning med det foregaaende Aar formindskedes Drægtigheden med 137,103 Tons. Statistiken angiver ikke særskilt Drægtigheden af de i udenlandsk Skibsfart anvendte Dampskibe, men der er ingen Grund til at tro, at denne Drægtighed er forøget i tilstrækkelig Grad for at modsvare den nævnte Formindskelse i Totaldrægtigheden. Den udenlandske Dampskibsfart, især den engelske, vedblev derimod at forøges. Drægtigheden af de fra Udlandet ankomne udenlandske Dampskibe forøgedes til 6,391,126 Tons mod 5,362,944 det foregaaende Aar, medens Seilfartøiernes Drægtighed kun forøgedes fra 5,355,450 til 5,721,034 Tons. Denne Forøgelse var fornemmelig en Følge af nye regulære Dampskibslinier paa England. Antallet ankomne Dampskibe forøgedes i Boston fra 310 til 442 og i Baltimore fra 290 til 313. Til Savannah ankommer aarlig Dampskibe i Ballast for paa Høsten at udføre Bomuld til Europa; forrige Aar afgik der derfra 7 engelske Dampskibe til de russiske Østersøhavne. Paa Grund af formindsket Kulforbrug i Forhold til Drægtigheden kunne Dampskibe hvert Aar i større og større Udstrækning deltage i Fragtfarten. Naar Hensyn tages til Værdien, blev forrige Aar tre Fjerdedele af Udførselen fra Newyork besørget af Dampskibe. Det norske Flag indtog ogsaa forrige Aar en fremstaaende Plads i Fragtfarten med Seilfartøier. Et amerikansk Tidsskrift „Atlantic Monthly“ ytrer herom Følgende: „Fødte i et Land, hvis Befolkning udmærker sig ved Retskaffenhed og Arbeidsomhed, og udrustede med den for Nordboen egne Villiekraft, have Nordmændene ved sin Foretagsomhed forstaaet at tilegne sig en ligesaa stor Andel i vor Skibsfart som den vi selv indehave ved Arv. De billigste Seilfartøier bygges i Norge, og da som Følge af formindsket Kornudførsel fra Rusland og større Konkurrence med Dampskibe Fragtfortjenesten i Europa er aftaget, have Nordmændene i de sidste Aar krydset fragtsøgende over den hele Verden; for at opnaa dette fredelige Maal have de udviklet den samme Kraft som deres Forfædre paa Vikingetogene. De finde Veien til alle amerikanske Havne, deltage i vor udenlandske Skibsfart med et lige stort Antal Fartøier som vi selv, og det er Nordmændene, som bestemme Fragterne“.

Antallet og Drægtighed af de med Ladning afgaaede norske og svenske Fartøier udgjorde i 1880:

	Norske.		Svenske.	
Fra Washingtons Distrikt	1,025	dr. 505,390 Tons.	168	dr. 82,709 Tons.
„ New-York	891	- 473,512 —	98	- 50,934 —
„ San Francisco. . .	1	- 1,309 —	—	—
Tilsammen	1,917	dr. 980,211 Tons.	266	dr. 133,643 Tons.

Om denne Skibsfart sammenlignes med 1879, vil det findes, at den norske Skibsfart er formindsket med 211 Fartøier dr. 107,610 Tons, men den svenske forøget med 66 Fartøier dr. 32,173 Tons.

	Norske.		Svenske.	
	1879.	1880.	1879.	1880.
Fra Baltimore	258	208	15	30
„ Boston	22	38	6	9
„ Charleston	71	61	3	8
„ Darien	18	35	15	14
„ Galveston	86	46	10	7

Fra		Norske.		Svenske.	
		1879.	1880.	1879.	1880.
Mobile		13	10	2	1
„ New-Orleans		65	68	18	23
„ Norfolk		7	7	—	—
„ Pensacola		59	67	11	15
„ Philadelphia		288	281	23	35
„ Richmond		31	34	2	6
„ Savannah		55	69	6	11
„ Wilmington		115	101	16	9
„ Washingtons Distrikt		1,087	1,025	127	168
„ New-York		1,035	891	72	98
„ San-Francisco		6	1	1	—

Denne Formindskelse i den norske Skibsfart til omtrent samme Antal som i 1878 bevirkedes utvivlsomt af flere forskellige Omstændigheder. Inden Washingtons Distrikt fandt den største Formindskelse Sted i Baltimore nemlig 50 Fartøier. Hele Antallet af Seilfartøier afgaaede fra denne Havn til Udlandet var 1,331 mod 1,538 i 1879, og det er derfor muligt, at Formindskelsen for en Del havde sin Grund i den i Almindelighed formindskede Skibsfart; men efter Vicekonsulens Mening, som Generalkonsulatet ogsaa deler, var den fornemste Aarsag helt og holdent tilfældig nemlig den, at et stort Antal norske Fartøier, som mod Slutningen af 1879 og i Begyndelsen af 1880 besøgte Baltimore, afskrækkedes fra at komme igjen paa Grund af de slette Fragter, som da erholdtes; denne Mening bestyrkes ved, at Antallet af de i Baltimore gjenliggende norske Fartøier fra 1879 var 36, medens der den 1ste Januar 1881 ikke fandtes noget norsk Fartøj i Havnen. At der var Anledning til Fragtfortjeneste i Baltimore, bevises derved, at den italienske Skibsfart paa Baltimore i det forløbne Aar forøgedes i samme Forhold, som den norske aftog, skjønt ogsaa alle de italienske Fartøier vare Seilfartøier, og forholdsvis det samme Antal ankom i Ballast.

Af fremmede Fartøier afgik der fra Baltimore i 1880:

	Dampskibe.	Seilfartøier.
Amerikanske	—	231
Engelske	243	452
Tydske	26	78
Italienske	—	255
Russiske	—	46
Spanske	27	12
Andre Lande	1	92

I Galveston, hvis Udførsel fornemmelig bestaa af Bomuld, skrev Formindskelsen i den norske Skibsfart sig sandsynligvis derfra, at, ihvorvel der ikke findes regulær Dampskibsforbindelse med Europa, besørgedes alligevel i Begyndelsen af Høsten en stor Del af Udførselen af Fragtdampskibe.

Fragterne vare i Almindelighed lave i Begyndelsen af 1880, da en Forening af Spekulanter, som havde opkjøbt den største Del af de forhaanden-værende Kornbeholdninger, vægrede sig ved at sælge i Paavente af højere Priser. Fra Baltimore til Liverpool med Dampskib 1ste Januar—3die Juli 5½ à 7 d, 3die Juli—21de August 9½ à 7½, 4de September—16de Oktober 6½ à 6 og fra 6te November til Aarets Slutning 8 à 8½ d pr. Bushel à 60

⌘ og 5 % Kaplake. Seilfartøier erholdt fra Baltimore til Cork for Ordre 1ste Januar—3die April 4 sh. 3 d à 4 sh. 6 d, 3die April—1ste Mai 5 sh. 9 d à 5 sh., 15de Mai—17de Juli 4 sh. 3 d à 6 sh., 17de Juli—4de September 6 sh. 10 d à 5 sh. og mod Aarets Slutning som Følge af Mangel paa Fartøier paany 6 sh. 3 d pr. Quarter à 8 Bushels. Fra Boston til Liverpool med Dampskib Januar—April $3\frac{1}{2}$ à 4 d, April—August $5\frac{1}{2}$ à $6\frac{1}{2}$, August—December 5 à $5\frac{1}{2}$ pr. Bushel; med Seilfartøi Januar—Marts 4 sh. 3 d, i April og Mai ingen Udførsel, Juni—September 5 sh. 3 d à 5 sh. 9 d, Oktober—December 4 sh. 3 d pr. Quarter. Fra Boston til Kontinentet med Næringsmidler 25 à 27 sh. 6 d pr. Ton, med Diverse til Port Natal, Afrika, 32 sh. 6 d à 37 sh. 6 d pr. Ton, til Melbourne eller Ny-Zealand 30 à 33 sh. 6 d pr. Ton à 40 Kubikfod. Fra Philadelphia i Almindelighed 3 sh. 6 d à 3 sh. 3 d, men i Juli og November 3 sh. 9 d pr. Barrel Petroleum à 40 Gallons og 5 % Kaplake. Fra Wilmington til England og Kontinentet 3 sh. 6 d à 4 sh. 6 d pr. Barrel Harpix à 310 ⌘, 4 sh. 6 d à 6 sh. 3 d pr. Cash Terpentin à 40 Gallons. Fra Savannah 3 sh. 9 d à 4 sh. pr. Barrel Harpix og 5 sh. 9 d à 6 sh. pr. Cash Terpentin. Hugget Tømmer fra Darien til England 36 à 37 sh., fra Savannah 33 sh., fra Pensacola 38 sh. pr. Load à 50 Kubikfod, skaaren Last fra Darien til England £ St. 5. 12. 6. à 5. 15. 0, fra Pensacola £ St. 5. 15. 0. à 6. 5. 0. pr. Standard, lavere mod Aarets Slutning; fra Savannah til spanske Havne 15 Doll. og til Rio og La Plata 19 à 21 Doll. pr. M. Fod.

De af norske og svenske Fartøier, som i 1880 have besøgt Washingtons Distrikt, optjente Bruttofragter udgjorde efter de Generalkonsulatet meddelte Opgaver:

for norske Fartøier	}	ankomne	£ St. 107,524
		afgaaede	— 948,669
for svenske Fartøier	}	ankomne	— 20,456
		afgaaede	— 158,304

I Forhold til Drægtigheden var den af de afgaaede Fartøier optjente Bruttofragt omtrent den samme som i 1879.

Rømninger inden Distriktet, som i 1879 opgik til 1,048, forøgedes forrige Aar til 1,232. hvoraf 1,006 fra norske og 226 fra svenske Fartøier. Af de første var 588 Nordmænd og af de sidste 131 Svenske. De skyldes, som sædvanlig, især de saakaldte „runners“, der love højere Hyrer og give Sømændene Kredit, indtil at disses Gjæld opgaar til det ved Hyrens Antagelse sædvanlige Forskud. Hyren for Matroser paa Seilfartøier var i Philadelphia gennemsnitlig 23 Doll. 23 c pr. Maaned med 25 Doll. Forskud for Reise syd om Kap Finisterre. Hyren for Matroser var i 1879 i Philadelphia gennemsnitlig 25 Doll. pr. Maaned. Efter Opgave fra norske Skibsførere vare Hyrerne i Norge 9 Doll. 6 c og i England omtrent 13 Doll. 38 c pr. Maaned.

Kursen paa England var i Begyndelsen af Aaret høi som Følge af den store Indførsel; i Mai steg den saa høit, at det syntes som om Udskibning af Guld var forestaaende, men efterat Priserne her i Landet vare faldne, og Indførselen var aftaget, faldt Kursen i Juli; mellem 1ste August og 31te December opgik Indførselen af Guld til 69 Mill. Doll.

Følgende Tabel viser Kursen paa England for à vista Vexler i New-York i de forskjellige Maaneder:

	Lavest.	Høiest.
Januar—Marts	4.84	4.89
April—Juni	4.87 $\frac{1}{2}$	4.90
Juli—September	4.84	4.85
Oktober—December	4.81 $\frac{1}{2}$	4.85

Indvandringen til de Forenede Stater opgik i Finantsaaret 1880 til 457,257 Personer, hvilket Antal kun var ubetydelig mindre end i 1873, da Indvandringen var størst eller 459,803. Fra de forenede Riger ankom flere end i noget foregaaende Aar. Den største Indvandring tidligere fra Norge var i 1873, da Antallet var 18,107, og i 1869 fra Sverige, da Antallet opgik til 24,115.

Følgende Tabel viser Indvandringen fra de forenede Riger, Danmark og Tydskland i nedenstaaende Aar samt Længden af nybyggede Jernbaner i engelske Mil.

	Norge.	Sverige.	Danmark.	Tydskland.	Eng. Mil.
Gjennemsnitlig i 1869					
til 1873	13,987	14,755	3,704	122,500	5,610
1873	18,107	11,351	5,095	133,141	4,107
1874	10,484	5,712	3,082	87,291	2,105
Gjennemsnitlig i 1874					
til 1878	6,200	5,454	2,217	45,121	2,312
1879	7,345	11,001	3,474	34,602	4,721
1880	19,895	39,186	6,576	84,638	6,500

Denne Tabel viser, at den store Indvandring forrige Aar for en Del skriver sig fra, at samme i en Række af Aar havde været forholdsvis ubetydelig samt at Antallet hovedsagelig beror paa Udstrækningen af de Jernbaner, som bygges her i Landet og den Anledning, som derved gives til Anlæg af Nybygder. I 1869—1873, da Koloniseringen i Vesten efter Fuldendelsen af den første Stillehavsbane gik for sig med usædvanlig Hurtighed, var Indvandringen betydelig, men Krisen i 1873 bevirkede en betydelig Formindskelse i Bygningen af Jernbaner og dette virkede strax paa Indvandringen, dog ikke ganske i samme Grad. Antallet fra de forenede Riger og Danmark aftog mere end det fra Tydskland. Grunden hertil var for en Del den, at ifølge statistiske Opgaver er der blandt de tyske Indvandrere et forholdsvis større Antal Haandværkere end Jordbrugere — dette Forhold kan ligeledes forklare, hvorfor Indvandringen fra Tydskland ikke forøgedes lige stærkt som fra de andre Lande, da efter 1879 Tiderne bleve bedre.

Vicekonsulen i Boston har indberettet, at af de i de sidste Aar dertil ankomne Nordmænd og Svenske var der flere Hundrede, som befandt sig i nødlidende Tilstand, fordi de ikke kunde erholde Arbeide og savnede Midler til at fortsætte Reisen til Vesten.

Konsulatafgifter. De ved Vicekonsulsstationerne i Washingtons Distrikt i 1880 erlagte Konsulatafgifter udgjorde for norske Fartøier 8,933 Doll. 54 c og for svenske 1,348 Doll. 51 c.

Arvemidler. Fra Generalkonsulatet og Konsulaterne i New-York og San Francisco hjemsendtes i 1880 følgende for private Personers Regning oppebaarne Beløb:

	Til Norge.	Til Sverige.
Fra Washington	20,802 Kroner.	25,466 Kroner.
„ New-York	1,990 —	3,222 —
„ San-Francisco	4,802 —	6,505 —
Tilsammen	27,594 Kroner.	35,193 Kroner.

Pernambuco.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande til Hovedstationen	23	5,730	12	3,019	35	8,749	149,200
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	17	4,822	10	3,153	27	7,975	128,830
Ialt	40	10,552	22	6,172	62	16,724	278,030
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande fra Hovedstationen	29	6,959	2	469	31	7,428	209,410
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	12	3,517	14	3,812	26	7,329	115,920
Ialt	41	10,476	16	4,281	57	14,757	325,330

Distriktet besøgte af 37 svenske Fartøier dr. 10,307 Tons.

Aarsberetning dateret 15de Mai 1881.

Fragterne varierede i det forløbne Aar mellem 25 sh. & 5 % og 35 sh. & 5 % Kanal f. O. samt 15 sh. & 5 % og 27 sh. 6 d & 5 % til New-York alt pr. engelsk Ton Sukker i Sække.

De fornemste Importartikler fra de forenede Riger var Jern, Planker, Fyrstikker, Tjære, Øl og Klipfisk, hvilke Varer ere ankomne dels med Seilfartøier over Hamburg eller England dels med Dampskibe.

Af Østersøplanker ankom to Ladninger, nemlig 366 Tylvter fra Helsingfors og 633 fra Memel.

Dette Aars Høst overstiger betydelig det foregaaende Aars, der er nemlig exporteret herfra 48,914 Tons Sukker og 5,284 Baller Bomuld mere end i 1879.

Af dette Aars Sukkerhøst udførtes:

fra 1ste Oktober—30te September	1879—1880	131,616 Tons.
mod — —	1878—1879	82,703 —
— —	1877—1878	98,335 —
— —	1876—1877	112,173 —
— —	1875—1876	78,109 —
og fra 1ste Oktober—31te December	1880	47,934 —
mod — —	1879	36,831 —
— —	1878	26,594 —
— —	1877	26,291 —

Af Bomuld udskibedes:

fra 1ste Juli—30te Juni	1879—1880	60,916 Baller.
mod — —	1878—1879	55,632 —
— —	1877—1878	60,318 —
— —	1876—1877	156,349 —
— —	1875—1876	126,500 —
og fra 1ste Juli—31 Decbr.	1880	25,288 —
— —	1879	19,895 —
— —	1878	19,628 —
— —	1877	32,420 —

Den kommende Sukkerhøst antages at ville blive større end den foregaaende, forudsat at det nu herskende gunstige Veir vedvarer.

Kursen paa London varierede i Aarets Løb fra 21—22³/₄ d pr. Milreis.

Sundhedstilstanden har det hele Aar været særdeles god, og have epidemiske Sygdomme ikke forekommet.

Venedig.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	5	1,911	—	—	5	1,911	75,000
„ Norge til Vicekonsulsstationen	4	1,601	—	—	4	1,601	?
„ andre Lande til Hovedstationen	2	1,183	—	—	2	1,183	?
„ andre Lande til Vicekonsulsstationen	2	914	—	—	2	914	47,000
Ialt	13	5,609	—	—	13	5,609	?

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge fra Vicekonsulstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande fra Hovedstationen	3	883	6	2,750	9	3,633	?
„ andre Lande fra Vicekonsulstationen . . .	2	460	4	2,066	6	2,526	?
Ialt	5	1,343	10	4,816	15	6,159	?

Blandt de ankomne Fartøier var 6 Dampskibe dr. 3,189 Tons.
Distriktet besøgte af 1 svensk Fartøi dr. 212 Tons.

Aarsberetning dateret 24de Mai 1881.

Af norsk Tørfisk, der som sædvanlig uden Sammenligning har været den betydeligste Importartikel til Distriktet fra de forenede Riger, er der i 1880 bleven indført til Staden Venedig 151,560 Voger til en Værdi af Francs 1,989,540 mod 129,813 Voger til en Værdi af Francs 1,865,413 i 1879, hvilket udgjør en Forøgelse for Aaret 1880 af 21,714 Voger og Francs 124,127. Til Ancona indførtes fra Norge med 4 norske Fartøier 29,205 Voger Tørfisk mod 21,240 Voger i 1879, altsaa ogsaa der en Forøgelse af 7,965 Voger. Til hele Distriktet udgjorde Importen saaledes 180,765 Voger mod 151,053 Voger i 1879, altsaa en Forøgelse af 29,679 Voger. Værdien af Importen til Ancona har ikke kunnet opgives af det derværende Vicekonsulat.

Dette gunstige Resultat tilskrives dels den, ialfald sammenlignet med Uaaret 1879, forbedrede økonomiske Tilstand i Distriktet, dels de paa Grund af Kvægpest og Oversvømmelser i de omliggende Lande stadig stigende Priser paa andre animalske Næringsmidler, dels ogsaa de noget billigere Priser paa de hidførte norske Fiskevarer, for hvilke i Almindelighed her noteredes 65 til 75 Francs for god Vare og 60 til 62 Francs for lavere Kvaliteter alt pr. 100 Kilos, Tolden ikke heri indbefattet.

Mod Aarets Slutning, da Guldagien næsten ophørte, blev Tolden paa Tørfisk noget føleligere end tidligere, men denne Omstændighed skal, idetmindste hidtil, ikke have indvirket paa Varens Konsumtion.

For Øieblikket beherske de norske Fiskevarer fuldstændig det herværende Marked, da de saagodtsom ikke have nogen Konkurrence at bestaa med andre lignende Varer. Vistnok indførtes der hertil i 1880 fra Østerige-Ungarn 1,986 Quintaler Tørfisk til en Værdi af omtrent Francs 149,000, men Varen skal for en stor Del have været af norsk Oprindelse.

Herfra exporteredes søværts mindre Partier Tørfisk, saaledes til de italienske Havne ved Adriaterhavet 730 Quintaler til en Værdi af Francs 54,600, til Østerrige-Ungarn 1,157 Quintal til Værdi af omtrent Fr. 86,800, og til de Joniske Øer 886 Qvt. til Værdi af omtrent Fr. 65,000. Heraf vil det sees, at Varen begynder at vinde et større Afsætningsomraade ved det Adriatiske Hav.

Af andre til Distriktet fra de forenede Riger søværts indførte Varer kan nævnes: 233 Qvt. Tran til en Værdi af Francs 23,300, 786 Tdr. Sild til en opgiven Værdi af Frs. 23,580 samt til Ancona et Parti Stangjern, hvis Værdi ikke er opgivet.

Det Meste af den hertil indførte Sild kommer fra England; Aar 1880 opgik Importen til 8,007 Tdr. til en Værdi af Francs 240,210, hvoraf fra England 6,663 Tdr. til en Værdi af omtrent Frs. 199,900.

Efter svensk Stangjern er ringe Efterspørgsel. Af Smedejern benyttes her næsten udelukkende engelske og belgiske Fabrikater; fra det første Land indførtes der hertil i 1880 15,559 Qvt. til en Værdi af Frs. 527,328, medens Totalimporten af Smedejern udgjorde 35,696 Qvintaler, hvis Værdi opgaves til Frs. 1,285,056.

Af Trælast, saavel Bygningstømmer som Skibsbygningstømmer, er Indførselen til Venedig ganske betydelig, den sammenlagte Værdi udgjorde i 1880 omtrent 12 Mill. Francs. Det Meste kommer fra de i Nærheden beliggende Skovtrakter, Venetien, Tyrol og Kärnthen, hvorfor der sjelden er noget Marked her for nordisk Trælast.

Værdien af den samlede Import fra de forenede Riger udgjorde i 1880 Francs 2,057,530 mod Frs. 1,722,930 i 1879, altsaa en Forøgelse af Fr. 334,600, hvilket fortjener saameget mere at bemærkes, som Totalimporten til Venedig i 1880 viser en ikke ubetydelig Formindskelse mod 1879.

Ogsaa Skibsfarten udviser i 1880 i sin Helhed en Formindskelse, der ankom nemlig til Venedig i nævnte Aar 2,690 Fartøier dr. 605,824 Tons mod i 1879 2,797 dr. 642,469 Tons, altsaa en Formindskelse af 107 Fartøier og 36,645 Tons. De ankomne udenlandske Fartøier, der med Hensyn til Antal ere de italienske betydelig underlegne, opviser imidlertid en mere end dobbelt saa stor Drægtighed. Af de første ankom der 1,111 dr. 405,535 Tons, af de sidste 1,579 dr. 200,289 Tons. Af den udenlandske Skibsfart indtager det østerrigske Flag naturligvis den første Plads. Det repræsenteredes i 1880 af 787 Fartøier dr. 117,715 Tons, dernæst kom det engelske med 260 Fartøier dr. 269,196 Tons.

Naar Værdien af Ind- og Udførselen i de to sidste Aar sammenlignes, vil det, som allerede nævnt, sees, at der er en ikke ubetydelig Formindskelse i Totalimporten i 1880; dog er, som det sædvanlig er Tilfældet i Venedig, Indførselsværdien betydelig større end Udførselsværdien. Den første var Francs 218,241,061, den sidste Francs 186,215,065. I 1879 udgjorde derimod Indførselsværdien Francs 254,634,985 og Udførselsværdien Francs 187,914,673, altsaa i Aaret 1880 en Formindskelse i Indførselsværdi af Frs. 36,393,924 og i Udførselsværdi af Frs. 1,699,608.

Aarsagerne til denne betydelige Formindskelse i Indførselsværdien kan ikke siges at være et virkeligt Tilbageskridt i økonomisk Henseende, men er snarere at søge i den usædvanlig store Kornindførsel Høsten 1879, der havde sin Grund i Aarets daarlige Høst i den største Del af Italien. Som et Bevis herfor kan anføres, at Indførselen i 1880 var 12 Mill. og Udførselen 17 Mill. Frs. større end i 1878.

Med Undtagelse af Lin og Hamp, som gav et mindre tilfredsstillende Resultat, var Høsten i Distriktet i Almindelighed god. Derimod har Kvægavlen

i de sidste Aar været i jævn Tilbagegang, et Forhold, som ikke indskrænker sig blot til dette Konsulatsdistrikt, men som strækker sig over den største Del af Italien, og hvis Aarsager ere Gjenstand for grundige Undersøgelser inden Landets Agerbrugsministerium.

Der foreligger Forslag om flere nye Jernbaneanlæg i Provindsen Venetien. Det er Hensigten at bringe Venedig i nærmere Forbindelse saavel med den nylig aabnede Pontebabane og dens Tilslutninger som med Triest. Ligeledes vil man sætte nogle mindre Havnestæder i Forbindelse med det allerede bestaaende Jernbanenet.

Af Venedigs fornemste Industri- og Exportartikler har Glas- og Glasperle-fabrikationen i 1880 givet et meget fordelagtigt Resultat, idet nemlig Værdien af Exporten af Glasperler samt andre finere Glasvarer og Speile er steget til ca. 10 Mill. Frcs. og af ordinære Glasvarer til ca. 1,200,000 Frcs., altsaa ialt til ca. 11 Mill. Frcs., hvilken Sum er ca. 4 Millioner større end Gjennemsnitsværdien af Exporten i den sidste 10-Aarsperiode.

Fragterne for Tørfisk vare i Regelen Frcs. 1.60 pr. Vog med Seilfartøi og ca. Frcs. 2 med Dampskib. I Venedig findes der sjelden Anledning til udgaaende Fragt.

Sundhedstilstanden i Distriktet har i 1880 i Almindelighed været god.

Port Adelaide (Sydaustralien).

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge	8	4,901	—	—	8	4,901	195,300
„ andre Lande	4	3,246	1	625	5	3,871	117,540
Ialt	12*)	8,147	1	625	13	8,772	312,840
II. Afgaaede:							
Til Norge	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande	13	7,939	—	—	13	7,939	?
Ialt	13	7,939	—	—	13	7,939	?

Stedet besøgte af 20 svenske Fartøier dr. 12,603 Tons.

*) 3 af disse Fartøier, dr. tilsammen 2,298 Tons, anløb kun Stedet paa Reise til Melbourne.

Valparaíso.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande	3	1,374	—	—	3	1,374	45,368
Ialt	3	1,374	—	—	3	1,374	45,368
II. Afgaaede:							
Til Norge	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande	3	1,374	—	—	3	1,374	104,760
Ialt	3	1,374	—	—	3	1,374	104,760

Vicekonsulsstationerne besøgte ikke af norske Fartøier.

Til Distriktet ankom 10 svenske Fartøier dr. 7,062 Tons.

Aarsberetning dateret 22de Juni 1881.

Chiles Handel i 1880 led under Krigen med Peru og Bolivia. Vistnok var der ikke nogen Afbrydelse i Forretningerne, thi, efterat den peruanske Monitor „Huascar“ var tagen og Resten af den peruanske Flaade var indsluttet i Callao, var der ikke mere at befrygte nogen Forstyrrelse, men Nedgangen i Papirpengenes Værdi bevirkede Vareprisernes Stigning, medens samtidig Konsumenternes Indkomster ikke forhøiedes. Forretningen i Importartikler indskrænkede sig derfor til det for det daglige Konsum Nødvendige. Vistnok har Handelsomsætningen taget til, men det maa erindres, at Indvaanerantallet er forøget med Indbyggerne i de annekterede Provindser af Peru og Bolivia.

I Slutningen af 1880 var der gode Fragter, da Regjeringen optog flere Skibe til Transport af Tropper, Levnetsmidler etc. Nogle norske og svenske Fartøier have erholdt lønnende Hjemfragter. Især var der Liv i Kystfarten.

De statistiske Opgaver for 1879 vise, at Chiles Handel har lidt betydeligt under Krigen, idet Omsætningen nemlig var 7 Mill. Doll. mindre end det foregaaende Aar. Værdien af Indførselen i Aaret 1879 var 22,800,000 Doll. (9.80 pr. Indvaaner) og af Udførselen 39,160,000 (16.88 pr. Indvaaner). Af Indførselsartikler, som have Interesse for de forenede Riger, kan nævnes Stangjern og Rujern til en Værdi af 319,000 Doll., Jernplader 69,000, galvaniserede Jernplader 140,000, Staal 39,000, Jernspiger 178,000, Jerntraad 18,000, Ø1 108,000, Tjære 4,000, Torsketræn 7,000, Klipfisk 4,000 og Fyrstikker 72,000.

Til Udførselen bidrog Bjergværksdriften med 26 Mill. Doll. og Agerbruget med 12,800,000 Doll. De vigtigste Udførselsartikler vare Kobber til en Værdi af 15,830,000 Doll., Hvede 7,110,000, Salpeter 4,748,000, Sølv 2,423,000, Jod 1,460,000, Hvedemel 1,126,000, Byg 801,000, Kobber med Sølv 760,000, Stenkul 578,000, Guano 514,000 etc.

Nye Udførselsartikler fra Chile ere Guano, Salpeter og Jod fra de nye Provindser. Den sidste Artikel ekstraheres ved Salpetertilvirkningen, og har ved den Mængde, som her erholdes, havt en trykkende og tilintetgjørende Indflydelse paa de europæiske Jodfabriker, som tilberede den af Søtang.

Chile vedbliver at være den første Producent af Kobber; Sølvproduktionen har derimod aftaget.

Til Chile ankom i 1879 297 Seilfartøier med Ladning og 209 i Ballast, dr. tilsammen 289,443 Tons, samt 517 Dampskibe med Ladning og 84 i Ballast, Drægtighed 682,111 Tons. Af Seilfartøier afgik 517 med Ladning og 84 i Ballast, Drægtighed 245,145 Tons, af Dampskibe 662 med Ladning og 11 i Ballast, Drægtighed 803,901 Tons.

Den chilenske Handelsflaade er ikke stor, heller ikke kan dens Størrelse med Sikkerhed angives, da næsten alle her hjemmehørende Fartøier siden 1865 fare under fremmed Flag. Grunden hertil er ikke alene Frygt for Krig, men ogsaa Hensigt at undgaa de strenge Bestemmelser i den chilenske Søfartslov. Kystfarten er fri for alle Nationer.

Chiles Handelsomsætning i 1880 udgjorde efter et Overslag fremlagt af Præsidenten ved Kammerets Aabning: Indførsel 30 Mill. og Udførsel 51 Mill. Doll. Af det exporterede Beløb skrev 37,300,000 sig fra Bjergværksdriften og 11,700,000 Doll. sig fra Agerbruget.

Exporten er i 1880 11 $\frac{1}{3}$ Mill. Doll. større end i 1879 som Følge af Provindsen Tarapacas Annexion, hvorved tilkommer hele Udførselen fra Iquique og Pisagua. Værdien af Mineprodukter er omtrent den samme som i 1879 nemlig Kobber 15,481,000 Doll., Sølv 3,420,000, Kobber med Sølv 777,000, Stenkul 405,000, Salpeter 15,426,000, Jod 1,237,000, Guano 277,700.

Honolulu (Hawaii).

Aarsberetning dateret 1ste April 1881.

Der har i 1880 ikke været nogen direkte Handel mellem de forenede Riger og de Hawaiske Øer. Distriktet har ikke været besøgt af noget norsk Fartøi, derimod gjorde 1 svensk Fartøi dr. 138 Tons to Reiser mellem Hongkong og Honolulu.

Værdien af den samlede Udførsel opgik til 4,968,444 Doll. mod 3,781,717 i 1879, altsaa en Forøgelse af 30.14 %.

Værdien af Indførselen opgik til 4,183,429 Doll. mod 3,742,978 i 1879 altsaa en Forøgelse af 11.77 %.

Af Sukker udførtes der i 1880 63,427,972 Pund mod 49,020,972 i 1879, altsaa en Forøgelse af 29.57 %.

Distriktets Havne besøgtes i 1880 af 206 Handelsfartøier, dr. tilsammen 134,616 Tons mod 251 Fartøier og 151,576 Tons i 1879, og af 16 Hvalfangerskibe dr. 4,951 Tons mod 25 og 8,195 Tons i 1879.

Den hawaiiske Statistik for 1880 og for tidligere Aar viser tydelig, at Exporten af hawaiiske Produkter stadig har tiltaget som Følge af Traktaten med de Forenede Stater, uagtet Produktionen af vor vigtigste Handelsartikel, Sukker, i 1880 har været betydelig mindre end man ventede i Aarets Begyndelse, hvilket dels skrev sig fra, at det var vanskeligt at faa Arbeidere, dels fra, at nogle større nye Fabriker ikke bleve færdige i rette Tid.

For at raade Bod paa den førstnævnte Vanskelighed, er der siden Decem-ber Maaned f. A. med forskellige Fartøier ankommet over 3,000 Chinesere, der næsten alle have faaet Plads som Plantagearbeidere. Den 17de Februar d. A. bragte det norske Barskib „Beta“ 327 voxne norske Emigranter og 65 Børn hertil fra Drammen, der, saavidt man kan dømme, synes at være flinke Arbeidere.

Beklageligvis have Smaakopperne vist sig her i Staden og af omtrent 500 Personer, som siden Februar Maaned have faaet Sygdommen, ere ca. 30 % afgaaede ved Døden. Epidemien holder sig udelukkende til Øen Oahu og til den indfødte Befolkning, blot nogle faa Hvide ere blevne angrebne af Sygdommen. Alle de nylig ankomne norske Emigranter have faaet Ansættelse paa de andre Øer, Maui og Hawaii, hvor der endnu ikke har været noget Tilfælde af Smaakopper, og hvor Epidemien sandsynligvis heller ikke vil komme, da al Persontrafik mellem de forskellige Øer er forbudt.

Constantinopel.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge	—	—	—	—	—	—	—
- andre Lande	5	4,213	—	—	5	4,213	70,350
Ialt	5	4,213	—	—	5	4,213	70,350
II. Afgaaede:							
Til Norge	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande	1*)	1,065	4	3,051	5	4,116	22,500
Ialt	1	1,065	4	3,051	5	4,116	22,500

Vicekonsulsstationerne besøgte ikke af norske Fartøier.

Blandt de ankomne Fartøier var 4 Dampskibe dr. 3,768 Tons.

Intet svensk Fartøj ankom i 1880 til Distriktet.

*) Indtog ikke Ladning i Constantinopel, men afgik, efter dersteds at have udlosset endel af sin i London indtagne Ladning, med Resten til Odessa.

Aarsberetning dateret 31te Marts 1881.

Foruden af 5 norske Fartøier dr. 4,213 Tons, der ankom til Constantinopel med Ladning fra udenrigske Steder, besøgte Distriktet i 1880 af følgende Antal norske og svenske Fartøier paa Gjennemfart til eller fra det Sorte Hav:

Norske:

Til Sortehavshavne:

Med Ladning	6 Dampskibe dr.	5,444 Tons, Bruttofragt £	5,640
- —	1 Seilfartøi -	235 — — -	350
I Ballast	9 Dampskibe -	9,469 —	
- —	5 Seilfartøier -	1,943 —	

Fra det Sorte Hav:

Til udenrigske Steder:

Med Ladning	13 Dampskibe -	13,438 — — -	19,000
- —	2 Seilfartøier -	640 — — -	360

Til Norge:

Med Ladning	6 Dampskibe -	5,242 — — —	- 13,450
- —	5 Seilfartøier -	1,943 — — —	

Tilsammen 47 Fartøier dr. 38,354 Tons, Bruttofragt £ 38,800

Svenske:

Til det Sorte Hav:

Med Ladning	1 Dampskib dr.	941 Tons, Bruttofragt £	700
- —	1 — -	941 — — -	1,900

Tilsammen 2 Dampskibe dr. 1,882 Tons, Bruttofragt £ 2,600

Af de til Norge afgaaede Fartøier vare 6 dr. 2,870 Tons bestemte til Stavanger og 5 dr. 4,315 Tons til Bergen. Da en Del af disse Ladninger vare indkjøbte for Rederiernes Regning, ere de opgivne Fragtbeløb kun beregnede approximativt. Det hele med disse Fartøier til Norge udførte Kvantum Korn kan beregnes til ca. 125,000 norske Tønder. Desuden afgik 2 udenlandske Fartøier herfra til Norge med ca. 30,000 Tønder Hvede og Rug.

Det samlede Antal af de til Constantinopel ankomne Fartøier af alle Flag opgaar til 17,454 dr. 4,839,607 Tons mod 20,383 Fartøier dr. 6,054,508 Tons i 1879.

Til Generalkonsulatet er der kun anmeldt et Tilfælde af Rømning fra norsk Fartøi.

Fragtnoteringerne have hele Aaret igjennem, med ubetydelige Variationer, været yderst lave. Kornudførselen saavel fra Donauprovindserne som fra de russiske Havne har som Følge af den betydelige Import fra Amerika været mindre livlig. I indeværende Aars Begyndelse have Exportforholdene bedret sig noget, og Fragterne have paa Grund af disse gunstige Konjunkturer taget sig noget op. Fragterne noteres for Øieblikket som følger:

Azoff for England	27 sh. 6 d pr. Ton Talg
Odessa - —	21 - 0 - —
Nicolajeff - —	26 - 6 - —
Sulina - —	3 - 3 - pr. Quarter
Galatz - —	4 - 6 - —
Poti - —	4 - 2 - —
Bourgas - —	3 - 6 - —
Galatz til Marseille, Tøndestav	20 Fr. pr. 42 fr. Fod.
— - Genua, gammelt Jern	22 - - Ton Vægt.

Liverpoolliniernes Fragtnoteringer for direkte Transport herfra til Liverpool ere følgende:

Korn	3 sh. 0 d pr. Quarter.
Do. i Sække	3 - 3 - - ---
Uld (presset)	70 - 0 - - Ton Vægt.
Mohair (Angora Gjedeuld) . .	75 - 0 - - ---
Buxbomtræ	15 - 0 - - ---
Klude	20 - 0 - - ---
Opium	125 - 0 - - Kasse.
Do.	145 - 0 - til London, transit pr. Jernbane.

Pest er, som bekendt, udbrudt i Bagdad Vilayet og har angrebet en Del af Mesopotamien. Heldigvis have de strax tagne strenge Forholdsregler, nemlig at isolere de angrebne Distrikter ved Hjælp af en dobbelt Militærkordon, hidtil hindret Sygdommen i at sprede sig til de omliggende Provindser. Foruden at dette Resultat er betryggende for den almindelige Sundhedstilstand, er det ogsaa af særdeles Vigtighed for Skibsfarten, da samme, idetmindste hidtil, har kunnet undgaa de med Karantæne forbundne Ulemper. Visse Forsigtighedsregler ere vistnok paabudte for Fartøier, der ankomme fra tyrkiske Farvande til Rusland, Rumænien og Egypten, men dersom Fartøiet er behørigt forsynet med Sanitets- og Konsulatsattest fra Afgangsstedet, indskrænke de sig, ialfald for Øieblikket, til Inspektion og Lægebesøg.

Kai rundt det Gyldne Horn. Med Forpligtelse til at anlægge en Gade langs hele Havnen fra Seragliobugten rundt det Gyldne Horn til den modsatte Side af Bosphorus ved Dolma Bagtché med tilhørende Last- og Lossekai, Toldbod og Pakhuse m. v. har den tyrkiske Regjering tilstaaet et fransk Bygningsselskab en Koncession paa 90 Aar med Ret til af de ved Kaien liggende Fartøier samt af de dersteds lossede Varer at oppebære en Kaiavgift af 20 c pr. Ton af Drægtigheden og 4 Fr. pr. Vareton à 1,000 Kilogram. Gaden skal være færdig inden to Aar.

Jernbaner. Spørgsmaalet om en direkte Jernbaneforbindelse mellem Tyrkiet og Centraleuropa har i Aarets Løb gjort betydelige Fremskridt, forsaavidt at der i Kraft af Berlinertraktatens Bestemmelser er bleven afsluttet en Konvention mellem Østerig-Ungarn og Serbien, hvorved Serbien forpligter sig til inden den 15de Juni 1883 at anlægge en Jernbane fra Belgrad til Nisch samt derfra til Belova og Mitrovitza, der bliver at sætte i Forbindelse med de bulgariske og tyrkiske Jernbanelinier til Sofia, Constantinopel og Saloniki. Fyrstendømmet Bulgarien har paa sin Side forpligtet sig til at anlægge en Sidebane mellem Belova og Sofia, samt Tyrkiet til at fuldende de projekterede Linier mellem Philippopoli og Belova samt Mitrovitza og Uskup.

I Henhold til Artikel 3 i denne Konvention har Østerig-Ungarn forpligtet sig til inden den 15de Juni 1883 at anlægge en Jernbane mellem Pesth og Semlin, enten saaledes at der anlægges en ny direkte Linie mellem disse to Byer eller saaledes at en af de allerede trafikerede Baner sættes i Forbindelse med en Linie til Kikenda eller Szegedin. En Jernbanebro skal anbringes over Floden Save, og skulle Omkostningerne herved fordeles mellem Ungarn og Serbien, dog har det første Land forbeholdt sig at udføre Arbeidet.

I Henhold til denne Konvention har den serbiske Regjering allerede afsluttet Kontrakt med et fransk Bankierfirma om et Laan stort 71,400,000 Francs, hvilken Sum udelukkende skal anvendes til Anlæg af den projekterede Bane Belgrad-Vranja. Kontrakten er stadfæstet af Nationalforsamlingen.

Fra det østerigske Staatsbahn-selskab er der i Mellemtiden fremkommet et Forslag om en direkte Jernbanelinie gennem Rumænien og Bulgarien til Eski—Zaghra; Forbindelsen med den tyrkiske Bane Eski—Zaghra—Adrianopol—Konstantinopel skulde ske ved en Forlængelse af Hovedbanen Wien—Pesth—Orsova over Krajevo til Sistova, en Bro over Donau og en Sidebane over Tirnova til Eski—Zaghra.

Nürnberg.

Aarsberetning dateret 19de Marts 1881.

Handelen og Industrien inden Konsulatdistriktet har i det forløbne Aar i Almindelighed ikke forandret sig synderlig, og skal Konsulatet derfor i det Følgende kun i Korthed omtale de Grene, som have udviklet sig mere eller mindre gunstigt.

Nürnbergerkram. Forretningerne gik i de 3 sidste Maaneder ganske godt. Exporten til de Forenede Stater fra det herværende amerikanske Konsulatdistrikt var fra 1ste Oktb. 1879 til 30te Septb. 1880 lige stor som i begge de foregaaende Aar tilsammen. Vore Fabrikker vare meget sysselsatte for Mexiko, Sydamerika og Vestindien, hvorimod Handelen paa Levanten led meget under de ugunstige politiske og finansielle Forholde. Ostindien, der ellers er et betydeligt Afsætningssted for vore Industriprodukter, er endnu ikke kommen sig efter de mangeaarige daarlige Høste; i China var den gode Afsætning kun forbigaaende og i Japan ophørte den helt og holdent som Følge af de derværende Papirpenges daarlige Stilling. De øvrige Lande holdt sig inden de sædvanlige Grændser, men den mangesidige Konkurrence formindskede betydelig Fortjenesten.

Legetøifabrikkerne havde meget Arbeide, og har den tidligere Klage over, at Bestillingerne gjordes for sent, ikke været hørt saa hyppig; det synes derfor, som om Bestillerne ere blevne kloge af Skade.

Blyantsfabrikationen holder sig paa sit forrige Standpunkt.

Metachromatypiebilleder. Denne Artikel kan trods stærk Konkurrence glæde sig ved god Afsætning og er en lønnende Næringsgren for et stort Antal Arbeidere.

Fabrikationen af Metaltraad gaar stadig tilbage. Grunden hertil er, at Ulandet for denne for Nürnberg og Omegn saa vigtige Industrigrens Vedkommende har langt højere Toldsatser end vi. I f. Ex. Frankrige, Østerrige og Rusland ere de saa høje, at en Udførsel til disse Lande er umulig, medens disse derimod som Følge af den for dem gunstige tyske Toldtarif kunne konkurrere med os i Tydskland.

Bronze-, Bladmetal-, Farve- og de kemiske Fabriker have været godt sysselsatte.

Tilvirkningen af Jernbanevoyne er fremdeles ubetydelig som Følge af det formindskede Behov.

Paa *Speilglasfabrikationen* har den nye Toldtarif ikke havt nogen Indflydelse. Exporten til Amerika var med trykkede Konjunkturer ganske livlig, hvorimod den indenlandske Afsætning som Følge af stærk Konkurrence kun kunde finde Sted til Priser, der neppe gav Fabrikanterne nogen Fortjeneste.

Handelen med Kolonialvarer var temmelig flau; Konsumtionen er i Almindelighed i Aftagende, og den stedse tiltagende Konkurrence formindsker betydelig Detaillisternes Fortjeneste.

Tilvirkningen af mousserende Vine er som Følge af de nye Toldsatser gaaet betydelig fremad. Disse Vine forsendes nu til Pladse, som før udelukkende betjente sig af franske Vine.

Toldens Forhøjelse og stærk Beskatning har øiensynlig skadet *Tobak- og Cigarfabrikationen*, thi Konsumenten er aftaget, og Konsumenterne foretrække at købe daarlig Tobak og slette Cigarer til de forrige Priser fremfor at betale mere for de tidligere brugte Sorter. Fabrikanterne klage allerede nu over, at Afsætningen er bleven vanskeligere; hvormeget mere vil ikke dette blive Tilfælde, naar de komme i den Stilling, at de maa lade Kjøberne fuldt ud føle Trykket saavel af Tolden som af den forhøjede Beskatning, hvad de endnu ikke have været nødsagede til, da de have gjort større Indkjøb til de gamle Priser.

Vanskeligheden ved at sælge Produktet i Forening med de nye Toldsatser og Skatte betinger ogsaa større Kapital, og kan der for mange Fabrikanter, som raade over mindre Midler, til og med være Spørgsmaal om, hvorvidt deres Forretninger kunne vedblive at bestaa.

Humlehandelen har i den sidste Saison havt et aldeles forskelligt Udseende mod det foregaaende Aar.

Paa Grund af den rigelige Høst saavel paa Fastlandet som i England og Amerika ventede man lave Priser og en ubetydelig Export, hvorfor Efterspørgslen i Begyndelsen var ringe og Noteringerne lave. Pludselig indtraadte et Omslag, Exportørerne begyndte at indkjøbe store Kvantiteter, og blev især de finere Kvaliteter mere og mere sjældne.

Middel- og underordnede Sorter steg ogsaa i Pris og indkøbtes der heraf store Kvantiteter, saa at der nu kun findes ringe Forraad.

I Almindelighed kan man antage, at Noteringerne siden i Høst ere stegne 60 à 70 Mark pr. 50 Kil., og vare Priserne fra 50 til 180 Mark pr. 50 Kil.

Exporten fra 1ste Sept. til 1 Marts kan anslaaes til 7,984,700 Kil.

Maltforbruget og den dermed sammenhængende *Ølproduktion* viser en stadig Stigning.

Forbruget af Malt er siden 1867, altsaa i 14 Aar, steget med 63 % og Ølexporten i samme Tidsrum med 174 %.

Hvis man antager, at der af 100 Liter Malt udvindes 210 Liter Øl, saa udgjorde Ølproduktionen i 1880 452,048 Hektoliter og Konsumtionen 300,149 Hektoliter eller 300.8 Liter pr. Hoved.

Nürnberg's Folkemængde tiltager hvert Aar. I 1875 var der saaledes 91,019 Indbyggere men ved Folketællingen den 1ste December 1880 99,789.

Høsten i Bayern faldt meget heldig ud i det forløbne Aar, naar undtages for Hø og Vins Vedkommende.

Gjennemsnitshøsten pr. Hektare var for Hvede 1,365, Rug 1,170, Byg 1,410, Havre 1,250 og Poteter 9,650 Kil.

Humlehøsten var ogsaa langt heldigere end det foregaaende Aar og gav pr. Hektare 470 Kil. mod 345 i 1879.

Producenterne havde dog liden Nytte heraf, da Priserne i Begyndelsen vare yderst lave; først da man erfor, at den kontinentale Afkastning var bleven for høit ansat og at Exporten fra Amerika til Europa ikke var af den Udstrækning, som man havde ventet, steg Priserne betydelig, men da var den største Del af Høsten allerede paa Kjøbmændenes Hænder og saaledes blev den betydelige Fortjeneste hos disse.

Den indhøstede Tobak var af god Kvalitet, og beholdtes der pr. Hektare 1,495 Kil. eller 140 Kil. mere end i 1879.

Vinhøsten var i 1880 aldeles ikke tilfredsstillende. Vistnok var Kvaliteten sammenlignet med det meget daarlige Aar 1879 noget bedre, men Kvantiteten gik ned til 5.7 Hektoliter pr. Hektare eller 4 Hektoliter mindre end i 1879 og i Gjennemsnit 14 mindre end i Aarene 1871 til 1879.

Som Følge af den stærke Kulde Vinteren 1879—1880 bleve mange Vin-
stokke ødelagde og man tør heller ikke for dette Aar paaregne nogen god Afkastning, saa Vindyrkernes Stilling maa betegnes som temmelig trøstesløs.

Fodervæxthøsten var mindre gunstig end i 1879 som Følge af de uop-
hørlige Haglskure, der anrettede stor Ødelæggelse paa Markerne.

La Valetta (Malta).

Aarsberetning dateret 12te Marts 1881.

Havnen anløbtes i 1880 af 20 norske Fartøier nemlig 19 Dampskibe dr. 16,741 Tons og 1 Seilfartøi dr. 139 Tons, der samtlige ankom fra udenrigske Steder. De fortsatte alle Reisen med indehavende Ladninger, dog et af dem efter først at have udlosset en ubetydelig Del hersteds. 5 af dem, dr. til-
sammen 4,312 Tons, vare paa Reise til Norge. Stedet besøgte samtidig af 2 svenske Fartøier dr. 1,465 Tons.

Antallet af Postdampskibe, der besøge Øen, er tiltaget saa betydelig, at denne staar i næsten daglig Forbindelse med Fastlandet.

Øens Handelsforholde have ikke undergaaet nogen Forandring. Stilstanden, der nu har varet i flere Aar, indvirker fremdeles paa den hele Befolkning, især paa Detailhandlerne og Arbeiderne.

Høsten har i Almindelighed været noksaa god, men Landmændene nære Frygt for den kommende, hvis vi ikke snart faa Regn.

Orangehøsten har været ganske rigelig, men Udførselen har ikke været saa stor som i de foregaaende Aar. I Frankrige, hvortil der er stor Udførsel, faldt nemlig Priserne pludselig paa Grund af betydelig Indførsel fra Algier og Spanien.

Sommer- og Vinterhøsten af Poteter have været særdeles gode, men der var langt fra saa livlig Efterspørgsel fra Frankrige efter den sidste som efter den første, fordi man der i det Sydlige havde en aldeles udmærket Høst baade med Hensyn til Kvantitet og Kvalitet.

Udbyttet af begge Høste udgjorde 14,000 Tons, heraf var 11,000 udførte den 31te December sidstleden. Middelprisen hersteds har været £ 6 à £ 7. 10. pr. Ton iberegnet Emballage. Til Udsæd er der fra Belfast i 1880 blevet indført 2,500 Tons.

Anis- og Karvehøsten have været middelmaadige; disse Artikler exporteres til Frankrige, hvor de anvendes i Destillationsfabrikerne.

Bomuldshøsten har iaar givet et ganske godt Resultat. Kvaliteten er meget god; der dyrkes ikke meget her og det Meste anvendes her paa Øen til Fabrikation af Garn og Seildug etc., da Frankrige og Spanien ikke byde saa gode Priser, at det lønner sig at sælge dertil.

Fabrikationen af Cigarer af Virginiatobak og af Hatte af Palmestraa giver Beskæftigelse og lidt Fortjeneste til et stort Antal Arbeidere baade i Byen og paa Landet, men det skulde være vanskeligt nok baade for Handelen i Almindelighed og for Arbeidsklassen at bestaa, hvis vi ikke havde en saa betydelig Skibsfartsrørelse og Persontrafik samt en Garnison paa omtrent 8,000 Mand og en stor Del af Aaret en her stationeret Eskadre bestaaende af 8 à 10 Skibe med 4 à 5,000 Mands Besætning.

Indførselen af Stenkul opgik i 1880 til 374,036 Tons mod 343,803 i 1879, 350,042 i 1878 og 246,766 i 1877. Stenkulsfragterne fra England til Malta have i 1880 varieret mellem 12 à 14 sh. pr. Ton. Prisen har været 25 sh. pr. Ton frit ombord for Kul fra Cardiff, for andre Sorter har den været 1 sh. lavere.

Øen anløbtes i 1880 af 3,105 Dampskibe dr. 2,924,807 Tons og 1,669 Seilskibe dr. 148,425 Tons mod i 1879 3,012 Dampskibe dr. 2,805,568 Tons og 1,865 Seilskibe dr. 217,168, altsaa i 1880 for Dampskibenes Vedkommende en Forøgelse af 93 Fartøier og 119,239 Tons men for Seilskibenes en Formindskelse af 196 Fartøier og 68,743 Tons.

Kapstaden.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	3	904	—	—	3	904	25,290
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	2	563	—	—	2	563	18,360
„ andre Lande til Hovedstationen	10	4,825	—	—	10	4,825	112,590
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	22	5,427	—	—	22	5,427	272,034
Ialt	37	11,719	—	—	37	11,719	428,274

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande fra Hovedstationen	4	1,912	9	3,768	13	5,680	?
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	10	2,018	14	3,956	24	5,974	?
Ialt	14 *)	3,930	23	7,724	37	11,654	?

Til Distriktet ankom 63 svenske Fartøier dr. 22,837 Tons.

Aarsberetning dateret 30te Marts 1881.

Til Konsulatdistriktet ankom i 1880 37 norske Fartøier dr. 11,719 Tons eller 2 Fartøier og 635 Tons mindre end det foregaaende Aar. Af de 35 Fartøier, der udlossede i Distriktet og af hvilke 4 bragte Træløst fra Norge og 4 samme Ladning fra Sverige, erholdt kun 8 Fragt herfra. Den hertil opseilede Bruttofragt udgjorde £ 23,793 eller £ 5,228 mere end i 1879.

Af svenske Fartøier ankom der 63 dr. 22,837 Tons eller 19 Fartøier og 8,353 Tons mindre end det foregaaende Aar. 56 udlossede i Distriktet, hvoraf 29 fra Sverige og 6 fra Norge med Træløst. Af disse 56 Fartøier blev kun 7 befragtede herfra. Den hertil opseilede Bruttofragt udgjorde £ 49,836 eller £ 9,459 mindre end i 1879.

Følgende norske Produkter importeredes direkte fra Norge til Kapkolonien i 3 norske og 2 svenske Fartøier: 4,590 Planker, 257,230 Gulv- og Tagbord, 1,975 Træløst, 111 Spirer, 180 Kasser Øl og 40 Kasser Fyrstikker.

Fra Sverige ankom direkte med 22 svenske og 4 norske Fartøier: 250,173 Planker, 58,922 Gulv- og Tagbord, 98 Bjælker, 57 Spirer, 300 Havestakiter, 1,766 Træløst, 48 Stole, 210 hele og 60 halve Tdr. Tjære, 229 Komfurer med Tilbehør, 1,063 Stænger og 175 Bundter Jern, 60 Kasser Fyrstikker og 1,200 Polhemsløse.

Som sædvanlig har det Meste af den importerede Træløst været svensk, ankommet direkte fra Sverige med Seilfartøier. Den hele Import af ikke forædlet Last har i 1880 ikke været ubetydelig, ihvorvel den ikke har været saa stor som i det foregaaende Aar, nemlig 1,475,077 Kbf. mod 1,989,492. Medens den norske Træløst væsentligst bestaar af Gulv- og Tagbord, har den svenske fornemmelig bestaaet af Planker. Af den fra Norge hertil importerede Træløst er formentlig en ikke ubetydelig Del kommet fra Sverige, i hvis

*) 6 af disse Fartøier dr. 2,446 Tons afgik uden at have udlosset sine Ladninger.

Grændseprovindser den er opkjøbt, men er bleven skibet over Norge. Hvad Bord i Almindelighed angaar, skal Konsulatet særskilt fæste Afladernes Opmærksomhed paa, at det altid i Fakturaerne og Konnossementerne bør oplyses, hvorvidt det opgivne Maal er det, som Bordene indehavde før Forædlingen eller holde efter samme d. v. s. hvorvidt det er „actual“ eller „nominal measurement“, thi i modsat Fald forde de herværende Kjøbere Erstatning, for hvad der mangler i Maalet. Heller ikke bør Skibsførerne underskrive Konnossementerne, forinden de have undersøgt dette, saa at de kunne undgaa Ubehageligheder ved Fragtopgjøret.

Prisen paa Planker, fortoldede og leverede ved Kjøberens Oplagstomt paa Lossestedet, var ved Aarets Begyndelse $4\frac{1}{2}$ à $4\frac{3}{4}$ d pr. løbende Fod $3'' \times 9''$ men steg til 5 à $5\frac{1}{4}$ d, da der indløb Underretning om, at Prisen var steget paa Produktionsstederne som Følge af Vanskelighederne med at faa Tømmeret nedflødet til Sagbrugene. Prisen kan nu ansættes til høist 5 d grundet paa, at der er ankommet flere Ladninger end paaregnet. Prisen paa høvlade og pløiede Gulvbord har holdt sig mellem $1\frac{3}{8}$ og $1\frac{7}{8}$ d pr. løbende Fod $1'' \times 6''$ samt paa Do. listede Tagbord mellem $\frac{3}{4}$ à 1 d pr. løbende Fod $\frac{1}{2}'' \times 6''$, hvilke Priser kunne ansees som de nu gjældende. Da Trælastmarkedet nu ved de mange ankomne Ladninger er vel forsynet, kan der vistnok ikke ventes noget større Behov, før Kolonien faar Fred med Basuterne.

Af svensk Jern har der været importeret høist ubetydeligt.

Paa Fyrstikkemarkedet er den svenske Vare fremdeles den mest efterspurgt og anvendte. Der har ogsaa vist sig gode norske Fabrikata paa Markedet. Som bekjendt indføres de næsten udelukkende hertil fra London, hvor nogle store Handelshuse have Kontrakter om flere svenske Fabrikers hele Tilvirkning, hvorfor de kunne sælge dem meget billigt. Prisen har vexlet mellem 1 sh. 10 d og 2 sh. pr. Gros for Svoistikker samt 2 sh. 6 d og 2 sh. 9 d pr. Gros for Sikkerhedsfyrstikker.

Af svensk Tjære er der ikke hidkommet særdeles meget; Aarsagen hertil synes at være, at den forrige Aar paa Spekulation hertil sendte Tjære ikke har givet et Resultat, der opfordrer til fortsat Skibning. Behovet har heller ikke været synderlig stort. Middelprisen kan ansættes til 25 sh. pr. Heltønde og 16 sh. pr. Halvtønde.

Til Kolonien ankom der ialt 2,110 Fartøier dr. 2,258,145 Tons eller 128 Fartøier mindre men 118,963 Tons mere end i 1879.

Kolonien Handel vedbliver at tiltage fra Aar til Aar. Den samlede Indførsel opgik i 1880 til	£ 7,648,863
mod i 1879	- 7,080,229

altsaa en Forøgelse af	£ 568,634
eller 8 %.	

Udførselen, Diamantexporten ikke medregnet, vurderedes til	- 4,268,710
mod i 1879	- 3,664,735

altsaa et Overskud af	£ 603,975
---------------------------------	-----------

eller 16 %. Beregner man Diamantexporten til £ 3,000,000, opgaar altsaa Aarets samlede Udførsel til £ 7,268,710.

De fornemste Exportartikler vare:

Uld	42,467,962	℥	til en Værdi af £ 2,429,360
Strudsfjære	163,065	- - -	883,632
Kobbermalm	15,310	Tons - - -	306,790
Gjede- og Faareskind	2,438,268	Stkr. - - -	278,566
Angorahaar	2,590,232	℥ - - -	206,471
Saltet Fisk	4,133,134	- - -	27,616
Huder	59,814	Stkr. - - -	25,725
Elfenben	56,779	℥ - - -	16,982
Vin	64,158	Gall. - - -	13,203

De øvrige Exportartikler af nogen Betydning vare: Aloe, Horn, Havre og Vinsten.

Uldudførselen opgik til 2,380,369 ℥ mere end i 1879. Den Omstændighed, at Handelen med Nordamerika igjen er aabnet, har bevirket en livlig Efterspørgsel efter uvadsket Uld, hvoraf der udskibedes over 500,000 ℥ eller 50 % mere end i 1879. Det er uden Tvivl denne Efterspørgsel, som har givet en saa kraftig Impuls til Handelen og foranlediget en Prisstigning paa denne saa vigtige Hovedartikel. Værdien af de exporterede Strudsfjære opgik fra £ 653,756 i 1879 til £ 883,632 med en større Udførsel af 66,483 ℥. Udførselen af Angorahaar viser en tilfredsstillende Forøgelse i Vægt og Værdi, den sidste opgik til £ 206,471 mod £ 130,775 i 1879. En lignende Forøgelse baade i Antal og Værdi har fundet Sted i Exporten af Faare- og Gjedeskind, som ansættes til £ 278,566 mod £ 212,152 i 1879; i Artikelen Huder er derimod indtraadt en Formindskelse. Af Kobbermalm udskibedes der for £ 306,790 mod £ 283,885 i 1879. Udførselen af Elfenben er aftaget, nemlig fra £ 23,769 i 1870 til £ 16,982, og den vil blive mindre og mindre, efterhaanden som Sydafrika bliver opdyrket og befolket.

De importerede Artikler, som vise den største Forøgelse, ere Hvede og Byg, Øl, Sukker, Kaffe, Tobak, Sirup og Smør. Af den sidste Artikel har Aaret at opvise en meget stor Indførsel nemlig 1,035,880 ℥ mod 765,821 ℥ i 1879. En stor Del var af dansk Tilvirkning, hvoraf sikkerligen ikke saa lidet, som bemærket i Konsulatets forrige Aarsberetning, er blevet indkjøbt i Sverige. Prisen paa lma preservevet Smør har holdt sig mellem 1 sh. 6 d og 1 sh. 9 d pr. ℥ samt mellem 1 sh. og 1 sh. 3 d for Smør fra Australien og Irland. Ogsaa Kortevarer og Jernmanufakturvarer, færdigt Skotøi og Landbrugsredskaber vise en ikke ubetydelig Forøgelse. I 1879 var Indførselen af Landbrugsredskaber dobbelt saa stor som i 1878 og i 1880 er der indført for £ 9,357 mere end i 1879 eller i det Hele for £ 57,676. Det er beklageligt, at de Forenede Riger ikke kunne finde nogen større Afsætning for denne Art Produkter, da de paa Grund af Jernets bedre Beskaffenhed utvivlsomt skulde blive foretrukne, hvis de blot kunde sælges lige billigt som de engelske og amerikanske. Derimod er Indførsel af Træløst og Ris aftaget; for den sidste Artikels Vedkommende beror det paa, at et Skib med en større til Kolonien bestemt Ladning forliste paa Kysten.

Rio de Janeiro.

*Skibsfarten i 1880. *)*

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande til Hovedstationen	67	20,176	—	—	67	20,176	645,516
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	45	10,723	1	166	46	10,889	?
Ialt	112	30,899	1	166	113	31,065	?
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande fra Hovedstationen	36	9,807	29	9,743	65	19,550	199,656
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	27	5,307	20	5,108	47	10,415	128,970
Ialt	63	15,114	49	14,851	112	29,965	328,626

Til Distriktet ankom 87 svenske Fartøier dr. 27,145 Tons.

Aarsberetning dateret 14de Marts 1881.

I 1880 ankom til Distriktet 113 norske Fartøier dr. 31,065 Tons mod i 1879 97 dr. 26,346 Tons, altsaa en Forøgelse i 1880 af 16 Fartøier og 4,719 Tons.

*) Fra Vicekonsulatet i Porto Alegre er ingen Skibsliste indkommen, men efter hvad Generalkonsulatet har bragt i Erfaring, ankom dertil i 1880 kun 3 norske Fartøier, der alle vare ladede med Jernbanemateriel. 2 af dem havde dog først anløbet Rio Grande do Sul og der udlosset den halve Ladning.

Et lige fordelagtigt Forhold viser Fragtfortjenesten, hvorom General-konsulatet imidlertid alene for Hovedstationens Vedkommende er istand til at give fuldt paalidelige Oplysninger. Medens nemlig i 1879 Totalbeløbet af optjente Fragter udgjorde for

54 med Ladning ankomne Fartøier . .	£ 29,924
42 - - - afgaaede - . .	- 11,970

96	£ 41,894
----	----------

udgjorde det i 1880 for

67 med Ladning ankomne Fartøier . .	- 35,862
36 - - - afgaaede - . .	- 11,092

103	£ 46,954
-----	----------

hvilket viser en Forøgelse mod 1879 af £ 5,060, som helt og holdent skriver sig fra de af ankomne Fartøier optjente Fragter.

Fragtmarkedets Tilstand i Rio de Janeiro i det forløbne Aar vil sees af følgende Tabel:

Dampskibe.	Januar.	Februar.	Marts.	April.
London	40 sh.	40 sh.	40 sh.	40 sh.
Liverpool . . .	40 -	40 -	40 -	40 -
Antwerpen . . .	35 sh.—30 sh.	30 -	30 -	30 -
Hamburg . . .	45 sh.	40 sh.—35 sh.	45 -	45 -
Havre	50 frcs.	40 frcs.—45 frcs.	45 frcs.	45 frcs.
Bordeaux . . .	45 —	40 frcs.—50 frcs.	40 —	40 —
Marseille . . .	60 —	60 frcs.	60 —	60 —
Nordamerika .	40 cts.	40 cts.	40 cts.	40 cts.
Seilfartøier.				
Kanalen f. O.	35 sh.—37 sh. 6 d	35 sh.—37 sh. 6 d	35 sh.—40 sh.	35 sh.—40 sh.
Lissabon - -	35 sh.—40 sh.	35 sh.—42 sh. 6 d	40 sh.—45 sh.	37 sh. 6 d—45 sh.
Gibraltar - -	35 sh.—40 sh.	35 sh.—42 sh. 6 d	40 sh.—43 sh. 6 d	37 sh. 6 d—42 sh. 6 d
Nord- amerika } Nord- } Syd- } havn } havn	15 sh.—20 sh.	15 sh.—25 sh.	17 sh. 6 d—25 sh.	17 sh. 6 d—25 sh.
	15 sh.—20 sh.	15 sh.—27 sh. 6 d	22 sh. 6 d—30 sh.	20 sh.—30 sh.
Dampskibe.	Mai.	Juni.	Juli.	August.
London	40 sh.	40 sh.	40 sh.	40 sh.
Liverpool . . .	40 -	40 -	40 -	40 -
Antwerpen . . .	30 -	30 -	30 -	30 -
Hamburg . . .	45 sh.—35 sh.	30 -	30 sh.—40 sh.	35 sh.—40 sh.
Havre	45 frcs.	40 frcs.—45 frcs.	40 frcs.—35 frcs.	35 frcs.—40 frcs.
Bordeaux . . .	40 —	40 frcs.	40 frcs.	40 frcs.
Marseille . . .	60 —	60 —	60 frcs.—45 frcs.	60 —
Nordamerika .	40 cts.	40 cts.	40 cts.	40 cts.

Seilfartøier.	Mai.	Juni.	Juli.	August.
Kanalen f. O.	35 sh.—37 sh. 6 d	35 sh.—37 sh. 6 d	37 sh. 6 d—30 sh.	30 sh.—37 sh. 6 d
Lissabon - -	37 sh. 6 d—42 sh. 6 d	37 sh. 6 d—42 sh. 6 d	40 sh.—30 sh.	30 sh.—42 sh. 6 d
Gibraltar - -	37 sh. 6 d—40 sh.	37 sh. 6 d—40 sh.	37 sh. 6 d—30 sh.	30 sh.—40 sh.
Nord- amerika { Nord- havnen	20 sh.—25 sh.	15 sh.—20 sh.	17 sh. 6 d—15 sh.	12 sh. 6 d—17 sh. 6 d
Syd- havnen	25 sh.—30 sh.	nominel.	nominel.	12 sh. 6 d—20 sh.
Dampskibe.	September.	Oktober.	November.	December.
London	40 sh.	45 sh.—60 sh.	60 sh.	60 sh.
Liverpool . . .	40 -	50 sh.—55 sh.	50 -	50 -
Antwerpen . . .	30 -	35 sh.—50 sh.	50 -	50 -
Hamburg . . .	35 sh.—40 sh.	40 sh.—60 sh.	55 -	55 -
Havre	40 frcs.	50 frcs.—60 frcs.	55 frcs.	50 frcs.
Bordeaux . . .	50 —	50 frcs.—60 frcs.	60 —	60 —
Marseille . . .	50 —	80 frcs.	80 frcs.—90 frcs.	90 —
Nordamerika .	50 cts.—60 cts.	60 cts.—70 cts.	60 cts.	60 cts.
Seilfartøier.				
Kanalen f. O.	35 sh.—27 sh. 6 d	35 sh.—40 sh.	40 sh.—35 sh.	35 sh.—40 sh.
Lissabon - -	40 sh.—27 sh. 6 d	37 sh. 6 d—50 sh.	47 sh. 6 d—37 sh. 6 d	37 sh. 6 d—40 sh.
Gibraltar - -	37 sh. 6 d—27 sh. 6 d	37 sh. 6 d—50 sh.	47 sh. 6 d—37 sh. 6 d	37 sh. 6 d—40 sh.
Nord- amerika { Nord- havnen	12 sh. 6 d—20 sh.	17 sh. 6 d—25 sh.	25 sh.—20 sh.	17 sh. 6 d—20 sh.
Syd- havnen	12 sh. 6 d—20 sh.	17 sh. 6 d—25 sh.	25 sh.—17 sh. 6 d	17 sh. 6 d—20 sh.

Af norske Fartøiers Besætninger er i det forløbne Aar 18 Mand døde, 12 ere efterladte syge og 18 ere rømte.

De gjældende Fyr- og Dokafgifter have ikke undergaaet nogen Forandring.

Mellem Skibsførerne og Ladningsmodtagerne har der ofte været Meningsforskjel om Certepartiernes Forstaaelse. Af og til har det lykkedes Generalkonsulatet at bringe Enighed tilveie, men Skibsførerne have ofte maattet give efter, fordi de omtvistede Beløb have været for ubetydelige til at kunne bære de store Omkostninger, hvormed Rettergang hersteds er forbunden. Saaledes har det i Certepartierne sædvanlig forekommende Udtryk „the freight to be paid at current rate of exchange“ ofte givet Anledning til Tvist, da Skibsførerne have fordret Fragten erlagt efter den her senest noterede Kurs paa Bankpapirer, medens Ladningsmodtagerne blot ville betale efter Kursen paa private Papirer, der sædvanligvis her er $\frac{1}{4}$ d lavere pr. Milreis. Sagen har været under Behandling hos den herværende Børskomite, der har erklæret, at med Udtrykket „current rate of exchange“ bør forstaaes den paa den herværende Børs noterede Kurs paa Bankpapirer. Denne Børskomiteens Udtalelse

har dog ingen bindende Virkning, medmindre begge Parter have erklæret at ville underkaste sig dens Beslutninger. For at forebygge dette Tab er det nødvendigt, at Skibsførerne paase, at det i Certepartiet findes bestemt, at Fragten skal betales i Pund Sterling, Francs eller Rigsmark „at current rate of exchange for bankpapers“.

Et andet Forhold, hvorpaa Generalkonsulatet tror at burde henlede de Skibsføreres Opmærksomhed, som komme hid med Trælast, er den her gjældende Koutume, at fra den betingede Fragt fratrækkes 1 Milreis pr. Dusin Planker 168' 3" $\times$ 9" for Ladninger fra Østersøen og 1,200 à 1,400 Reis pr. Dusin samme Sort Planker for Ladninger fra Nordamerika i Kommission eller saakaldet Pramleie, uanset om Pramme benyttes eller ikke. For at undgaa denne Udgift er det nødvendigt i Certepartiet at indtage Udtrykket „the vessel to be discharged at charterers risk and expense“ eller endnu bedre „the cargo to be taken from alongside free of expense to the ship“.

Ligeledes skal Generalkonsulatet paapege, at i de sidste Aar bleve Skibsførerne ofte for høist debiterede af sine Konsignatører for Oversættelse af Manifestet, hvilket besørgeres af her ansatte offentlige Translatører, der have en bestemt Taxt, som de dog ofte med Konsignatærens Samtykke egenmægtigen sætter ikke ubetydelig højere.

Af Importartikler, som have særskilt Interesse for Norge, er i det forløbne Aar indført til Rio de Janeiro:

		Klipfisk:			
		fra Nordamerika:		fra Norge:	
		Tubs.	Pris.	Kasser.	Pris.
Januar . . .	6,342	18 \$ til 23 \$	pr. braz pund	994	18 \$ til 21 \$ pr. braz pund.
		= 58.76 Kilogram.			
Februar . . .	—	20 \$ à 23 \$	—	2,212	19 - à 20 - —
Marts . . .	5,625	16 - à 23 -	—	4,130	12 - à 20 - —
April . . .	8,072	14 - à 16 -	—	863	11 - — —
Mai	2,182	15 - à 17 -	—	1,380	11 - à 15 - —
Juni	—	nominelt.		625	12 - à 13 - —
Juli	2,784	—		779	nominelt.
August . . .	12,888	—		2,546	13 \$ à 15 \$ —
September .	4,304	—		1,084	12 - — —
Oktober . .	1,566	—		264	13 - à 13½ \$ —
November .	11,011	—		170	16 - — —
December .	13,530	—		1,440	17 - — —
		68,304 Tubs.		16,487 Kasser.	

De i Marts, April og Mai Maaneder hertil ankomne Partier, der vare fra 1879 Aars Fiske, vare i Almindelighed af mindre tilfredsstillende Beskaffenhed og betingede som Følge heraf lavere Priser end de, der betaltes i de andre Maaneder.

Ogsaa af norsk Øl indførtes der ikke saa ubetydeligt, men det er Generalkonsulatet umuligt at opgive hvormeget, da intet af denne Artikel kom direkte fra Norge, og Importen var fordelt paa flere Hænder.

Hvad Exporten angaar, bestaar den som bekjendt næsten udelukkende af Kaffe, hvoraf der i det foregaaende Aar udførtes for 99,271,196 Milreis, medens hele den øvrige Udførsel ikke opgaar til mere end 2,407,069 Milreis, hovedsagelig bestaaende af Sukker, Tobak, Huder, Jacaranda og Tapioca.

Udførselen af Kaffe fordelte sig som følger:

til Kanalen og Nord-Europa . . .	1,138,235 Sække
- Middelhavet	196,344 —
- de Forenede Stater.	1,886,858 —
- Andre Steder.	341,618 —

Tilsammen 3,563,054 Sække

à 60 Kilogr.s Vægt mod 3,546,974 Sække i 1879.

Vexelkursen i det forløbne Aar vil sees af følgende Tabel:

	Kurs paa London à 90 d. s.	Kurs paa Paris à 90 d. s.	Kurs paa Hamburg à 90 d. s.
Januar . . .	23 ¹ / ₈ d—23 ¹ / ₂ d	405 rs.—412 rs.	502 rs.—510 rs.
Februar . . .	23 ¹ / ₈ d—23 ¹ / ₄ d	408 rs.—411 rs.	506 rs.—510 rs.
Marts . . .	22 d—23 ¹ / ₈ d	411 rs.—436 rs.	509 rs.—535 rs.
April . . .	19 ⁷ / ₈ d—22 ³ / ₁₆ d	429 rs.—480 rs.	534 rs.—589 rs.
Mai . . .	20 d—22 ¹ / ₈ d	432 rs.—472 rs.	547 rs.—587 rs.
Juni . . .	21 ¹ / ₂ d—23 d	418 rs.—460 rs.	523 rs.—544 rs.
Juli . . .	22 ³ / ₄ d—23 ¹ / ₂ d	403 rs.—427 rs.	504 rs.—521 rs.
August . . .	23 d—23 ³ / ₈ d	407 rs.—416 rs.	504 rs.—513 rs.
September . .	23 d—24 d	398 rs.—415 rs.	496 rs.—513 rs.
Oktober . . .	23 ¹ / ₈ d—23 ³ / ₄ d	398 rs.—409 rs.	495 rs.—506 rs.
November . . .	23 ⁵ / ₈ d—23 ¹ / ₈ d	403 rs.—420 rs.	499 rs.—520 rs.
December . .	22 d—23 ¹ / ₁₆ d	413 rs.—435 rs.	512 rs.—535 rs.

Helbredstilstandeu, som i Aarets Begyndelse var temmelig slet, har i sammes Løb bedret sig, ihvorvel den gule Feber, som i Aarets Begyndelse hærjede epidemisk, aldrig ganske ophørte. Ogsaa nu fordrer den ikke saa faa Ofre blandt Fartøisbesætningerne, dog er det kun ganske enkelte Tilfælde, som ere forekomne i selve Byen. Nu ligesom i forrige Aar er der mod Sygdommen anordnet Karantæne baade i Montevideo og Buenos Ayres.

Breslau.

Aarsberetning dateret 4de Februar 1881.

Som paapeget i Konsulatets tidligere Aarsberetninger, foregaar den største Del af Handelsomsætningen mellem Norge og Schlesien ad indirekte Vei, og er det fornemmelig Huse i Stettin, Hamburg og Lübeck, der beskæftige sig med saavel Udførsel som Indførsel. Denne Del af Omsætningen unddrager sig saaledes fuldstændig Konsulatets Kontrol.

Den mindre vigtige, men direkte Handel mellem Norge og Schlesien besørges gennem Exeditører i Stettin og Hamburg, tildels ogsaa i Lübeck, og kan ikke fastsættes i Tal, da Kjøbmændene og Fabrikanterne have Interesse af at holde sine Konkurrenter uvidende om sine Forbindelser og derfor betro sine Interesser til Agenter i Søhavnene.

Fra Norge er der bleven indført til Schlesien omtrent de samme Produkter i omtrent samme Mængde som i tidligere Aar nemlig Kobber, Nikkel, Spigerjern, Potaske, Spath til Glasværkerne, derhos Brændevin, Karve, Korkeproppe, Staal, Jern, Læder og tørre Huder, Hvaltran, Træmasse, men især Fisk og Fiskeprodukter som Tran, Rogn, Lim og Guano. Efter hvad Konsulatet har bragt i Erfaring, er der i det forløbne Aar herfra bleven exporteret til Norge: Brændevin, Varer af Bomuld, Uld og Halvuld samt Lin, Hvede, Rug, Byg, Erter, Hvedemel og Rugmel, Cikorierødder, Faareuld, dog ikke meget, og Sukker. I Almindelighed kan man antage, at Handelsforbindelserne mellem Norge og Schlesien tiltage. Det er fornemmelig Indførselen hertil fra Norge af Fisk og andre Produkter fra Fiskerierne samt Udførselen til Norge af Raasukker og Raffinade i Toppe, der tiltager.

Lima.

Aarsberetning dateret 26de Januar 1881.

Callao Havn besøgte i 1880 af kun 1 norsk Fartøj dr. 675 Tons, der ankom fra Havre med Ladning og afgik i Ballast. Fragten udgjorde Fres. 35,000. I samme Tidsrum besøgte Havnen af 3 svenske Fartøier dr. 1,957 Tons, der samtlige ankom og afgik i Ballast.

Der har i det forløbne Aar saagodtsom ikke været nogen Skibsfart paa Grund af Krigen mellem Peru og Chile og Callaos Blokade ved den sidste Magt siden April Maaned sidstleden.

Som Følge af flere blodige Træfninger tæt ved Lima den 13de og 15de dennes mellem den peruanske Arme og 30,000 Chilensere, som vare blevne landsatte i nogle Smaahavne i det Sydlige, og i hvilke Peruanerne laa under, har denne By og Havnen Callao ved Kapitulation overgivet sig til den chilenske Arme. En af de første Forholdsregler, som toges af Hovedgeneralen, var at hæve Calaos Blokade og erklære Havnen aaben for Handelen.

Perus Diktator har trukket sig tilbage til det Indre af Landet og Chilenserne finde ingen Autoritet i Lima til at underhandle med. Det er derfor vanskeligt at sige, hvad der skal blive det endelige Resultat af denne Tingenes Tilstand.

Calcutta.

Aarsberetning dateret 8de Februar 1881.

Stedet besøgte ikke i Aarets Løb af noget norsk Fartøj, derimod ankom der 1 svensk dr. 267 Tons i Ballast fra udenrigsk Havn og afgik 2 svenske dr. 496 Tons med Risladning til Udlandet.

Siden 1ste Januar 1880 er „East India Railway Line“ Statens Eiendom. Kjøbesummen var £ 37,200,000. Denne Linie og „Eastern Bengal Railway“ ere meget livlig trafikerede og meget indbringende for Aktionærne.

Bomuld var i Begyndelsen af Aaret trykket, senere var der betydelig Efterspørgsel for Export til faste Priser. Fra Januar Maanedes Slutning faldt

Priserne stadig indtil Oktober, da ved den første Ankomst af den nye, særdeles tilfredsstillende Høst en betydelig Stigning fandt Sted, der holdt sig til Aarets Slutning.

Gjennemsnitsspriserne vare som følger:

fair	Bengal . .	Rup	15.13	til	16.1
fully fair	— . .	—	17. 1	-	17.5
good fair	— . .	—	17.15	-	18.4
fine	— . .	—	19. .	-	19.1 alt pr. Bazar Maund à 82 $\frac{1}{8}$ $\mathcal{R}$ engelsk.

Shellack var i Begyndelsen meget efterspurgt til Europa, men gik siden ned indtil Slutningen af Mai Maaned, da Priserne igjen stege og holdt sig indtil Aarets Slutning. Gjennemsnitsspriserne for de forskjellige Sorter vare Rup 40.12 til 66.7 pr. Bazar Maund.

Jute. Denne Indiens vigtigste Exportartikel viste en opadgaaende Tendens indtil Mai Maaned, senere ere Priserne gaaede betydelig tilbage indtil Aarets Slutning, da Efterspørgselen atter tiltog. Priserne vare pr. Balle à 400 $\mathcal{R}$ engelsk prima Kvalitet Rup 29.5 til 29.14 $\frac{1}{2}$, secunda Rup 26.15 til 27.8 og doura Rup 19.7 til 19.12 $\frac{1}{2}$.

Ris. I Begyndelsen af Aaret var der god Efterspørgsel efter Ris til Vestindien, medens Taffelsorter vare mindre efterspurgt til Europa og kun lidet søgte til Kapkolonien. Markedet forblev roligt med lidet fluktuerende Priser indtil i Oktober, da Priserne begyndte at gaa ned. Gjennemsnitsspriserne vare for Taffelris Rup 4.9 til 4.10 $\frac{1}{2}$ pr. Bazar Maund.

Hvede. God Efterspørgsel til Europa med faste Priser indtil Mai Maaned, da Nedgang fandt Sted. Senere har der imidlertid været god Efterspørgsel. Priserne varierede mellem Rup 2.15 $\frac{1}{2}$ til 3.6 pr. Bazar Maund for de forskjellige Sorter.

Oliefrø. I de fire første Maaneder af Aaret var der Rolighed i Forretningerne paa Grund af smaa Beholdninger. Medio Mai gjordes der betydelige Forretninger i Linfrø. Ved Aarets Slutning gik Beholdningerne ned og Priserne forbleve faste. Gjennemsnitsspriserne vare Rup 3.10 $\frac{1}{2}$ til 4.15 pr. Bazar Maund.

Fragterne have hele Aaret igjennem været lave og saaledes gunstige for Exportørerne, medens de paa den anden Side maa have været lidet indbringende for Rederierne. Gjennemsnitsspragterne vare: for Bomuld, Tobak og Jute £ 3. 1. 0. pr. Ton à 5 Baller, for Shellack, Lacdye og The £ 3. 0. 6. pr. 50 Kub.fod, for Oliefrø £ 2. 17. 6., for Hvede £ 2. 17. 5., for Ris £ 2. 12. 4., for Salpeter £ 2. 16. 0. alt pr. 20 Cwt. og for raa Huder £ 3. 1. 6. pr. 14 Cwt.

Indførsel. Priserne for Stockholmstjære og Stockholmsbeg have været temmelig jævne med smaa Beholdninger. Efterspørgselen her paa Stedet er begrændset, og Varerne have neppe nogen Udsigt til at omsættes i større Udstrækning hos de indfødte Handlende. Gjennemsnitssprisen har været for Tjære Rup 13.13 $\frac{1}{2}$ til 14. 9 og for Beg Rup 13.13 $\frac{1}{2}$ til 14.14 $\frac{1}{2}$ alt pr. Barrel.

Colombo (Ceylon).

Aarsberetning dateret 10de August 1881.

Havnen har i 1880 ikke været besøgt af noget norsk Fartøi.

R o m.

Aarsberetning dateret 24de Mai 1881.

Efter at have modtaget samtlige Konsulers Aarsberetninger har Generalkonsulatet herved den Ære at afgive den foreskrevne Oversigt over de Forenede Rigers Handel og Skibsfart paa Italien i det forløbne Aar.

Disse Beretninger vise, at der i 1880 ankom til de italienske Havne 50 svenske Fartøier dr. 17,874 Tons og 188 norske Fartøier dr. 59,076 Tons, tilsammen 238 Fartøier dr. 76,950 Tons, medens der Aaret forud ankom 75 svenske og 189 norske Fartøier, tilsammen 264 Fartøier, følgelig 25 svenske og 1 norsk, tilsammen 26 Fartøier mindre end i Aaret 1879. En yderligere Formindskelse har forrige Aar fundet Sted i de Forenede Rigers Skibsfart paa Messina Distrikt, hvortil i 1879 ankom 26 svenske og 68 norske Fartøier, tilsammen 94 Fartøier, mod resp. 20 og 56, tilsammen 76 Fartøier, i forrige Aar; Aarsagen hertil opgives at være, dels at Saltforbruget paa Grund af det ringere Sildefiske har været mindre, dels at de Forenede Rigers Fartøier i formindsket Maalestok have deltaget i Fragtfarten paa Amerika. I Modsætning til hvad der var Tilfælde i 1879 sammenlignet med 1878, er der forrige Aar ogsaa til Neapels Distrikt ankommet et mindre Antal svenske og norske Fartøier end det foregaaende Aar eller resp. 7 og 44 mod 16 og 51, hvilket forklares at have sin Grund i den ringere Tilførsel af Hvede og Mais fra Amerika og de slette Fragter paa denne Kyst af Middelhavet. Blot til Cagliaris Distrikt er der forrige Aar ankommet flere svenske end norske Fartøier eller resp. 14 og 13.

I Lighed med hvad der er indtruffet i de senere Aar, har ogsaa forrige Aar Indførselen af norsk Fisk tiltaget, der er nemlig importeret 623,751 Voger mod 596,946 Voger i 1879, og har denne forøgede Indførsel fornemmelig fundet Sted til Neapels og Venedigs Distrikter, til hvilke der indførtes, til det Førstnævnte resp. 214,500 og 184,048 Voger og til det Andet resp. 180,765 og 151,053 Voger. Til Genuas Distrikt indførtes derimod en mindre Kvantitet end det foregaaende Aar eller resp. 160,332 og 213,262 Voger. Denne Artikel har forrige Aar betinget følgende Priser: i Genuas Distrikt Tørfisk 70 à 75 Lire pr. prima Sort og 55 à 65 Lire for ringere Sort samt Klipfisk 58 à 60 Lire, i Livornos Distrikt Rundfisk 60 à 70 Lire og i Venedigs Distrikt 65 à 75 Lire for bedre Sort og 60 à 62 Lire for ringere Sort, alt pr. 100 Kil. Fra Neapels Distrikt er Prisen ikke opgivet.

Af Trælaster, Jern, Tran og Tjære indførtes i 1879: til Genuas Distrikt 1,986 Dusin Planker, 725 St. Bjælker og omtrent 14 à 1500 Tons Jern, til Livornos Distrikt 900 Dusin Planker og 200 Fade Tjære, til Neapels Distrikt en Ladning Planker og 500 Tons Jern samt til Venedigs Distrikt 233 Qv. Tran. I Genuas Distrikt betingede 3 $\times$ 9 Tons Furuplanker 54 à 55 Francs pr. Dusin 14 Fods maskinskaarne og 47 à 50 Fr. pr. Dusin haandskaarne, i Livornos Distrikt betaltes 63 à 66 Lire pr. Tylvt 3 $\times$ 9 $\times$ 14 Planker.

Forrige Aar udførtes fra Cagliari med svenske Fartøier 4,311,396 og med norske Fartøier 7,957,494 Kil. Salt, tilsammen 12,268,890 Kil. Salt udførtes ogsaa fra Trapani til Sverige med 4 Fartøier dr. 1,543 Tons og til Norge med 8 Fartøier dr. 2,760 Tons samt fra Augusta til Norge med 1 Fartøi dr. 367 Tons.

I det forløbne Aar har Værdien af de til Italien indførte Varer været 37,701,900 Lire mindre end det foregaaende Aar, den opgik nemlig i 1879 til 1,262,543,048 Lire og i 1880 til kun 1,224,841,148 Lire; hvorimod Ud-

førselsværdien, der i 1879 beregnedes til 1,106,993,318 Lire og i 1880 til 1,130,644,512 Lire, følgelig forrige Aar sammenlignet med det foregaaende Aar er steget med 23,651,194 Lire. I 1879 øgedes saavel Ind- som Udførselsværdien sammenlignet med det foregaaende Aar med resp. 191,407,438 og 55,659,807 Lire. Den sammenlagte Værdi af Ind- og Udførselen opgik i 1880 til 2,355,485,660 og i 1879 til 2,369,536,366 Lire, udvisende saaledes en Forskjel af 14,050,706 Lire til Fordel for det sidstnævnte Aar. Indførselsværdien oversteg Udførselsværdien i 1879 med 165,549,730 Lire men i 1880 blot med 94,196,636 Lire.

Som sædvanlig indtager Korn en af de første Pladse blandt de Artikler, som ere Gjenstand for Ind- og Udførsel. Af denne Vare indførtes der Aar 1880 for 189,132,884 Lire, medens Indførselsværdien det foregaaende Aar opgik helt til 248,753,241 Lire eller til 59,620,357 Lire mere. Det udførte Korns Værdi beregnedes forrige Aar til 132,388,251 Lire, men det foregaaende Aar til 120,925,852 Lire eller til 16,462,399 Lire mindre. Værdien af det indførte Korn oversteg Værdien af det udførte med 51,744,633 Lire, medens i 1879 Forskjellen var 127,827,389 Lire. Forrige Aar udgjorde Værdien af den indførte Vin 2,271,285 Lire eller 308,645 Lire mere end det foregaaende Aar, da Værdien opgik til 1,962,640 Lire, hvorimod forrige Aar Værdien af den udførte Vin udgjorde 69,340,930 Lire, som med det store Beløb 39,800,340 Lire overstiger den Værdi, hvortil Udførselen beregnedes i 1879 eller 29,540,590 Lire. Aarsagen til denne betydelige Forøgelse er den samme, som opgaves i forrige Aarsberetning, nemlig at Vinhøsten i Frankrige er aflaget paa Grund af de Herjinger, Phylloxera anretter. Saltudførselen, som i 1879 opgik til 69,013 Tons, forøgedes forrige Aar til 110,565 Tons eller med 41,552 Tons. Raasilke indførtes i 1880 til en Værdi af 52,996,800 Lire mod 70,200,000 det foregaaende Aar; i 1880 var altsaa Indførselsværdien af denne Artikel 17,203,200 Lire mindre end i 1879. I 1879 indførtes der derimod for 12,547,600 Lire mere Raasilke end i 1878. Den udførte Raasilkes Værdi udgjorde i 1880 244,734,000 men i 1879 234,395,700 Lire, altsaa en Forskjel af 10,338,300 til Fordel for Aaret 1880. Af Silkestofte af alle Slags, hvoraf der forrige Aar udførtes for 11,442,000 Lire, indførtes der samme Aar for 24,036,000 Lire, saa at det nødvendige Kvantum Silkevarer, trods den rige Tilgang af Raaemne, ikke kan tilveiebringes inden Landet, men maa for en stor Del anskaffes udenfra. Imod 107,789,633 Lire Aar 1879 indførtes forrige Aar Mineralier, Metaller og Arbeider deraf til en Værdi af 154,253,829 Lire, medens der af disse Artikler samme Aar udførtes til en Værdi af 50,179,820 Lire mod 54,416,113 i 1879. Indførselen af valset eller smedet Jern opgik forrige Aar til 405,474 Qvintaler og i 1879 til 357,076 Qvint. eller i 1880 til 48,398 Qvint. mindre end det foregaaende Aar. Aar 1879 indførtes der af Rails af Jern og Staal 586,168 Qvint. mod 552,022 i 1879, Forskjellen udgjorde altsaa 34,146 Qvintaler. Imod 396,903 Qvint. til en Værdi af 21,326,005 Lire i 1879 indførtes forrige Aar 429,628 Qvint. Fisk til en Værdi af 23,502,775 Lire, medens der samme Aar af denne Vare udførtes til en Værdi af blot 3,080,000 Lire. Arbeider i Straa udførtes forrige Aar til en Værdi af 14,979,800 Lire eller for 1,357,400 Lire mere end det foregaaende Aar, da Værdien af Udførselen udgjorde 13,622,400 Lire; der udførtes Straa-hatte for 13,489,200 Lire eller 2,690,000 Lire mere end i 1879, da Udførselen opgik til 10,799,200 Lire, hvorfor denne Industri, som forrige Aar var i Aftagende, nu synes at skulle tage sig op igjen. Af Trælast, skaaren, grovhuggen og firkantet, indførtes der for 29,652,645 Lire, medens der blot udførtes for 8,792,465 Lire.

Toldindkomsterne opgik forrige Aar til 122,626,159.28 Lire mod 130,911,708.44 Lire i 1879, altsaa en Forskjel til Gunst for det sidste Aar af 8,285,559.15 Lire. Udførselstolden indbragte i 1880 447,304.72 Lire mere end i 1879.

Ifølge en nylig offentliggjort, til Marineministeren afgiven Rapport angaaende den italienske Handelsflaade i 1880 bestod denne Flaade den 31 December 1879 af:

7,910 Seilfartøier dr.	933,306 Tons og
151 Dampskibe -	72,666 —

Tilsammen 8,061 Fartøier dr. 1,005,972 Tons.

I Aarets Løb formindskedes Handelsflaaden med

540 Seilfartøier dr.	35,289 Tons og
10 Dampskibe -	2,754 —

Tilsammen 550 Fartøier dr. 38,043 Tons, hvorimod Flaaden i samme Aar forøgedes med

452 Seilfartøier dr.	24,558 Tons og
17 Dampskibe -	6,967 —

Tilsammen 469 Fartøier dr. 31,525 Tons.

Af disse Tal fremgaar, at den italienske Handelsflaade i 1880 formindskedes med 81 Fartøier dr. 6,776 Tons og at den ved forrige Aars Slutning bestod af:

7,822 Seilfartøier dr.	922,146 Tons og
158 Dampskibe -	77,050 —

Tilsammen 7,980 Fartøier dr. 996,196 Tons.

Den progressive Formindskelse af den italienske Handelsflaade har været følgende:

Aar.	Seilfartøier.		Dampskibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1876 . . .	10,903	1,020,488	142	57,881
1877 . . .	10,742	1,010,130	151	58,319
1878 . . .	8,438	966,327	152	63,020
1879 . . .	7,910	933,306	151	72,666
1880 . . .	7,822	922,146	158	77,050

Heraf vil det sees, at i disse 5 Aar er Seilfartøierne formindsket med 3,081 dr. 98,432 Tons og Dampskibene forøget med kun 16 dr. 19,169 Tons.

Det Forfald, hvori den italienske Handelsflaade, som det af Ovenstaaende vil sees, er geraadet, har forrige Aar i endnu høiere Grad end tidligere lagt Beslag paa den almindelige Opmærksomhed, og baade Regjeringen, Medlemmer af Deputeretkammeret og Privatpersoner have skyndt sig med at foreslaa Udveie, for at søge at redde den fra den Undergang, som synes at true den. Generalkonsulatet skal her i Korthed redegjøre for det Vigtigste, af hvad der i saa Henseende er fremkommet.

Efter Indbydelse fra en Komite, der af Skibsredere i Camogli havde faaet det Hverv at varetage Skibsfartens Interesser, samledes der dersteds den 10 Oktober f. A. omtrent 400 Skibsredere fra Venedig, Neapel, Palermo, Sorrento, Ancona, Procida, Viareggio m. fl. italienske Sjøsteder i den Hensigt at undersøge, hvad der kunde gøres for at afværge den overhængende Fare. Efterat Overlægningerne havde varet i to Døgn, under hvilke de fleste af Rederne højlig havde beklaget sig over den vanskelige Krisis, som Handelsflaaden nu gennemgik, og paa forskellige Maader havde søgt at forklare Aarsagerne hertil samt fornemmelig fremholdt, hvorledes den i Frankrige af Deputeretkammeret

nylig antagne Lov om Præmier til Skibsfarten og for Bygning af Fartøier utvivlsom vilde bidrage end yderligere til at ødelægge den italienske Marine, hvis der ikke strax toges kraftige Forholdsregler til dens Beskyttelse, besluttede de Tilstedeværende efter Indstilling af en nedsat Komite at foreslaa blandt Andet:

at der for at opmuntre til Bygning inden Landet af Seil- og Dampfartøier udbetales følgende Beløb, nemlig:

for Fartøier af mere end 50 Tons Drægtighed pr. Ton:

a) for Fartøier af Jern og Staal, Lire 60,

b) for Fartøier af Træ, Lire 40,

c) for Bevægelsesmaskiner ombord paa Fartøier og for alle Auxiliær-Dampapparater af italiensk Tilvirkning, Lire 10 pr. 100 Kil.,

for Fartøier under 50 og over 20 Tons Drægtighed: det halve Beløb;

at der, for at Orlogsflaaden i Krigstid maa kunne benytte Handelsflaaden, desuden tilstaaes Dampskibe en Præmie af 10 Lire pr. 50 Tons;

at der, for at sætte Handelsflaaden istand til ikke at bukke under i Kampen med andre Nationers Flaader, i et Tidsrum af 10 Aar tilstaaes Seil- og Dampfartøier af mere end 100 Tons Drægtighed en Præmie af Lire 250 for hver Maaned, Fartøiet er udrustet, regnet fra Afgangsdagen af med en Forhøjelse af 50 cent. pr. Ton og pr. Maaned, hvis Fartøiet er forsynet med et Klassefikationscertifikat; for Fartøier fra 100 til 50 Tons formindskes Præmien med Lire 2 pr. Ton, samt

at, da Konsulatafgifterne i Udlandet ere særdeles trykkende og ofte betales flere Gange af samme Fartøi, nedsættes de med en Fjerdedel.

Den 15de November næstefters fremlagde derhos Finantsministeren for Deputeretkammeret et Lovforslag om Reform af de maritime Afgifter, ifølge hvilket indenlandske og med dem traktatmæssig ligestillede udenlandske Seil- og Dampfartøier, der kommende fra Udlandet indløbe i en italiensk Havn, herefter i Havnepenge blot skulle erlægge 1 Lira pr. Ton. Indenlandske og med dem ligestillede udenlandske Dampskibe, der udelukkende seile mellem italienske Havne uden at berøre nogen udenlandsk Havn, skulle i Havnepenge betale 50 c pr. Ton. Lignende Seilfartøier, der seile udelukkende mellem italienske Havne, skulle være fritagne for Havnepenge mod at erlægge Lira 1.50 pr. Ton aarlig, hvis de ere større end 100 Tons, Lira 1, hvis deres Drægtighed er fra og med 51 til og med 100 Tons, og 50 c, hvis Drægtigheden er mindre, hvor mange Havne de end anløbe i Aarets Løb og forudsat, at de ikke lægge til i nogen udenlandsk Havn. Indenlandske og med dem ligestillede udenlandske Dampfartøier, som komme fra Udlandet eller drive Kystfart mellem italienske Havne, skulle betale de foreskrevne Havnepenge blot en Gang om Maaneden, hvor mange Havne de end anløbe i Maaneden, regnet fra den Dag, de først ankom til en italiensk Havn. Bugserbaade med Dæk skulle blot en Gang om Aaret betale Havnepenge med 3 Lire pr. Ton, Orlogsfartøier, ligesom i visse angivne Tilfælde Lystfartøier, Fiskefartøier og andre skulle være fri for at betale Havnepenge. Disse skulle erlægges 8 Dage efter Ankomsten eller før Afreisen og beregnes efter saavel Seil- som Dampfartøiernes Nettodrægtighed. De udenlandske Fartøier, som ei ved Traktater ere ligestillede med de indenlandske, skulle erlægge dobbelte Havnepenge, men forøvrigt behandles lige med indenlandske Fartøier. For Udfærdigelse af Sundhedspas skal af inden- og udenlandske Fartøier betales 2 Lire, hvis Drægtigheden ei overstiger 100 Tons, og 4 Lire, hvis Fartøiet er større. Konsulatafgifterne skulle nedsættes til det Halve, saaledes at Seil- og Damp-

fartøier, der udføre Handelsoperationer i Udlandet, istedetfor 20 c pr. Ton herefter ikke skulle erlægge mere end 10 c; Fartøier, som lægge til paa forskellige Steder for at udføre partielle eller totale Handelsoperationer, skulle istedetfor 10 c pr. Ton blot betale 5 c. En anden betydelig Formindskelse i Afgifter skal der gjøres til Fordel for Dampskibe, der underholde en regelmæssig periodisk Forbindelse mellem særskilte Havne. Disse betale nu paa de respektive Liniers Endepunkter 8 c og paa de mellemliggende Stationer 4 c pr. Ton, hvis der dersteds findes en ord. Konsul, eller 2 c, hvis der blot findes en Konsularagent. Herefter skulle de ikke betale mere end 4 c paa Endepunkterne og 2 c paa de mellemliggende Stationer uden Hensyn til Konsularfunktionærens Rang. Desuden skal der afskaffes en Del i Konsulstariffen fastsatte Expeditionsafgifter, saasom for Paa- og Afmønstring af Søfolk, for Indsættelse af ny Skipper, for Udfærdigelse af Skibsjournal m. m.

Endvidere have flere Medlemmer af Deputeretkammeret i en der vakt Motion foreslaaet:

at der skal anstilles en Undersøgelse angaaende den italienske Handelsflaades nuværende Stilling og om de hensigtsmæssigste og virksomste Midler til at betrygge dens Fremtid og befordre dens Udvikling;

at denne Undersøgelse skal foretages af en Komite, sammensat af 12 Medlemmer, hvoraf 4 vælges af Senatet, 4 af Deputeretkammeret og 4 ved Kongl. Dekret, deraf 2 efter Forslag af Marineministeren og 2 efter Forslag af Agerbrugs-, Industri- og Handelsministeren, efterat Ministerraadet er hørt;

at Komiteen skal have endt sit Hverv inden et Aar og afgive en Indberetning herom til begge Kamrenes Præsidenter og til den Kongl. Regjering, samt

at der til Bestridelse af de med denne Undersøgelse forbundne Omkostninger bevilges en Sum af 20,000 Lire.

Denne Motion oversendtes til foreskreven Behandling af et Udvalg, som i sin Betænkning indstiller den til at bifaldes dog med den Forandring, at Undersøgelseskommissionens Medlemmer bestemmes til 15 istedetfor til 12, at en af disse vælges af Finantsministeren samt at der bestemmes en Tid af 8 Maaneder, inden hvilken Kommissionen skal have endt sit Hverv. Denne Betænkning har Kammeret bifaldt, dog saaledes at Tiden, inden hvilken Komiteen skal indkomme med sin Udtalelse, sættes til 4 istedetfor til 8 Maaneder; senere har Senatet, til hvis Behandling Sagen oversendtes, efter sit centrale Udvalgs Anbefaling erklæret sig enig i Deputeretkammerets Beslutning.

Paa Grund heraf kommer det indtil Videre at udstaa med Behandlingen af det af Regjeringen paa Bane bragte Spørgsmaal om Nedsættelse af de maritime Afgifter; men uagtet der er hengaaet flere Maaneder, siden ovennævnte Beslutning fattedes, er endnu idag samtlige Medlemmer af Undersøgelseskommisionen ikke valgte.

Ved Lov af 25 December f. A. bleve Handels- og Søfartstraktaterne med Belgien og England samt Handelstraktaten med Schweiz forlængede til den 31 December d. A. og Handels- og Søfartstraktaten med Tydskland til 30 Juni s. A. Handelstraktaten med Frankrige af 15 Januar 1863 vil ifølge Lov af 24 December 1879 blive i Kraft til 6 Maaneder efter Udfærdigelsen af den nye almindelige franske Toldtarif. Med Serbien er der forrige Aar afsluttet en Handelstraktat, hvori begge Magter tilsige hinanden Behandling som den mest begunstigede Nation.

Den italienske Toldtarif har i 1880 undergaaet følgende Forandringer:

Indførselstolden paa uraffineret Petroleum er forhøiet fra 22 til 27 Lire pr. 100 Kil. og paa raffineret Petroleum fra 27 og 28 til 33 Lire, men

Tolden er resp. 29 og 33 Lire, hvis Varen indføres i Flasker af Jernblik eller i ikke indpakkede Buteljer.

Da Tilvirkningsafgiften paa indenlandsk Alkohol er bleven forhøjet fra 30 til 60 Lire pr. Hektolitre med en Temperatur af 15.56 Celsius, skal der af Alkohol, der kommer fra Udlandet, erlægges et lignende Beløb i Surtaxe foruden Indførselstolden. Da Maltskatten paa Hvede er bleven formindsket med en Fjerdedel, er den Surtaxe, hvormed Indførselen af udenlandsk Hvedemel var belagt, bleven formindsket med det samme Beløb, saa at der nu istedetfor 2.40 pr. 100 Kil. ikke betales mere end Lire 1.80.

Samtlige disse Forandringer ere indførte ved en Lov af 19 Juli f. A.

Lissabon.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	17	3,934	1	371	18	4,305	42,210
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	49	10,087	1	375	50	10,462	193,536
„ andre Lande til Hovedstationen	77	26,155	8	2,329	85	28,484	555,102
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne	62	18,105	114	30,753	176	48,858	397,134
Ialt	205	58,281	124	33,828	329	92,109	1,187,982
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	50	13,883	1	283	51	14,166	177,066
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	154	37,762	—	—	154	37,762	502,650
„ andre Lande fra Hovedstationen	25	8,517	25	8,795	50	17,312	79,686
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	31	7,777	42	15,115	73	22,892	139,554
Ialt	260	67,939	68	24,193	328	92,132	898,956

Blandt de ankomne Fartøier var 63 Dampskibe dr. 21,879 Tons.

Til Distriktet ankom 105 svenske Fartøier dr. 27,820 Tons.

Aarsberetning dateret 28de Marts 1881.

Sammenlignet med 1879 viser den norske Skibsfart i 1880 en Forøgelse af 41 Fartøier og 15,107 Tons. Fragtfortjenesten er i samme Aar forøget med £ 20,244. Hvad specielt Dampskibstrafiken angaar, har Tilvæksten udgjort 23 Fartøier og 9,833 Tons.

Distriktets Forbrug af norske Produkter har som sædvanlig næsten udelukkende bestaaet af Klipfisk. Vistnok har der som tidligere været gjort Forsøg med Import af Tran og Øl men uden opmuntrede Følger; ogsaa efter norsk Træløst er der fremdeles ingen Efterspørgsel i Portugal.

Den direkte Indførsel af norsk Klipfisk i norske og svenske Fartøier til Vianna, Oporto og Lissabon opgik i 1880 til 518,300 Voger mod 516,000 i 1879.

Specielt til Lissabon indførtes 125,000 Voger løs Klipfisk, 17,600 Halvkasser à 22½ Kilos og 746 Bundter à 50 Kilos.

Efterat Jernbanen, der forener Portugals Hovedstad med Carceres i Spanien, i Aarets Løb er bleven færdig, har det vist sig, at Klipfiskbundter egne sig særdeles godt til at transporteres paa Æsler til det Indre af Naboriget. Da man har erholdt lønnende Resultater af denne Trafik, og der nylig er indløbet Rekvisitioner i stor Skala, tror Konsulatet, at de norske Exportører gjorde vel i at imødekomme disse nye spanske Konsumenter med en heltigjennem god Vare.

Den direkte Indførsel til Lissabon fra Christiansund af Halvkasser med Fisk har paa Grund af Reexporten til Brasilien og til Portugals vidtstrakte afrikanske Besiddelser taget et betydeligt Opsving, især da den direkte Tilførsel i Regelen byder friskere Produkt, billigere Priser og hurtigere Expeditioner end Omveien over Hamburg eller London.

Priserne paa norsk Klipfisk i Portugal i Aarets Løb have naturligvis efter Omstændighederne varieret meget, dog maa vel Gjennemsnitsprisen kunne sættes til 6,600 Reis pr. 60 fortoldede Kilos.

Som sædvanlig har det Meste af den indførte norske Fisk været af 2den og 3die Sort; undertiden har den været saa daarlig tørret, at den naturlige Følge deraf har været dens hurtige Forringelse i de portugisiske Toldpakhuse.

Det er derfor Konsulatets Pligt endnu en Gang at anbefale Exportørerne stor Omhyggelighed, saameget mere som Fragterne er de samme for slet som for god Vare.

Til Dampskibsførernes Protester, der gaa ud paa at Regndage skulle betragtes som Liggedage, naar der udlosses Klipfisk, tage de portugisiske Lastemodtagere fremdeles intet Hensyn uden for det Tilfælde, at der ved nøiagtige Bestemmelser i Certepartiet er indrømmet Fartøiet en saadan exceptionel Begunstigelse.

Der klages fremdeles, især fra Oporto, over, at formange konkurrerende Agenter ved forhastede og ubetænksomme Salg ofte foranledige Prisfald, som Markedets sande Stilling ikke gjorde nødvendig.

Større Sammenhold mellem de norske Exportører vilde sandsynligvis bidrage til at realisere høiere Priser, især derved at altfor store samtidige Skibninger til Portugal undgikkes.

Hvad de portugisiske Exportartikler angaar, kan det mærkes, at Saltpriserne for grov, hvid Vare for Nærværende holde sig i 1,800 Reis i Lissabon og 1,700 Reis i St. Ybes pr. Moj à 828 Liter langs Fartøiet. Exporten til Norden var hele Aaret igjennem betydelig, og medgik samtlige Beholdninger fra 1879. Høsten ifjor var med Hensyn til Kvantitet ujævn og i det Hele taget ikke synderlig stor. Da sidste Vinter har været særdeles regnfuld, og

Sommerudsigterne ere maadelige hvad Salt betræffer, tror ikke Konsulatet, at der vil blive noget snart Prisfald, især da Exporten, fornemmelig til Norge, i de sidste Maaneder har vedblevet at være livlig og ikke har ladet store Beholdninger tilbage paa Produktionsstederne.

Ihvorvel portugisisk Flaskekork i Almindelighed har været Gjenstand for mindre livlig Efterspørgsel end i de tvende foregaaende Aar, har dog Noteringerne paa de i Norden foretrukne Mærker i mange Tilfælde taget ikke saa liden Favør. Mærket $\frac{AB}{SS}$, som fra 1879 til 1880 betingede 28,800 Reis, staaer for 1880 til 1881 i 31,500 Reis pr. Qvintal à 100 Kilos. $\frac{AB}{S}$ er steget fra 23,400 Reis til 25,000 Reis. $\frac{V \& S}{A}$ fra 27,000 til 30,000 og $\frac{V \& S}{B}$ fra 18,000 til 21,000 Reis. Efter Fiskekork er der derimod nu liden Efterspørgsel, og holde Priserne sig forholdsvis billige. Det ligger forøvrigt i Korkespekulanternes Interesse at akkordere om Fragter direkte med norske og svenske Skibsrederier hellere end at stole paa Fragtslutning i portugisiske Havne, hvor passende fragtsøgende Fartøier paa antagelige Betingelser ikke altid staa til Tjeneste, hvorfor man ofte maa benytte Omveje over London og Hull med Dampskibe til Skade for selve Varen og til Forhøielse af dens Leveringspris paa Konsumtionsstedet.

Betræffende den for Portugal vigtige Artikel, Vin, var Aarets Høst i det Hele taget gunstig. Vistnok led ikke faa af Oportos kostbare Vindistrikter ikke lidet af den ødelæggende Phylloxera, men Vindruenhøsten i de øvrige Dele af Riget har, sammenlignet med de nærmest foregaaende Aars Produktion, været baade rigelig og god. Til Bordeaux er der i de sidste Maaneder blevet afskibet betydelige Kvantiteter, især Rødvin, for der at tilberedes i Overensstemmelse med det nordiske Markeds Fordringer. Vinpriserne varierede, som sædvanlig, i det Uendelige alt efter Artikelens Alder og Konsumenternes vekslede Smag. Al Portvin holder sig naturligvis fremdeles dyr. Paa Øen Madeira er der i de senere Aar mere og mere plantet Sukkerrør i de siden 1851 af Oidium Tuckeri skadede Vingaaarde. Madeiravinens Glansperiode synes ogsaa af andre Aarsager at være forbi. De skandinaviske Rigers direkte Vinimport fra Portugal indskrænker sig forøvrigt, med ubetydelige Undtagelser, til Portvin.

Portugal, som aldrig med Hensyn til Agerbrug har været noget fremragende Land, har, som sædvanlig, for at fylde sit eget og de nærliggende Landskabers Kornbehov i 1880 maatte importere store Kvantiteter Hvede, Bønner og Mais.

Til at føre Korn fra Philadelphia og New-York til Lissabon og Oporto har man for det Meste benyttet italienske og østerrigske Skibe. Norske og svenske Fartøier have derimod i det forløbne Aar i noget større Udstrækning end tidligere været sysselsatte med at føre Kaffe til England, Frankrige, Belgien og Østerrige via Lissabon for Ordre.

Til Lissabon indførtes under norsk Flag ca. 10,700 Tons Stenkul.

Til Veiledning for norske Rederier skal Konsulatet anføre følgende i Aarets Løb afsluttede Fragter:

Salt.	Fra Lissabon til Vlaardingen	9 sh. 6 d—13 sh.
„	—	- Maasslius 12—13 sh.
„	—	- Ostende 13 sh.
„	—	- Peterhead 13 -
„	—	- Stornoway 10 -

Salt.	Fra Lissabon til Rio de Janeiro	21—23 sh.
	” — - Rio Grande	34 sh.
	alt pr. Ton.	
	Fra Lissabon til Norge	110 til 120 Øre pr. norsk Tønne.
	” — - Gøteborg	120 Øre pr. 6 Kubikfod.
	” — - Gefle	130 til 135 Øre pr. 6 Kubikfod.
	Fra St. Ybes til Norge	110 til 145 Øre pr. norsk Tønne.
	” — - Gøteborg	125 Øre pr. 6 Kubikfod.
	” — - Stornoway	10 sh. pr. Ton.
Havre.	Fra Lissabon til Bordeaux	15 til 18 Frc. pr. Ton.
	” — - Bayonne	14½ - 20 — - —
Byg.	” — - Cherbourg	18 Frc. pr. Ton.
	” — - Dunkerque	16 — & 5 % pr. Ton.
	” — - Antwerpen	15 til 16 Frc. - —
*Kork.	” — - Stockholm	70 sh. pr. Ton.
	” — - Douglas	40 - - —
	” — - St. Petersburg	70 - - —
Jernmalm.	” — - England	7 sh. 6 d til 10 sh. pr. Ton.
	” — - Philadelphia	{ 2 Doll. & 5 % til 3 Doll. & 5 % pr. Ton.
Jernskrab.	” — - Philadelphia	5 sh. pr. Ton.
Phosphat.	” — - England	6 - til 11 sh. pr. Ton.
Kobbermalm.	Fra Pomaron til England	12 - pr. Ton.

De fleste norske og svenske Skibsførere, som besøge Lissabon og St. Ybes, foretrække at føre Salt for sit Rederiers Regning, dersom de ikke have erholdt udtrykkelig Ordre fra Rederiet til at slutte Fragt.

Barcelona.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	29	9,482	—	—	29	9,482	136,710
” Norge til Vicekonsulsstationerne	77	23,103	—	—	77	23,103	226,520
” andre Lande til Hovedstationen	42	20,219	1	238	43	20,457	638,980
” andre Lande til Vicekonsulsstationerne	69	28,998	64	25,991	133	54,989	759,520
Ialt	217	81,802	65	26,229	282	108,031	1,761,730

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	—	—	2	1,042	2	1,042	—
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	17	7,103	3	1,297	20	8,400	66,350
„ andre Lande fra Hovedstationen	4	1,261	65	26,757	69	28,018	24,940
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	64	26,227	128	44,942	192	71,169	336,450
Ialt	85	34,591	198	74,038	283	108,629	427,740

Af de ankomne Fartøier var 105 Dampskibe dr. 38,018 Tons.
Til Distriktet ankom 116 svenske Fartøier dr. 48,839 Tons.

Aarsberetning dateret 12te Mai 1881.

Skibsfart. Havnene i dette Distrikt besøgte i 1880 af følgende Antal norske Fartøier:

Ankomne:	105 Dampskibe	dr.	38,018 Tons
	177 Seilfartøier	-	70,013 —
	282 Fartøier	dr.	108,031 Tons
mod	79 Dampskibe	dr.	25,148 Tons
	167 Seilfartøier	-	58,422 —
	246 Fartøier	dr.	83,570 Tons i 1879.
	45 Dampskibe	dr.	15,234 Tons
	235 Seilfartøier	-	70,267 —
	280 Fartøier	dr.	85,501 Tons i 1878.
	29 Dampskibe	dr.	12,576 Tons
	215 Seilfartøier	-	68,912 —
	244 Fartøier	dr.	81,488 Tons i 1877.
Afgaaede:	106 Dampskibe	dr.	37,743 Tons
	177 Seilfartøier	-	70,886 —
	283 Fartøier	dr.	108,629 Tons.

Summen af den beregnede Bruttofragt for de med norske Fartøier til og fra Distriktets Havne ind- og udførte Ladninger beløber sig til:

Aar 1880	Kroner 2,189,470
— 1879	— 1,999,565
— 1878	— 1,899,350
— 1877	— 2,247,068

Af svenske Fartøier ankom der i 1880:

58 Dampskibe dr. 27,271 Tons
58 Seilskibe - 21,568 —

116 Fartøier dr. 49,839 Tons.

I den følgende Opgave over de til samtlige spanske Havne i de sex sidste Aar ankomne norske Fartøier er ikke indbefattet de, som ere ankomne fra en anden Havn inden samme Konsulatdistrikt.

Aar 1880	478 Fartøier dr. 154,082 Tons.
— 1879	458 — - 134,429 —
— 1878	474 — - 130,650 —
— 1877	432 — - 127,986 —
— 1876	380 — - 116,383 —
— 1875	367 — - 109,534 —

heraf fra Norge med Ladning:

Aar 1880	162 Fartøier dr. 38,256 Tons.
— 1879	141 — - 31,455 —
— 1878	173 — - 40,512 —
— 1877	155 — - 35,272 —
— 1876	104 — - 24,948 —
— 1875	135 — - 31,376 —

Summen af den beregnede Bruttofragt for de med norske Fartøier til og fra samtlige spanske Havne ind- og udførte Ladninger beløber sig til:

Aar 1880	Kroner 4,437,910
— 1879	— 3,476,295
— 1878	— 3,553,120
— 1877	— 3,938,120
— 1876	— 2,589,600
— 1875	— 2,703,800

Import. Af Klipfisk indførtes:

Til Barcelona:

Fra Norge med 21 norske Dampskibe og 5 Seilfartøier . .	Kg. 3,051,700
— 4 svenske —	” 558,250
— 3 spanske Seilfartøier	” 361,400
— 1 tydsk —	” 140,000
	Kg. 4,111,350
Fra Island, Shetland, Frankrige etc. . .	” 1,285,300
	Kg. 5,396,650

mod Kg. 3,788,600 fra Norge
 „ 1,516,800 - Island etc.

Kg. 5,305,400 i 1879.

Kg. 4,706,400 fra Norge
 „ 1,695,900 - Island etc.

Kg. 6,401,400 i 1878.

Kg. 4,716,250 fra Norge
 „ 915,250 - Island etc.

Kg. 5,631,500 i 1877.

Til Distriktets øvrige Havne:

Fra Norge	Kg. 7,085,900
„ Newfoundland, Labrador etc.	„ 10,725,100
	<u>Kg. 17,811,000</u>

Der er saaledes til Distriktets samtlige Havne ialt indført:

Fra Norge	Kg. 11,197,250
„ Newfoundland, Labrador, Island etc.	„ 12,010,400
	<u>Kg. 23,207,650</u>

mod Kg. 9,265,600 fra Norge
 „ 9,863,800 - andre Lande

Kg. 19,129,400 i 1879.

Kg. 9,773,600 fra Norge
 „ 8,322,300 - andre Lande

Kg. 18,095,900 i 1878.

Kg. 11,053,200 fra Norge
 „ 6,458,800 - andre Lande

Kg. 17,512,000 i 1877.

Til Havne i Bilbaos Distrikt:

Fra Norge med norske Fartøier	Kg. 13,856,000
„ svenske og andre Nationers Fartøier „	2,468,000
	<u>16,324,000</u>
Fra Island, Færøerne, Shetland, Newfoundland etc.	Kg. 4,870,000
	<u>Kg. 21,194,000</u>

mod Kg. 14,274,000 fra Norge
 „ 3,452,000 - andre Lande

Kg. 17,726,000 i 1879.

Kg. 12,470,000 fra Norge
 „ 3,609,000 - andre Lande

Kg. 16,079,000 i 1878.

Til Havne i Cadiz Distrikt:

Fra Norge	Kg.	150,000
„ Newfoundland	„	955,500
	Kg.	1,105,500

Fra Norge importeredes til samtlige spanske Havne:

Aar 1880 . .	Kg.	27,671,250
— 1879 . .	„	23,592,100
— 1878 . .	„	22,322,100
— 1877 . .	„	23,500,600
— 1876 . .	„	19,264,000
— 1875 . .	„	23,854,200

Af Stokfisk indførtes til Barcelona og Tarragona, de eneste spanske Havne hvor denne Vare finder Marked:

Kg. 140,900 i Aaret 1880.
„ 141,300 - — 1879.
„ 160,900 - — 1878.
„ 154,000 - — 1877.

Ifølge Opgave fra Generaltolddirektionen fortoldedes der af Klipfisk og Stokfisk ved samtlige spanske Toldkammere:

Kg. 44,202,000 i Aaret 1880.
„ 40,061,000 - — 1879.
„ 35,393,000 - — 1878.
„ 33,057,000 - — 1877.
„ 31,514,000 - — 1876.
„ 34,900,000 - — 1875.

Fra Norge indførtes der desuden:

Til Barcelonas Distrikt:

253 Tdr. Tran, 1,460 Sække Fiskeguano, 350 Tons Is, 30 Kasser Øl og 21 Bundter Kalveskind.

Til Bilbaos Distrikt:

8,990 Tdr. Rogn, 209 Tdr. Tran, 438 Tons Is og 150 Kasser Øl.

Til Cadiz Distrikt har der af andre Produkter ikke fundet nogen Indførsel Sted fra Norge.

Importen af Klipfisk til Spanien fra Norge udgjorde Aar 1880 63 % mod 58 % i 1879, 63 % i 1878 og 72 % i 1877. Heraf ankom 78.2 % under norsk Flag mod 83 % i 1879 og 73 % i 1878. De øvrige norske Produkter ere næsten udelukkende indførte med norske Fartøier.

Prisen paa norsk prima Klipfisk fra Lager holdt sig i de tre første Maaneder af 1880 i omtrent 30 Pesetas pr. 40 Kg., men gik senere ned, den laveste Pris 26 Pesetas var i Begyndelsen af Juni.

Den første direkte Indførsel af Fisk af den nye Fangst fandt Sted den 17 Juni, Prisen aabnedes med 32 Pesetas, men efterhaanden, som nye Partier ankom, nedsattes den til 27 Pesetas, som med nogle Fluktuationer blev den raadende indtil i Slutningen af Oktober, da den begyndte at tage Favør og efterhaanden steg til 32 Pesetas, som opnaaedes ved Aarets Slutning. Efter smaa Fluktuationer, bevirkede ved den større eller mindre Tilførsel og Afsætning, er Prisen siden gaaet ned til 30 Pesetas, som er den for Øeblikket gjældende.

I Aarene 1879, 1878 og 1877 ankom det første Parti den 26 Mai, og Prisen aabnedes med 37 Pesetas, for efterhaanden at gaa ned til 30 Pesetas, der kan ansees som Gjennemsnitspris fra Lager, inklusive Toldafgifter Pesetas 23.50 pr. 100 Kg.

Stokfisk, hvoraf Forbruget er ubetydelig og blot finder Sted i Catalonien, betales med 32—34 Pesetas pr. 40 Kg. fra Lager.

Importen af Planker og Bord fra Norge i 1880 var:

Til Barcelona	Kbm.	1,550
„ øvrige Havne	—	7,150
	Kbm.	8,700
mod Kbm. 5,050 i 1879		
samt til Bilbaos Distrikt	—	4,860
mod Kbm. 2,440 i 1879		
og til Cadiz Distrikt	—	700
	Kbm.	14,260

Af ordinær skaaren og huggen Last importeredes til hele Spanien:

Aar 1880 . .	Kbm.	309,130
— 1879 . .	—	277,850
— 1878 . .	—	297,570
— 1877 . .	—	286,150
— 1876 . .	—	280,990

Importen fra Norge udgjorde saaledes kun 4.6 % mod 3 % i 1879 og 5 % i 1878.

De norske dampskaaene Planker sælges til samme Pris som de svenske og finske, nemlig til Pesetas 60 pr. Tylvt reduceret til 3" $\times$ 9" 14 Fods Furu, men Importen deraf er høist ubetydelig og bestaar af daarligere Sorter, hvis Pris er omtrent 10 % lavere.

Export. Dampskibsforbindelserne med Norge og Sverige have i de senere Aar bidraget til at forøge den direkte Export af Vin og Frugt til disse Lande, især fra Malaga, Tarragona og Cadiz, ihvorvel samme endnu kun indskrænker sig til nogle hele Ladninger aarlig samt mindre Partier med hvert af de svenske Dampskibe, som paa Reise fra Frankrige og Italien anløbe nævnte Havne for at komplettere sine Ladninger.

Med Seilfartøier er der med Destination til de forenede Riger kun blevet afskibet Salt fra dette Distrikt.

Fra Torrevieja exporteredes til Udlandet:

16,582	metr.	Tons	med 32	norske	Fartøier
8,088	—	—	—	17 svenske	—
6,714	—	—	—	12 russiske	—
4,729	—	—	—	14 britiske	—
1,300	—	—	—	4 tyske	—
450	—	—	—	1 græsk	—
415	—	—	—	1 italiensk	—
339	—	—	—	1 fransk	—

38,617 metr. Tons
mod 24,950 metr. Tons i 1879.

Heraf var destineret:

9,845 metr. Tons til Norge med 17 norske Fartøier	
9,430 — — — Sverige —	8 norske og 11 svenske Fartøier
19,275 metr. Tons.	

Prisen ved det derværende Saltværk, som tilhører Staten, bibeholdtes uforandret:

Pesetas 9	for vadsket
— 7.50	- ordinært uvadsket (rødt og graat)

pr. 1,000 Kg. paa Vægten i Saltgaarden.

Samtlige Omkostninger indtil Varen er ombord, hvilke paavile Kjøberen, beløbe sig til Pesetas 1.50 pr. 1,000 Kg.

Forraadet er tilstrækkeligt for den paaregnede Export, indtil den nye Indsamling kan finde Sted i Sommer, men Kvaliteten, især af det hvide, er ei særdeles smuk.

Paa Øen Iviza og i Nærheden af Cap Gata findes Saltværk, som tilhøre private Selskaber, hvorifra der til Export leveres hvidt Salt, grovkornet og af smuk Kvalitet, til 10 Pesetas pr. metr. Ton ombord, men da Tilvirkningen hidtil har været indskrænket, kan der først efter den nye Indsamling med Sikkerhed paaregnes at ville findes tilstrækkelige Forraad.

Fractfart. Af nedenstaaende Redegjørelse vil det fremgaa, i hvilken Fractfart norske og svenske Fartøier have været anvendte i det forløbne Aar.

Ved Importen. Fra Sverige har intet norsk eller svensk Dampskib bragt nogensomhelst Ladning til Havnene i dette Distrikt. 15 norske og 17 svenske Seilfartøier hidbragte Trælast fra Sverige og 37 norske og 9 svenske Fartøier samme Ladning fra finske Havne til en Gjennemsnittsfragt af 85 Francs & 5 % pr. Petersb. Stand.

Fra Norge have 16 norske og 5 svenske Dampskibe bragt Klipfisk til forskellige Havne, efter først at have udlosset Partier i Nordspanien og Portugal, til en Gjennemsnittsfragt af Pesetas 2.50 pr. 3 Voger.

17 Seilfartøier have deltaget i samme Fart til en Gjennemsnittsfragt af 2 Pesetas.

5 norske Seilfartøier have bragt Trælast fra Norge til en Gjennemsnittsfragt af 65 Francs pr. 165 eng. Kub. Fod.

Fra Nordamerika er ankommet med Bomuld, Petroleum, Stav, Planker, Sprit, Mais etc. 35 norske og 5 svenske Seilfartøier til en Gjennemsnittsfragt af 4 sh. 6 d pr. Fad Petroleum og Sprit à 40 Gallons, 15 sh. 32 d pr. $\frac{1}{2}$ Bomuld, $\frac{1}{2}$ 90 pr. 1,000 Stav og £ 4 pr. St. Petersb. St. Planker.

Fra Peru og Chile er ankommet til Valencia med Guano 4 svenske Fartøier til en Gjennemsnittsfragt af 48 sh. pr. eng. Ton.

Fra England med Stenkul 10 norske Dampskibe og 6 Seilfartøier samt 10 svenske Dampskibe og 6 Seilfartøier til en Gjennemsnittsfragt af 16 sh. 6 d pr. eng. Ton. I denne Fractfart trænge Dampskibene Seilfartøierne fuldstændig tilside. Til Barcelona importeredes fra England 238,130 Tons Stenkul med 242 Dampskibe og blot 24,250 Tons med Seilfartøier.

Indførselstolden udgjorde:

Aar 1880	Pesetas 81,549,837
— 1879	— 78,243,551
— 1878	— 67,568,421
— 1877	— 63,954,192

Ved Exporten. Til La Platafloden 4 norske og 1 svensk Seilfartøi til Gjennemsnitsfragt af Francs $22\frac{1}{2}$ pr. Pibe.

Til Nordamerika med Vin, Lakritsrod, gamle Jernbaneskiner, Jernmalm, Salt etc. 17 norske og 2 svenske Fartøier til Gjennemsnitsfragt af 14 sh. pr. Ton Vin og Lakritsrod og 11 sh. pr. Ton Jernbaneskiner, Malm og Salt.

Til England med Frugt, Vin, Hø og Malm 6 norske Dampskibe og 9 Seilfartøier samt 1 svensk Seilfartøi til Gjennemsnitsfragt af 2 sh. pr. Kasse Appelsiner, 22 sh. pr. Ton Hø, pressede i Baller, og 10 sh. pr. Ton Malm.

Til Frankrige med Vin, Frugt og Malm 3 norske Dampskibe og 1 Seilfartøi samt 11 svenske Dampskibe og 2 Seilfartøier til Gjennemsnitsfragt af 30 Francs pr. 1,000 Litres Vin og Frcs. 3.50 pr. Kasse Appelsiner.

Til Østersøen med Salt var Gjennemsnitsfragten Kr. 1.50 pr. 6 svenske Kub. Fod.

Fragtfarten har i det forløbne Aar været lidet gunstig, uagtet de forenede Rigers Fartøier fortrinsvis finde Beskjæftigelse til samme Fragt som andre Nationers. Udsigterne for indeværende Aar ere desværre lige daarlige.

Den eneste Forandring, der siden Konsulatets Aarsberetning for 1879 har fundet Sted i de Toldafgifter, som norske og svenske Produkter have at erlægge, er, at ifølge Dekret af 24 Marts sidstleden er Indførselstolden paa Trælast reduceret fra Pesetas 2.75 til Pesetas 2 pr. Kub. M. for de Nationer, som have Handelstraktat med Spanien. For at kunne nyde godt af denne Nedsættelse, maa Importørerne af de fra Norge og Sverige expederede Ladninger med Toldangivelsen indlevere et Oprindelsesbevis, udfærdiget af Lokalautoriteterne og bekræftet af den spanske Konsul i Distriktet.

Fra norske Fartøier er der kun rømt 4 Sømænd, som ikke have kunnet paagribes.

Af Hyrebeløb hjemsendtes i 1880 til Norge gennem Konsulatet af 15 Sømænd Kr. 1,412.

Vexelkurserne i Barcelona have i 1880 fluktueret mellem 48 og $48\frac{1}{2}$ pence for 5 Pesetas paa London 3 M. Dato; Francs 5 og 5.10 for do. paa Paris 8 D. Sigt.

De indkomne Læsteafgifter have beløbet sig til:

Ved Hovedstationen:	Af norske Fartøier . . .	Pes. 2,405.70	
	„ svenske — . . .	— 1,250.10	3,610.80
Ved Vicekonsulsstationerne:	Af norske Fartøier . . .	Pes. 6,304.00	
	„ svenske — . . .	— 2,872.70	9,176.70
			Pes. 12,787.50

heraf indbetaltes i Konsulskassen Kr. 5,784.95.

Sundhedstilstanden har været og vedbliver i enhver Henseende at være fuldkommen tilfredsstillende saavel i dette Distrikt som i hele Spanien.

Algier.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande til Hovedstationen	19	8,439	—	—	19	8,439	211,750
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	23	8,911	18	7,406	41	16,317	214,270
Ialt	42	17,350	18	7,406	60	24,756	426,020
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	11	4,525	—	—	11	4,525	66,535
„ andre Lande fra Hovedstationen	4	1,632	14	6,293	18	7,925	17,850
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	19	7,492	11	4,533	30	12,025	79,800
Ialt	34	13,649	25	10,826	59	24,475	164,185

Blandt de ankomne Fartøier var 10 Dampskibe dr. 4,213 Tons.

Til Distriktet ankom 15 svenske Fartøier dr. 6,509 Tons.

Aarsberetning dateret 29de Juni 1881.

Kolonien Algiers Handelsomsætning i 1880 var særdeles livlig. Høsten faldt ogsaa meget godt ud og skaffede Kolonisterne og Araberne Midler til at gjøre betydelige Indkjøb af de for Agerbruget m. m. nødvendige Artikler.

Toldindkomsterne vare 1,244,587 Francs større end i 1879, da de opgik til Francs 10,931,118.

Exporten viste kun for nogle Varers Vedkommende Formindskelse, nemlig for Olie, hvoraf Høsten faldt mindre rigelig ud end i 1879, crin végétal, Kork samt Kreaturer. Derimod steg Exporten

af Alfa	til 80,896,132 Kg.	mod 62,585,983 i 1879.
- Vin	- 104,255 Hl.	— 6,181 - —
- Jernmalm	- 5,099,174 Qvint.	— 4,390,323 - —
- Kobber- og Blymalm	- 200,520 — —	53,935 - —

Af Korn udførtes 2,829,300 Hl. eller 823,323 mere end i 1879.

Til Norge udførtes af sidstnævnte Vare fra Oran:

13,852 Qvintaler med norske Fartøier
26,531 — — fremmede —

40,383 Qvintaler, hvis Værdi ansloges til 807,660 Francs, desuden 6,000 Kg. crin végétal samt lidt Vin.

Til Sverige exporteredes 154,193 Kg. crin végétal til en Værdi af Frs. 38,548, samt et mindre Parti Vin med efter Opgivende godt Resultat.

Blandt de Lande, til hvilke der foregaar Export fra Algier, indtog de forenede Riger:

i 1877 14de Plads med 0.05 % af den hele Exportværdi.

i 1878 17de — — 0.03 % - „ „ —

i 1879 var Exporten for ubetydelig til at opføres, og for 1880 savnes officielle Opgaver.

Importen, som kun aftog for nogle faa Artiklers Vedkommende, forøgedes derimod betydelig for de fleste Andres og oversteg den i 1879 med bl. A. 13½ Mill. Francs for vævede Varer, hvoraf næsten 10 Mill. alene for Bomuldstøier, 105,000 Qvintal. Stenkul, 3,680 Hl. Brændevin, 602,700 Francs for Metalarbeider, 3,653,084 Kg. Jern- og Støbegods, endelig 4 Mill. Francs for forskellige Sorter Bygningsmateriel, Træløst dog herfra undtaget.

Af Træløst indførtes omtrent det samme Kvantum af „bois brut“, men af „bois scié“ ikke mindre end 9,499,812 Meter eller mere end det Dobbelte end i 1879.

At Indførselen af Bjælker og Spirer ikke forøgedes har sin Grund i, at man ved Husebygning nu har begyndt at anvende billig T-Jern til Gulve og til Tagmønstre, og er dette i Særdeleshed Tilfælde i Provinsen Constantine.

Den usædvanlige Forøgelse i Indførselen af skaaren Last bestaar væsentlig af amerikansk spruce og østerrigske Bord, hvilke som billigere til Skade for vor, vistnok dyrere, men langt varigere Furu begynde mere og mere at efterspørges til de første provisoriske Bygninger ved Anlæg af Kolonisationscentre.

Saavidt det vides, har der ikke været nogen Efterspørgsel efter vor Gran, hvilken heller ikke synes at kunne indlade sig i Konkurrence med den billigere østerrigske Vare, som her antages, hvad Kvalitet angaar, at staa omtrent midt imellem Furu og Gran.

Amerikansk spruce kostede 190 Francs pr. St. Pet. Stand. frit i Havn her, samt Triest- og Fiumebord i Gjennemsnit 175 Francs pr. 100 Stkr., hvert Bord holder stedse 4 Meter i Længde, i Bredde mellem 23 til 35 Centimeter og i Tykkelse fra 27 til 29 Millimeter. Salgsprisen hersteds var for am. spruce Fr. 1.10 for 3" × 9" og Fr. 0.80 for 2½" × 7" pr. Meter secunda Middelkvalitet og for østerrigske Bord Fr. 1.75 à 2.75 pr. Stk. alt efter Bredden.

Sveriges Andel i Importen til Kolonien Algier bestod væsentlig af Trælaster, nemlig 39 Ladninger indeholdende tilsammen 16,157 Tons (heraf med norske Fartøier 29 Ladninger indeholdende 12,143 Tons) eller en Forøgelse af 15 Ladninger og omtrent 2,250 Stand., saaledes næsten 50 % mere end i 1879. Disse Ladninger bestode for det Meste af 3" $\times$ 9" og 2½" $\times$ 7" secunda og tertia samt Bjælker og nogle Spirer. Af høvlede Bord ankom til Algier 1,220 Tylvter.

Salgspriserne her paa Pladsen for svensk Trælaster vare Frcs. 1.30 à 1.35 pr. Meter for 3" $\times$ 9" secunda Middelskvalitet og Frcs. 66 à 70 pr. støre for Furubjælker.

Endvidere indførtes fra Sverige som Ballast 35,014 Kg. Jern.

Fra Norge indførtes der blot et lidet Parti Tran.

De forenede Rigers Export til Kolonien bestaar saaledes næsten udelukkende af Trælaster samt lidt Jern, men af de mange Indførselsartikler, hvorefter Efterspørgselen blandt Kolonister og Araber Aar for Aar tiltager, som f. Ex. Agerbrugs- og andre Redskaber, burde dog idetmindste nogle af vore Tilvirkninger kunne bane sig Vei til Algier. Forbruget af Øl tiltager ikke saa lidet, men der klages ofte over dets mindre gode Beskaffenhed.

Af Mangel paa direkte Forbindelse med Kolonien have vore mindre Industriprodukter vanskelig for at konkurrere med andre Landes. Det beste Middel til at faa et eller andet af vore Fabrikater introduceret synes at være, at man med et af de Fartøier, som bringe Trælaster hertil og som ofte befragtes fra Arendal, Gøteborg og de norrlandske Byer, oversendte Prøver til Konsulatet for ved sammes Foranstaltning at udstilles ved de Landbrugsudstillinger, som næsten aarlig afholdes i et eller andet af Departementerne, eller paa anden hensigtsmæssig Maade gjøres bekendte.

Blandt de Lande, der exportere til Algier, indtog de forenede Riger:

i 1877	8de Plads med	0.54 %	af den hele Importværdi.
i 1878	10de — —	0.69 %	- " " —
i 1879	12te — —	0.30 %	- " " —

Frankrige indtager 1ste Plads med omtrent 75 %, dernæst fulgte i 1877 England, Spanien, Italien, Tyrkiet etc. I 1878 kom Rusland og Nordamerika forbi de forenede Riger og i 1879 ogsaa Belgien, Østerrige og Tydskland.

Skibsfarten. Til Kolonien Algier ankom i 1880:

1,240 franske Dampskibe	dr.	943,230 Tons.
436 andre —	-	247,199 —
274 franske Seilfartøier	-	78,786 —
1,168 andre —	-	127,083 —

Ialt 3,118 Damp- og Seilfartøier dr. 1,396,298 Tons.

Sammenlignet med 1879 viser det franske Flag en Forøgelse af 63 Damp- og 45 Seilfartøier dr. tilsammen 226,784 Tons og andre Nationer en Forøgelse af 81 Dampfartøier men en Formindskelse af 101 Seilfartøier, dog en Forøgelse i Drægtighed af 45,667 Tons.

I Almindelighed viser det sig, at det franske Flag vinder paa de øvrige, at Seilfartøier mere og mere trænges tilside af Dampskibe samt at de store Dampskibe begynde at træde istedetfor de mindre.

Trælastfragterne have vistnok været søgte af Dampskibe, men Seilfartøierne kunne være temmelig sikre paa at beholde dem, saalænge manglende Kairum er til Hinder for at foretage Losning paa saa kort Tid, som fordres for Dampskibe.

Den af norske til Kolonien Algier ankomne og derfra afgaaede Fartøier optjente Bruttofragt udgjorde Frs. 843,100 mod Frs. 572,100 i 1879 og for svenske Fartøier Frs. 199,000 mod Frs. 48,100 i 1879, altsaa en Forøgelse af resp. Frs. 271,000 og Frs. 150,900.

Fragten var i Gjennemsnit pr. løbende Ton:

for norske Fartøier	1880	Francs	27.20
	1879	—	27.32
for svenske	—	1880	— 20.73
	—	1879	— 36.33

Fragterne til Distriktet vare for Trælaster fra Sundsvalls og Hernösands Distrikter resp. Frs. 78 + 5 % og 80 + 5 % med eller uden $\frac{2}{3}$ Fragt for Dækslast, fra Canada Frs. 85 à 88 $\frac{1}{2}$ in full alt pr. St. Petersb. Stand., fra Triest med et norsk Dampskib 24 $\frac{1}{2}$ Frs. + 5 % pr. 100 Stkr. Bord. For Stenkul fra England betales 15 Frs. pr. Ton.

Udfrakterne vare for Alfa til Leith 17 sh. og til Newcastle 14 sh. pr. Ton samt for Korn til Dunkerque 14 à 16 Frs. pr. Ton.

Blandt de forskjellige Nationers Fartøier, der drive Skibsfart paa Kolonien Algier, indtog i Forhold til det hele Tontal de

	norske	svenske
1877 . . .	8de Plads med 1.03 %;	9de med 0.32 %
1878 . . .	5te — — 1.68 %;	10de — 0.33 %
1879 . . .	5te — — 1.30 %;	14de — 0.15 %

Frankrige indtager den første Plads med i Gjennemsnit 65.6 %, derefter kommer England, Spanien og Italien med resp. 22.22, 6.31 og 3.44 %.

Handels- og Søfartslovgivning. Blandt Forandringer i Kolonien Algiers Lovgivning i det forløbne Aar kan nævnes to, der berøre vore Interesser, nemlig Dekreterne om:

at fra og med 5te August 1880 og indtil videre skal der erlægges en Afgift af 35 Centim. pr. tonneau de jauge af alle til eller fra Oran med Ladning ankommende eller afgaaede Fartøier, samt om Revision af „Tarif de l'octroi de mer“.

Tidligere var Trælaster og Jern fri for at erlægge Havnepenge, men fra den 10de Oktober 1880 til den 1ste Januar 1884 ere nedennævnte Varer underkastede følgende Afgifter:

Plade- rundt- firkantet- og T-Jern, med Undtagelse af Jernbaneskiner, 25 Centim. pr. 100 Kg.; forarbejdet Støbe- og Smedegods, med Undtagelse af Landbrugsredskaber og Maskiner af alle Slags, 50 Centim. pr. 100 Kg., samt uforarbejdet og skaaren Trælaster 1 Frc. pr. stère.

Hvorvidt denne Afgift vil komme til at indvirke skadeligt paa vor Trælaster-export, er det endnu for tidligt med nogen Bestemthed at udtale sig om. I 1880 var det kun faa Ladninger, som rammes af Dekretet, og Salgspriserne forhøiedes derfor ikke. I Almindelighed stiller Prisen paa vor Furu sig hersteds saa høi, at Kolonisterne og Araberne knapt have Raad til heraf at gjøre sine Indkjøb, og skulde Prisen blive endnu høiere, er der Fare for, at Benyttelsen af billigere Trævarer bliver mere almindelig eller idetmindste, at vor Export ikke vil komme til at holde Skridt med den paa Grund af den fremadskridende Kolonisering forøgede Trælasterimport. I Bougie f. Ex. er, efter hvad Vicekonsulen dersteds melder, Efterspørgselen efter vor Furu næsten ophørt, og der indførtes heller ikke dertil nogen Ladning i 1880.

Næringsveie m. m. Efter Fuldførelsen af nogle mindre Jernbanelinier, væsentlig byggede for Alfatilberedningens Skyld, er Exporten af Alfa betydelig tiltaget, men synes i 1880 at skulle indskrænkes noget paa Grund af, at der nylig i Departementet Oran er udbrudt Oprør blandt Araberne.

Særdeles heldige Udfragter erholdtes til England paa Grund af denne Export. Fartøier derimod, som vare destinerede til Amerika, have maattet afgaa i Ballast; men maaske kunde der nu ogsaa dertil erholdes Udfragter, da der, efter hvad der berettes, skal være afsluttet Kontrakt om 650,000 Tonnes Jernmalm, hvoraf der i Løbet af 3 Aar vil blive udskibet fra Bône 150,000 Tonnes.

Fuldendelsen af Jernbanen mellem Arzew og Saltgruberne turde ikke lade vente længe paa sig.

Udsigterne for 1881 ere ikke lysende, da Kornhøsten i Almindelighed er faldt under Gjennemsnittet og tildels endog er fuldstændig mislykket, saaledes paa flere Steder inden Dep. Oran. Regjeringen er imidlertid for at lindre Nøden betænkt paa at lade udføre forskellige Byggeforetagender samt at paaskynde Jernbanearbejderne.

For Kolonisationens uafbrudte Fortsættelse fordres der af Moderlandet en Kredit paa 50 Millioner Francs. Derved vil den ellers befrygtede ringere Efterspørgsel efter Træløst og Fartøier til sammes Hidbringelse maaske i nogen Grad modvirkes.

Helbredstilstanden har i 1880 været god.

Port au Prince (Haiti).

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	—	—	3	1,419	3	1,419	—
„ andre Lande til Hovedstationen	2	680	2	695	4	1,375	?
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . .	6	1,811	32	12,271	38	14,082	?
Ialt	8	2,491	37	14,385	45	16,876	?

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande fra Hovedstationen	2	695	1	355	3	1,050	29,340
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	33	12,477	—	—	33	12,477	530,010
Ialt	35	13,172	1	355	36	13,527	559,350

Til Distriktet ankom 15 svenske Fartøier dr. 5,054 Tons.

Aarsberetning dateret 23de April 1881.

Handelen har i de væsentligste Forretningsbrancher i det Hele taget været bedre i det forløbne Aar.

Høsten af Øens vigtigste Produkt, Kaffe, har i 1880 været god; men uheldigvis have Priserne i Europa og de Forenede Stater været meget ugunstige, og som Følge heraf have Priserne hersteds været tvungne til at følge den lave Tendens. De have varieret mellem § 12 og § 7, de begyndte med § 12—§ 10 pr. 100 Th , men faldt til § 8—§ 7, alt efter Kvalitet. Kaffen er bleven rensed med langt større Omhu, og følgelig har Kvaliteten vundet.

Logwood er exporteret i større Omfang i 1880, Priserne have været fra § 17 til § 15 $\frac{1}{2}$ for bedste Kvalitet og § 15 til § 14 for daarligere Kvaliteter pr. 2,000 Th frit ombord.

Andre Artikler saasom Bomuld, Mahogany, Vox og Honning ere blevne exporterede i mindre Omfang.

Indførselen af Manufakturvarer fra Europa var meget stor i Begyndelsen af Aaret, men tog af igjen ved Aarets Slutning. Den pludselige Smag for amerikanske Bomuldsvarer har taget meget af, og man begynder igjen at foretrække engelske og franske Varer.

Næringsmidler som Flesk, Korn, Fisk etc. ere blevne indførte rigeligere end sædvanlig; disse Artikler indføres fra de Forenede Stater og Halifax.

Indførselen af Vine og Likører fra Frankrige har været som sædvanlig. Lyst Øl fra Amerika finder fremdeles god Afsætning paa de vigtigste Markeder her og bidrager meget til at formindske Indførselen af engelsk og tysk Øl.

Indførselen af „white pine“ og „pitch pine“ fra Wilmington og de Forenede Stater har i 1880 været god.

Der er udfærdiget en Lov om Bygning af to Fyrtaarne, et paa Arcadius og et paa Lamantin. Grundet herpaa er der i Fyraftgift paalagt alle Fartøier

under fremmed Flag 6 c pr. Ton for hver Reise og Fartøier under haitisk Flag 3 c.

Afgiften paa Logwood er bleven forhøjet fra § 1.20 pr. 1,000 $\mathcal{R}$ til § 1.80. Afgiften er nu § 3.60 pr. Ton à 2,000 $\mathcal{R}$ fransk Vægt istedetfor som tidligere § 2.40.

R i g a.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	25	3,928	46	12,161	71	16,089	38,520
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	37	3,211	13	1,691	50	4,902	26,220
„ andre Lande til Hovedstationen	148	31,253	123	34,829	271	66,082	227,410
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	67	11,141	62	13,491	129	24,632	122,450
Ialt	277	49,533	244	62,172	521	111,705	414,600
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	22	2,715	2	325	24	3,040	44,590
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	45	6,187	5	294	50	6,481	78,200
„ andre Lande fra Hovedstationen	314	78,047	2	570	316	78,617	1,326,360
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	103	18,951	26	4,102	129	23,053	284,350
Ialt	484	105,900	35	5,291	519	111,191	1,733,500

Blandt de ankomne Fartøier var 67 Dampskibe dr. 16,897 Tons.

Til Distriktet ankom 364 svenske Fartøier dr. 71,237 Tons.

Aarsberetning dateret 22de Marts 1881.

Distriktet besøgte i 1880 af 521 norske Fartøier dr. 111,705 Tons mod 485 dr. 92,341 Tons i 1879 og 495 dr. 93,656 Tons i 1878, heraf falder paa Hovedstationen 342 Fartøier dr. 82,170 Tons mod 280 dr. 62,237 Tons i 1879 og 330 dr. 71,720 Tons i 1878.

Denne Forøgelse, som udelukkende falder paa Hovedstationen, har sin Aarsag i den usædvanlige Livlighed, som i den første Del af Aaret gjorde sig gjældende i Trælasthandelen hersteds.

Med Ladning ankom fra Norge til Distriktet: 62 norske Fartøier dr. 7,139 Tons mod 99 dr. 11,895 Tons i 1879 og 111 dr. 11,953 Tons i 1878 samt i Ballast 59 dr. 13,852 Tons mod 91 dr. 17,005 Tons i 1879 og 83 dr. 16,418 Tons i 1878. Fra Norge ankom desuden med Ladning 11 svenske Fartøier dr. 1,961 Tons og i Ballast 7 dr. 903 Tons.

Til Norge afgik med Ladning 67 norske Fartøier dr. 8,902 Tons mod 135 dr. 17,529 Tons i 1879 og 101 dr. 12,466 Tons i 1878 samt i Ballast 7 Fartøier dr. 619 Tons mod ingen i 1879 og 5 dr. 884 Tons i 1878. Til Norge afgik desuden med Ladning 40 svenske Fartøier dr. 6,647 Tons samt flere russiske og udenlandske Fartøier, hvis Drægtighed Konsulatet ikke ser sig istand til at angive.

Fragtbeløbet for de til Norge afgaaede norske Fartøier udgjorde Kr. 122,790 mod Kr. 210,980 i 1879 og Kr. 170,100 i 1878 samt for de til Udlandet afgaaede Kr. 1,610,710 mod Kr. 1,203,670 og Kr. 1,303,500 i 1878.

Fragtbeløbet for de fra Norge ankomne norske Fartøier udgjorde Kr. 64,740 mod Kr. 144,380 i 1879 og Kr. 110,000 i 1878 samt for de fra Udlandet ankomne Kr. 349,860 mod Kr. 518,730 i 1879 og Kr. 357,600 i 1878.

Hele Bruttofragtbeløbet udgjorde altsaa for norske Fartøier Kr. 2,148,100 mod Kr. 2,077,760 i 1879 og Kr. 1,932,200 i 1878.

Distriktet besøgte i 1880 af kun 364 svenske Fartøier dr. 71,237 Tons mod 481 dr. 101,874 i 1879 og 427 dr. 101,730 i 1878.

Aarsagen til denne Formindskelse ligger i den næsten fuldstændige Mangel paa Kornfragter, som var raadende hersteds i 1880.

Handelsrørelsen mellem Distriktet og Norge var i 1880 ei saa livlig som i de foregaaende Aar. Sildepriserne gave Exportørerne mindre Anledning til at søge vort Marked, og Korn var her for dyrt til at give nogen Fortjeneste til Norge.

I 1880 indførtes der hertil fra Norge Varer, som ikke før ere blevne importerede, nemlig flere Ladninger fra Christianiafjorden med prikket og hugget Sten samt Feldspath og Kvarts. Udførselen fra Hovedstationen bestod væsentlig af Hamp og Lin.

Af Sild indførtes fra Norge og Sverige Brutto Tønder 59,994 mod 90,601 i 1879 og 145,274 $\frac{1}{2}$ i 1878. Heraf falder paa Hovedstationen Brutto Tdr. 42,630 $\frac{3}{4}$ mod 60,602 $\frac{1}{2}$ i 1879 og 91,753 $\frac{3}{8}$ i 1878, paa Libau Tdr. 9,457 $\frac{1}{4}$ mod 23,172 $\frac{1}{4}$ i 1879 og 32,870 $\frac{1}{4}$ i 1878, paa Pernau Tdr. 5,648 mod 5,457 i 1879 og 14,347 $\frac{1}{4}$ i 1878 og paa Windau Tdr. 2,258 mod 1,369 $\frac{1}{4}$ i 1879 og 6,303 $\frac{3}{4}$ i 1878. Tdr. 2,705 $\frac{1}{2}$ kom fra Sverige. Endvidere indførtes der et Par Tusinde Tønder islandsk Sild, der indførtes fra Norge og saaledes figurerer i Opgaverne. Af stor Indflydelse paa Norges Sildehandel var det betydelige Fiske ved Skotland. De lave Noteringer for den skotske Sild foranledigede en følelig Konkurrence paa vort Marked. Saaledes indførtes

der f. Ex. til Hovedstationen Brutto Tønder 25,924 og til Libau endnu mere eller Brutto Tønder 67,518⁵/₈ eller omtrent tre Gange mere end i andre Aar. Sildepriserne vekslede ganske betydelig, nemlig i Forhold til Kvalitet og Efter-spørgsel mellem 10 og 25 Rubel pr. Tønde.

Samtlige Sildeimportører klage over ufordelagtigt Marked; der findes endnu ganske betydelige Kvantiteter, som neppe ville blive oprømmede før ved Skibsfartens Aabning. Ved Aarets Slutning laa der usolgt ved Hovedstationen 18,000 Tdr. og medio Marts ca. 10,000 Tdr.

Efterfølgende Tabel viser, hvorfra Silden er indført og det Resultat, som den har givet efter Vragning og Pakning:

Norsk Sild fra:	Før Vrag- ningen.	Efter Vrag- n. og Pakn.	Kron.	Enkel Vrag- ning.	Dobbel Vrag- ning.	Dobbel Vrag- ning K.	Raad- den.
Bergen	16,335 ¹ / ₄	12,930 ³ / ₄	—	9,646 ¹ / ₂	3,014 ¹ / ₄	270	—
Kristiansund	10,140 ¹ / ₄	7,052 ³ / ₄	—	5,740 ³ / ₄	1,304	8	—
Stavanger	6,416 ¹ / ₄	5,722 ¹ / ₄	—	4,886	815 ³ / ₄	20 ¹ / ₂	—
Haugesund	4,869 ³ / ₄	4,334 ¹ / ₂	—	2,954 ³ / ₄	1,377 ³ / ₄	2	—
Stettin	1,390 ³ / ₄	1,143 ¹ / ₈	—	892 ¹ / ₂	226 ⁵ / ₈	24	—
Sverige	643 ¹ / ₂	597	—	330	263	4	—
Karlskrona	620	589	—	477	112	—	—
Lübeck	432	372 ¹ / ₂	—	224	145 ¹ / ₂	3	—
Reval	154	149	—	126	23	—	—
Hamburg	104	86	—	49	30	7	—
Stockholm	1,438 ¹ / ₂	1,270 ¹ / ₄	—	1,114 ¹ / ₂	150 ³ / ₄	5	—
Libau	83	75 ³ / ₄	—	31 ³ / ₄	44	—	—
Göteborg	3 ¹ / ₂	3	—	3	—	—	—
Summa	42,630 ³ / ₄	34,325 ⁷ / ₈	—	26,475 ³ / ₄	7,506 ⁵ / ₈	343 ¹ / ₂	—

I Libau, hvor Sildehandelen i de senere Aar har tiltaget betydelig, hvorved vor Plads er paaført en stærk Konkurrence, sorteres og pakkes Silden efter temmelig liberale Principer, og har dette til Følge, at Prisen der kan sættes lavere end her. Herværende Sildehandlere have paa Grund heraf været betænkte paa at faa ophævet den obligatoriske Sildevragning; det kom imidlertid ikke længere end til Beslutning om at omarbejde Reglementet. Efter det nye Reglement, som tildels traadte i Kraft allerede i 1880 og som nu er gjældende, skal:

- 1) Tønderne opstilles, kort før Vragningen begynder, (før stode de i 24 Timer);
- 2) Laken blot udslippes til det øvre Spunds, (før udtaptes al Laken);
- 3) ordinær Sild pakkes blot til Skaaret, Fedsild kun saa langt, at Laaget ikke trykker direkte paa Silden, (før pressedes Silden saa meget, det lod sig gjøre, Fedsilden stærkt lige til Skaaret).

Høsten i 1880 maa, naar Lin og Hamp samt Havre undtages, betragtes som meget daarlig. I vore baltiske Provindser var Høsten lykkeligvis ganske

god; men i de øvrige Dele af Landet slog den, især for Rugens Vedkommende, baade med Hensyn til Kvalitet og Kvantitet næsten aldeles feil, hvorfor Aaret i det Store taget desværre maa betegnes som et Misvæxtsaar. Byg og Havre gav med Hensyn til Kvantitet et forholdsvis noget fordelagtigere Resultat; men Kvaliteten er daarlig. Lin og Hamp gav ligeledes et kvantitativt godt Resultat; men Kvaliteten er underlegen Høsten i 1879. Hampefrø og Linfrø gav et i enhver Henseende fordelagtigt Resultat.

Ifølge Toldkammerets Opgaver udgjorde Værdien af Rigas Export i 1880 Sølv Rub. 55,520,755 mod 65,682,848 i 1879 og 56,836,045 i 1878 og Værdien af Importen Sølv Rub. 46,294,578 mod 42,166,757 i 1879 og 37,966,844 i 1878. Fra og med 1 Januar 1881 indtræder der en Forhøjelse af 10 % i Tolden paa alle til Rusland ankommende Varer; dette er Grunden til, at Indførselen tiltog saa betydelig i 1880.

I 1880 ankom der til Riga ialt 2,928 Fartøier mod 2,764 i 1879 og 3,000 i 1878. Heraf var 1,219 Dampskibe og 1,709 Seilskibe. 1,575 kom med Ladning og 1,353 i Ballast.

En af de herværende Konsuler i Forening med Handelskammeret til Regjeringen indgivet Petition om Anlæg af et fast Fyrtaarn paa Kurlands nordvestligste Pynt mellem Lynod og Domesnæs ved Fiskerbyen Pissen er bleven bifaldt, og sandsynligvis vil man allerede i 1881 paabegynde Bygningen heraf. Fyret paa Paternosterrevet skal tændes i Høst. Det er ogsaa paa-tænkt at udlægge en Klokkebøje paa Svarverorts yderste Pynt.

For at beskytte Farvandet i vor Havn er det bestemt, at der i Løbet af 1881 paa Dünaflodens venstre Strandbred ved Udløbet skal paabegyndes Opførelsen af en Molo lig den, som for flere Aar siden byggedes paa Flodens højre Side. Et nyt fortræffeligt Mudderdampskib anskaffedes i Sommer og skal begynde at arbeide, saasnart Isforholdene tillade det. Vort Lodsvæsen skal med det Første undergaa en grundig Reorganisation.

I Libau fortsætter man fremdeles med betydelige Havnearbeider. Det er bragt i Forslag at forbedre Havnen i Windau samt at anlægge en Jernbane mellem denne By og Riga.

I 1881 skal der i Rusland indføres nye Maalebrev efter Moorsoms System; men da denne Maaling imidlertid kræver lang Tid, har Toldvæsenet bekjendt-gjort, at alle til Bolderaa ankommende udenlandske Fartøier, som ere forsynede med Maalebrev efter nævnte System og som forevise dette, skulle for inde-værende Aar være fritagne for at lade sig maale i russiske Havne.

Udsigterne for 1881 ere med Hensyn til Skibsfarten hos os ingenlunde lovende, Fragterne staa usædvanlig lavt.

Victoria (Hongkong).

Aarsberetning dateret 25de Juli 1881.

Stedet besøgtes i 1880 af 4 norske Fartøier dr. 3,896 Tons, 3 af disse dr. 2,893 Tons, der ankom fra udenrigske Steder, lossede i Hongkong; dog udlossede et af dem, et bergensk Dampskib dr. 1,003 Tons, kun en Del af sin Ladning dersteds, men afgik med Resten til Shanghai. Den af disse 3 Fartøier optjente Bruttofragt udgjorde ca. 144,500 Kr., hvori dog er iberegnet Fragten for den Del af Dampskibets Ladning, der udlossedes i Shanghai. Det

4de af de ankomne Fartøier, (det samme bergenske Dampskib, der i Aarets Løb to Gange besøgte Hongkong) anløb kun med en Ladning The fra Foochow til London, den betingede Fragt var £ 3. 5. 0. pr. Ton. Begge Seilskibene forlod Hongkong i Ballast. Et svensk Fartøi dr. 279 Tons gjorde i Aarets Løb to Reiser paa Hongkong.

Shanghai.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Til Hovedstationen . . .	3	2,165	—	—	3	2,165	118,000
„ Vicekonsulsstationerne	6	2,826	4	2,416	10	5,242	67,200
Ialt	9	4,991	4	2,416	13	7,407	185,200
II. Afgaaede:							
Fra Hovedstationen . . .	3	2,165	—	—	3	2,165	51,600
„ Vicekonsulsstationerne	8	4,245	2	997	10	5,242	209,100
Ialt	11	6,410	2	997	13	7,407	260,700

Samtlige Fartøier ankom fra og afgik til udenrigske Steder. Af disse 13 Ankomster eller Afgange falde 6 paa et Seilskib fra Fredrikshald dr. 416 Tons, 5 paa et Seilskib fra samme By dr. 581 Tons og 2 paa et bergensk Dampskib dr. 1,003 Tons. Seilskibene have samtlige været beskjæftigede i Fragtfart mellem Distriktets forskellige Havne. I samme Tidsrum besøgtes Distriktet af 4 svenske Fartøier dr. 940 Tons.

Christchurch (Ny-Zealand).

Aarsberetning dateret 24de Juni 1881.

Til Distriktet (Sydøen) ankom i 1880 2 norske Fartøier dr. 764 Tons, begge med Ladning. Den optjente Bruttofragt udgjorde £ 2,416. Det ene af dem dr. 257 Tons afgik med Ladning, og udgjorde Bruttofragten £ 325; det andet dr. 513 Tons afgik til Wellington paa Nordøen for der at indtage Ladning. Samtidig besøgtes Distriktet af 1 svensk Fartøi dr. 200 Tons.

Wellington (Ny-Zealand).

Aarsberetning dateret 24de Juni 1881.

Til Distriktet (Nordøen) ankom i 1880 1 norsk Fartøi dr. 251 Tons med Ladning samt derhos fra Dunedin paa Sydøen 1 norsk Fartøi dr. 513 Tons. Det første af dem afgik i Ballast, det andet afgik med en Ladning Uld, Talg etc. til London. Ladningens Værdi udgjorde £ 26,790 og den betingede Fragt £ 2,112. Distriktet besøgte ikke af noget svensk Fartøi.

Danzig.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	8	1,217	6	2,045	14	3,262	8,404
„ Norge til Vicekonsulsstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande til Hovedstationen	50	15,024	5	967	55	15,991	352,912
„ andre Lande til Vicekonsulsstationen . . .	—	—	1	36	1	36	—
Ialt	58	16,241	12	3,048	70	19,289	361,316
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	8	1,090	7	1,277	15	2,367	9,078
„ Norge fra Vicekonsulsstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande fra Hovedstationen	48	15,318	7	1,977	55	17,295	?
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationen . . .	1	36	—	—	1	36	?
Ialt	57	16,444	14	3,254	71	19,698	?

Blandt de ankomne Fartøier var 9 Dampskibe dr. 2,166 Tons.
Til Distriktet ankom 73 svenske Fartøier dr. 12,179 Tons.

Aarsberetning dateret 12te Juli 1881.

Med Hensyn til Handel og Skibsfart maa det forløbne Aar for Danzigs Konsulatdistrikts Vedkommende betegnes som et ganske gunstigt Aar, paa Grund af at Trælasthandelen gav saa udmærkede Resultater. Der ankom til Danzig 1,896 Fartøier (deraf 607 Dampskibe) eller 154 mere end i 1879 og afgik 1,877. Trælast afskibedes med 994 Fartøier eller 239 flere end i 1879, Kornvarer med 327 eller 328 færre end i 1879 og diverse andre Varer med 366. I Ballast afseilede 190 Fartøier eller 80 flere end i 1879.

Kornhandelen gik kun godt i Aarets første Halvdel med livlig Afskibning; men derefter slap Forraadene op, og der fandt ingen ny Tilførsel Sted. Høsten blev daarlig, og var der derfor liden Udførsel under Resten af Aaret. Den udgjorde i sin Helhed ikke fuldt Halvdelen af 1879 Aars Export. Ialt udførtes der 136,785 Tons Kornvarer og Frøsorter, heraf var 101,279 Tons Hvede.

Trælasthandelen har i en Række af Aar ikke gaaet saa godt som i det sidste. Ikke blot var Exportens Omfang større, men det lykkedes ogsaa at erholde højere Priser for Varen, af hvilken der ved Aarets Slutning af de forskellige Sorter fandtes dels smaa dels ingen Beholdninger. Der udførtes ialt 429,537 Festmeter à 33 Kubikfod.

Danzigs Handelsflaade bestod ved Begyndelsen af Aaret 1880 af 85 Seilfartøier og 8 Dampskibe og ved Begyndelsen af indeværende Aar af 82 Seilfartøier og 9 Dampskibe af en samlet Drægtighed af 57,130 Tons samt derhos af 27 Floddampskibe og Kystfarere.

Den norske Skibsfart paa Danzig i 1880 viser en liden Formindskelse mod Aaret 1879. Der ankom nemlig 5 Fartøier dr. 3,002 Tons mindre. Produktombyttet var af ringere Omfang end tidligere. Der fandt ingen direkte Tilførsel Sted af norsk Sild og blot en ubetydelig via andre Pladse; derimod var Importen af norsk Granitsten stor men hovedsagelig med fremmede Skibe. Kornexporten til Norge var ikke betydelig, og gik der meget lidet med norske Fartøier.

De norske Produkter, som indførtes direkte hertil med norske Fartøier, vare: 18,770 Rhl. Kub.fod og via Strømstad 4,800 Rhl. Kub.fod Granitsten, 156 Tons Apatit, 74 Ton Feltspath og med et svensk Fartøi 3,900 Rhl. Kubikfod Granitsten.

Med 2 fremmede Skibe importeredes fra Norge chemiske Produkter. Dels fra Norge dels fra Sverige ankom der til Danzig 32 fremmede Skibe med Granitsten, men Kvantumets Størrelse og fra hvilket Land kan ikke opgives. Videre importeredes med fremmede Fartøier fra udenrigske Steder 4,465 Tdr. norsk Sild. Dette lille Kvantum udgjorde en ganske ubetydelig Del af Aarets usædvanlig store Sildeimport, der i det Hele gik op til 173,867 Tønder, nemlig:

Skotsk Sild	167,815 Tønder
Norsk Sild	4,465 —
Fransk og Hollandsk Sild	452 —
Indenlandsk Sild	1,135 —

	Ialt	173,867 Tønder; medens den hele Import
udgjorde i 1879	88,810	—
1878	99,771	—
1877	87,002	—
1876	63,284	—
1875	82,095	—
1874	130,338	—

Til Norge exporteredes med norske Fartøier: 813 Tons Rug, 290 Tons Hvedemel og 100 Tons Egesleepers.

Den hele Udførsel til Norge bestod af 866 Tons Hvede, 3,921 Tons Rug, 377 Tons Erter og 80 Tons Byg, ialt 5,244 Tons Kornvarer, samt 618 Tons Hvede- og Rugmel, 14 Tons Hampefrø, 7 Tons Oliefrø, 137 Festmeter (à 33 Kubikfod) Egebjælker, 182 Festmeter Egestav, 100 Tons Egesleepers og 11,200 Stkr. Bastematter.

Fragnetarten florerede i det første Halvaar, derpaa fulgte pludselig Flauehed. Fragnetafslutninger lykkedes blot paa lavere Betingelser og ikke for den Mængde af Skibe, som vare fragnetøgende her, saaledes at et meget større Antal end sædvanlig var nødt til at afgaa i Ballast. I Gjennemsnit afsluttedes i Aarets Løb som følger:

Til London 2 sh.—3 sh. pr. Quarter Hvede.
 „ — 15 sh. pr. Ton Poteter.
 „ Hull 2 sh. 6 d pr. Quarter Hvede.
 „ Gloucester 3 sh. pr. Quarter Byg.
 „ West-Hartlepool 11 sh. pr. Ton Poteter.
 „ Rotterdam 10 Fl. Holl. Court. pr. Læst Hvede.
 „ Lübeck { 16 Rigsmark pr. Læst Hvede
 „ Rendsburg }
 „ Christiania 45 Pfenning pr. Centr. Mel.
 „ Østkysten af Norge 18 Rigsmark pr. Læst Rug og Erter.
 „ Stockholm 18 Rigsmark pr. Læst Hvede og Erter.
 „ Norrkøping 18 Rigsmark pr. Læst Hvede.
 „ — 40 Pfenning pr. Centner Oliekager.
 „ Ystad 35 Pfenning pr. Centner Oliekager.
 „ London 16 sh. pr. Load Egeplanker.
 „ — 20 sh. pr. Load Furusleepers.
 „ Hull 14 sh. 6 d pr. Load Egebjælker.
 „ Øst-Hartlepool 9 sh. pr. Load Furutrævarer.
 „ Sunderland 12 sh.—14 sh. pr. Load Egebjælker.
 „ Boulogne 14 sh. 6 d pr. Load Egesleepers.
 „ Rouen 40 Frs & 15 % pr. Læst Egesleepers.
 „ Honfleur 19 sh. 9 d pr. Load Egesleepers.
 „ Ostende 14 sh. 3 d pr. Load Egesleepers.
 „ Emden 17 Rigsmark pr. Læst Furutrævarer.
 „ Antwerpen 13 sh.—17 sh. pr. Load Furutrævarer.
 „ Kjøbenhavn Rigsmark 1,40 pr. Skok (à 60 Stk.) Egestav.
 „ Oldenburg 19 Rigsmark pr. Læst Furuplanker.

Aarets Høst var i Westpreussen i det Hele under et Middelsaars, og de fleste Slags Kornvarer gave en daarlig Handelsvare. Priserne bleve i August Maaned usædvanlig høie, især for Rug; de bleve noget lavere i September, men stege atter i Oktober, og for Rug høiere end for Hvede; Rug var høiest i November, da den betaltes med 208 Kroner pr. Ton frit ombord her paa Stedet.

Hvede gav en fuld Gjennemsnitshøst; men Varen led megen Skade af Regn under Bjergningen. Hvedens Middelpriis under Aaret var Kroner 200 frit ombord her.

Rugen derimod gav blot $\frac{2}{3}$ af en Gjennemsnitshøst og ligeledes en meget beskadiget Handelsvare. Under Aaret var Middelsprisen Kroner 190 pr. Ton frit ombord her.

Byg høstedes ganske rigeligen, men ei heller feilfrit med Hensyn til Kvalitet. Aarspris Kroner 160 bordfrit.

Havrehøsten var i alle Henseender tilfredsstillende. Aarspris Kroner 150 pr. Ton bordfrit.

Ertehøsten' derimod ligesaa daarlig som Rugen baade med Hensyn til Kvalitet og Kvantitet. Aarspris pr. Ton Kroner 160 bordfri her.

For nærværende staa Kornvarerne i høi Pris som Følge af langvarig Mangel paa Regn under Foraaret. De noteres som følger:

Hvede	pr. Ton	frit	ombord	her	. . .	Kroner	204
Rug	-	—	-	—	—	—	200
Byg	-	—	-	—	—	—	150
Havre	-	—	-	—	—	—	155
Erter	-	—	-	—	—	—	167

Elbing besøgte i 1880 af 102 Fartøier, deriblandt 1 norsk og 1 svensk, der begge ankom i Ballast fra Königsberg og afgik til Danmark med Trælast. Af disse Fartøier afgik 89 med Ladning. Der fandt ingen Export Sted til Norge heller ikke nogen direkte Import af norske Produkter. Fedsild tilførtes fra Königsberg.

Dresden.

Aarsberetning dateret Januar 1881.

Aar 1880 har vistnok ikke fuldstændig svaret til Handelsverdenens Forventninger om fornyet Liv i Handel og Industri, efterat den store Krise var overstaaet, og mange Ønsker og Forhaabninger ere blevne uopfyldte, men i Almindelighed er der dog større Tillid, og Foretagelsesaand; det er i det Hele umiskjendeligt, at man er vendt tilbage til normale Forhold, og at der i de fleste Handelsbrancher hersker større Virksomhed. Et væsentlig belivende Moment var den allerede mod Slutningen af Aaret 1879 fra Nordamerika udgaaende Haussebevægelse, der hurtig drev Priserne paa Raastoffe, fornemmelig paa Jern og Bomuld, høit i Veiret og som efterhaanden ogsaa indvirkede paa det tyske Marked. Den tidlig med usædvanlig Strenghed indtrædende Vinter bevirkede, at Kulforbruget tiltog, og dette i Forening med, at Behovet i Begyndelsen ikke engang tilnærmelsesvis kunde tilfredsstilles, drev Kulpriserne betydelig op, saa at man troede at turde haabe paa, at der igjen skulde indtræde gyldne Tider for Bjergværksindustrien. Men allerede i Februar Maaned bevirkede det indtrædende Veiromslag en betydelig Reaction, og da man i de følgende Maaneder havde faaet Øine op for Overproduktionen i Aarets første Del, gik Priserne afgjort ned; alle Afsætningskanaler syntes med engang tilstoppe, enorme Forraad befandt sig paa Hænderne hos Spekulanter, som nu forgjæves søgte Aftagere og tildels maatte sælge til

Priser, som gav betydelige Tab. Først i August Maaned begyndte der at indtræde en Bedring, som gik roligt fremad, uden Afbrydelse af større Reactioner, indtil Aarets Slutning.

Næsten de samme Foreteelser, som viste sig paa Kulindustriens Gebet, gjenfinder man i det forløbne Aar paa alle Industrigebeter. I Almindelighed er det her de projekterede nye Skatter, som ikke tilstede den ønskelige Stabilitet i Handelen med Industriprodukter. Usikkerheden, om hvorledes det vil gaa med disse Projekter, har indvirket meget paa Fabrikvirksomheden. Ogsaa den i Udlandet, fornemmelig i Rusland, forestaaende abnorm høie Indførselstold, vil muligens i Fremtiden indvirke meget forstyrrende paa flere tyske Fabrikgrene, især paa Maskinbranchen. Den sidste har i det forløbne Aar ikke svaret til de dertil knyttede store Forventninger. Kun de bedre situerede Etablissementer have kunnet opvise et forøget Udbytte, de fleste mindre have ikke kunnet give noget Udbytte.

I Papirfabrikationen var der rigelig Virksomhed med stærkt Begjær allerede i Aarets Begyndelse. I Februar Maaned lykkedes det de større Fabriker at drive Priserne op; hertil var de vistnok nærmest tvungne ved den Omstændighed, at Prisen paa næsten alle Raamaterialier gik betydelig op især paa Filler, hvorefter enkelte Sorter steg over 50 %. En Tidlang kunde disse Priser holdes oppe paa Grund af den stærke Efterspørgsel; men da der paa den stærke Hausse i Filler naturligvis indtraadte en Reaction, og denne mere eller mindre ogsaa udstrakte sig til andre Raaprodukter, gik Priserne ned til det tidligere Standpunkt. I den sidste Halvdel af forrige Aar var der igjen en betydelig Overproduktion, da flere Fabriker lokkede af de tidligere, glimrende Resultater havde opsat nye Maskiner, saa det ikke er usandsynligt, at Papirfabrikation fremtidig vil kaste mindre af sig end i de to eller tre sidste Aar. Hertil kommer, at trods talrige Petitioner er fremdeles Udførselstold paa Filler ophævet. Medens alle Nabolande ved høie Udførselstolde søge at vanskeliggjøre Udførselen af Filler, bliver der uden Told exporteret store Masser af Filler ud af Tydskland til Amerika, som paa Grund af den mod Indførsel af Papir rettede Beskyttelsestold kan betale høiere Priser for dette uundværlige Raastof end Indlandet. En ikke liden Fordel forskaffede nogle af de større Papirfabriker sig ved at opsætte Siemenske Ovne til Gjenvinding af Soda af den ved Fabrikationen afløbende Sodalud.

Textilindustrien (Klædefabriker, Kamgarmspinderier, Væverier og Sygarns-Fabriker) led indtil Høsten 1880 endnu bestandig meget under de betydelige Lagere, som engelske Industridrivende havde ophobet her før Beskyttelsestoldens Ikrafttræden. Først i Aarets Slutning, da disse Lagere lidt efter lidt vare blevne oprømmede, formaaede de herværende Fabriker med moderate Prisforhøielser at møde den voxende Konsum. Desuagtet kan Toldens velgjørende Indflydelse paa denne Branche ikke benægtes, og Konsulatet tror, at Fabrikerne forrige Aar havde bedre Resultater at opvise end tidligere, og at de tør vente endnu gunstigere Resultater i Fremtiden.

Messina.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	7	2,198	—	—	7	2,198	38,107
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande til Hovedstationen	9	3,396	15	5,250	24	8,646	43,914
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	7	2,195	18	7,694	25	9,889	52,081
Ialt	23	7,789	33	12,944	56	20,733	134,102
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	1	295	—	—	1	295	?
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	8	2,832	—	—	8	2,832	?
„ andre Lande fra Hovedstationen	24	8,297	6	1,563	30	9,860	217,933
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	13	4,861	1	398	14	5,259	93,000
Ialt	46	16,285	7	1,961	53	18,246	?

Blandt de ankomne Fartøier var 14 Dampskibe dr. 6,344 Tons.

Til Distriktet ankom 20 svenske Fartøier dr. 8,843 Tons.

Aarsberetning dateret 6te Juni 1881.

Skibsfart. Til Distriktet ankom i 1880 56 norske Fartøier dr. 20,733 Tons mod i 1879 68 dr. 22,259, altsaa en Formindskelse af 12 Fartøier og 1,526 Tons. To Hovedgrunde kunne angives hertil, for det Første den forsinkede Ankomst af flere større Seilfartøier, som efter at have losset i Marseille og Genua pleie at tage Frugtfragter fra Messina til Nordamerika, dernæst at Saltexporten til Norge fra Trapani er aftaget.

Antallet af de til Distriktet ankomne svenske Fartøier udgjorde i 1880 20 dr. 8,843 Tons mod 26 dr. 9,660 i 1879 altsaa en Formindskelse af 6 Fartøier og 817 Tons.

Antallet af norske og svenske Fartøier, der besøge Messina Havn, holder sig, takket været det fortrinlige Renome, som vore Fartøier nyde, endnu lige høit, hvad efterstaaende Tabel viser.

Norske og svenske Fartøier ankomne til Messina:

Aar.	Norske.		Svenske.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1865 . . .	29	4,271	6	1,131
1866 . . .	34	5,826	8	1,729
1867 . . .	21	3,866	4	1,143
1868 . . .	16	2,260	4	1,096
1869 . . .	27	4,174	4	546
1870 . . .	25	4,344	7	1,658
1871 . . .	23	4,645	8	1,724
1872 . . .	18	3,632	6	1,308
1873 . . .	19	3,435	5	1,072
1874 . . .	37	8,147	10	3,092
1875 . . .	32	8,588	6	1,571
1876 . . .	32	9,011	10	2,921
1877 . . .	28	8,448	6	2,480
1878 . . .	38	10,896	7	2,524
1879 . . .	38	12,255	9	3,371
1880 . . .	31	10,844	13	5,801

Antallet af de til Messina Havn ankomne Fartøier af alle Nationaliteter er betydelig aftaget hvad Seilskibe angaar, men derimod tiltaget for Dampskibenes Vedkommende. Der ankom nemlig:

	1880.		1879.	
Kystfarere . . .	2,504 dr.	89,630 Tons.	2,459 dr.	82,016 Tons.
Seilskibe . . .	497 -	103,157 —	804 -	181,880 —
Dampskibe . . .	1,535 -	1,095,756 —	1,468 -	1,025,879 —
Ialt	4,536 dr.	1,288,543 Tons.	4,731 dr.	1,289,775 Tons.

Blandt de forskjellige Nationaliteter indtage de norske Fartøier 6te Rang med Hensyn til Antal og 7de med Hensyn til Drægtighed, og de svenske resp. 9de og 9de.

Gjennemsnitsdrægtigheden udgjorde:

	1880.	1879.
For Kystfarerne . .	35.08 Tons;	33.35 Tons.
„ Seilfartøierne . .	207.56 —	226.22 —
„ Dampskibene . .	713.85 —	698.83 —
„ samtlige Fartøier	284.07 Tons;	272.62 Tons.

Handel. De forenede Rigers Handel med dette Konsulatdistrikt har forrige Aar været af samme Beskaffenhed som tidligere. De to for samme vigtigste Begivenheder nemlig at Messina, som allerede omtalt i Konsulatets forrige Aarsberetning, har ophørt at være Frihavn og Ophævelsen, siden Oktober 1880, af Tvangskursen paa italiensk Papirmynt, hvorved vore Kurser paa Udlandet ere gaaede betydelig ned, har i det Hele ikke, som det kunde ventes, hidført nogen Forandring.

Af Rundfisk og Klipfisk ankom der til Messina:

	1880.				1879.			
	ialt	20 Fartøier	133,159 Voger;		31 Fartøier	193,585 Voger		
heraf var bestemt:								
for Messina . . .	11	—	68,154	—	11	—	66,823	—
„ Catania . . .	—	—	—	—	1	—	3,000	—
„ Triest . . .	4	—	28,600	—	6	—	40,993	—
„ Venedig . . .	4	—	24,905	—	7	—	48,667	—
„ Neapel . . .	—	—	6,000	—	1	—	5,400	—
„ Genua . . .	1	—	5,500	—	2	—	9,054	—
„ Ancona . . .	—	—	—	—	3	—	19,648	—
		20 Fartøier	133,159 Voger;		31 Fartøier	193,585 Voger.		

Efterfølgende Tabeller viser, hvorfra Fisken kom i 1880, samt Fartøiernes Nationalitet:

fra Vadsø . . .	9 Fartøier	51,909 Voger;	Norske	7 Fartøier	52,500 Voger.
„ Bergen . . .	6 —	48,000 —	Danske	7 —	42,059 —
„ Vardø . . .	3 —	20,750 —	Tydske	4 —	23,600 —
„ Tromsø . . .	1 —	8,000 —	Engelsk	1 —	8,000 —
„ Hammerfest	1 —	4,500 —	Hollandsk	1 —	7,000 —
		20 Fartøier 133,159 Voger;		20 Fartøier 133,159 Voger.	

Af det i Messina udlossede Kvantum var 65,654 Voger Rundfisk og 2,500 Voger Klipfisk.

Værdien af de i Messina udlossede 68,154 Voger beløb sig til cirka 570,000 Francs inclusive Fragt og Assurance, men eksklusive Pladsomkostninger. Priserne holdt sig mellem Frcs. 7.25 og Frcs. 10 pr. Vog Cost Fragt og Assurance.

Omsætningen af Rundfisk var i Begyndelsen af Høsten ganske livlig til gode Priser, derimod tog Afsætningen af i de første Maaneder af indeværende Aar paa Grund af de usædvanlig billige Priser paa Levnedsmidler, som igjen beroede paa den særdeles gode Bønne- og Kornhøst. De herværende Fiskehandlere have solgt sine disponible Beholdninger til Neapel og Genua, saa at der nu er meget smaa Rundfiskebeholdninger hersteds.

Der var i 1880 ingen direkte Indførsel til Messina af svensk Trælast; Jern og Staal indførtes via Hull med engelske Dampskibe.

Udførselen af Havsalt fra de to Havne Trapani og Augusta var i 1880 mindre end Aaret forud.

Til Norge med Salt afgaaede norske Fartøier:

i 1880 fra Trapani	8 dr.	2,760.22 Reg.-Tons
„ Augusta	1 -	366.82 —

	Ialt	9 dr.	3,127.04 Reg.-Tons
i 1879	„	12 -	4,073.64 —

altsaa en Formindskelse af . . 3 dr. 946.60 Reg.-Tons.

Til Sverige med Salt afgaaede svenske Fartøier:

i 1880 fra Trapani	4 dr.	1,542.98 Reg.-Tons
i 1879 „ —	5 -	1,965.35 —

altsaa en Formindskelse af . . 1 dr. 422.37 Reg.-Tons.

For Øen Sicilien var Aaret 1880 i Almindelighed meget gunstigt, da de fleste af Øens Produkter gave rig Høst, der dog tildels først i Vinterens Løb resp. i de første Maaneder af dette Aar bleve bragte i Hus f. Ex. Olivenolie. Høsten faldt især heldig ud for Silke, Korn, Mandler, Vin og Olivenolie, ved hvilke Produkters Afsætning der har været tjent særdeles meget, især gjælder dette Vin, som blev opkjøbt til høje Priser og exporteret fornemmelig til Frankrige. Appelsin- og Citronhøsten, som tildels ogsaa falde i Begyndelsen af det nye Aar, var ganske rig, men paa Grund af den særdeles milde og varme Vinter var Kvaliteten med Hensyn lil Frugternes Holdbarhed ikke tilfredsstillende. Dette gjør, at de Produkter, som udvindes af Affaldet, som f. Ex. Essenser (etheriske Olier, der udvindes af Skallerne) concentreret Citronsaft etc. forekom i Overflod og faldt betydelig i Pris.

Jernbanenettet, som skal udbrede sig over hele Øen, gaar nu sin Fuldendelse imøde. Flere af Linierne ere færdige og man er nu begyndt at arbejde paa den direkte Linie mellem Messina og Palermo langs Øens Nordkyst.

Agioen paa Guld og Sølv er gaaet betydelig ned. Agioen paa Guld var i 1880:

1 Januar . . .	12 $\frac{1}{2}$ %.	1 Juli . . .	9 $\frac{3}{4}$ %.
1 Februar . . .	12 -	1 August . . .	10 $\frac{9}{10}$ -
1 Marts . . .	12 $\frac{1}{4}$ -	1 September . . .	10 $\frac{1}{3}$ -
1 April . . .	9 $\frac{3}{4}$ -	1 Oktober . . .	10 $\frac{3}{4}$ -
1 Mai . . .	9 $\frac{2}{3}$ -	1 November . . .	8 $\frac{3}{4}$ -
1 Juni . . .	9 $\frac{2}{3}$ -	1 December . . .	3 $\frac{1}{2}$ -
		31 —	2 $\frac{1}{10}$ -

Den officielle Rentefod var i Banca nazionale og Banca di Sicilia 4 %; for Forskud paa Deposita 4 $\frac{1}{2}$ til 5 %.

Bremen.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen*)	2	117	2	584	4	701	1,352
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	9	1,710	2	706	11	2,416	18,371
„ andre Lande til Hovedstationen	75	33,960	4	1,279	79	35,237	1,238,924
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne	61	18,129	3	707	64	18,836	353,996
Ialt	147	53,916	11	3,274	158	57,190	1,612,643

*) o: Bremen, Bremerhafen og Geestemünde.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen*)	2	410	21	8,256	23	8,666	4,305
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	2	216	20	4,780	22	4,996	2,250
„ andre Lande fra Hovedstationen	32	13,928	28	14,636	60	28,564	74,591
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	29	10,042	25	6,436	54	16,478	66,990
Ialt	65	24,596	94	34,108	159	58,704	148,136

Blandt de ankomne Fartøier var 28 Dampskibe dr. 10,468 Tons.
Til Distriktet ankom 42 svenske Fartøier dr. 16,020 Tons.

Aarsberetning dateret 31te Januar 1881.

Det er Konsulatet en Glæde at kunne indberette, at det forløbne Aar baade for Handel og Skibsfart kan opvise bedre Resultater end de nærmest foregaaende, og at ogsaa de forenede Riger har sin Andel i Bremens forøgede Handelsrørrelse.

De forenede Rigers Andel i Bremens Ind- og Udførsel beløb sig til:

1880	Kr.	9,323,790
mod 1879	„	7,503,133
— 1878	„	7,818,825
— 1877	„	9,951,373
— 1876	„	10,544,175

Antallet af de paa Weseren ankomne norske Fartøier udgjorde:

1880	106 Fartøier	dr. 43,818	Reg.-Tons
mod 1879	106	—	50,172
— 1878	89	—	42,236
— 1877	85	—	37,674
— 1876	110	—	42,754

Af de i 1880 ankomne Fartøier indehavde 103 Ladning og 3 Ballast.

Fra Norge ankom i det Hele paa Weseren 9 norske, 2 bremeriske, 81 andre tyske og 6 hollandske Fartøier tilsammen:

* a: Bremen, Bremerhafen og Geestemünde.

	Fartøier.	Reg.-Tons.	Ladningernes Værdi.
1880 . .	98	dr. 8,171	Kr. 467,049
mod 1879 . .	114	- 8,296	" 482,916
— 1878 . .	106	- 8,817	" 449,875
— 1877 . .	139	- 15,502	" 696,504
— 1876 . .	164	- 17,671	" 1,106,519

Fra Weseren afgik til Norge 34 norske, 1 svensk, 9 bremerske, 80 andre tyske, 14 hollandske, 2 engelske, 1 dansk og 1 fransk Fartøi tilsammen:

	Fartøier.	Reg.-Tons.	Ladningernes Værdi.
1880 . .	141	dr. 24,807	Kr. 3,210,670
mod 1879 . .	133	- 19,466	" 2,678,227
— 1878 . .	138	- 24,757	" 2,532,522
— 1877 . .	158	- 22,675	" 3,785,794
— 1876 . .	182	- 25,991	" 3,932,652

Heraf sees, at i 1880 har Indførselen fra Norge været noget mindre end det foregaaende Aar, Udførselen til Norge er derimod forøget.

For norsk Regning blev forrige Aar hersteds indkjøbt 4 Fartøier dr. 3,154 Tons til en Pris af Rmk. 127,800.

Antallet af de paa Weseren ankomne svenske Fartøier udgjorde i 1880 32 dr. 13,403 Tons mod i 1879 42 dr. 14,718 Tons.

Fra Sverige ankom ialt i 1880 76 Fartøier (deraf 8 norske og 4 svenske) dr. 8,033 Tons mod i 1879 120 dr. 15,470 Tons. Ladningernes Værdi udgjorde i 1880 Kr. 666,071 mod i 1879 Kr. 963,882.

Til Sverige afgik ialt i 1880 135 Fartøier (deraf 10 norske og 17 svenske) dr. 22,076 Tons mod i 1879 112 dr. 17,300 Tons. Ladningernes Værdi udgjorde i 1880 Kr. 4,980,000 mod i 1879 Kr. 3,378,108.

Indførselen fra Sverige er altsaa aftaget i 1880 sammenlignet med 1879, medens derimod Udførselen til Sverige er betydelig forøget.

Bremens samlede Handelsomsætning i det forløbne Aar fremgaar af nedenstaaende Oversigt:

Indførselen beløb sig i 1880 til	Rmk.	558,484,567
og Udførselen samtidig til	—	511,295,970
	Tilsammen	Rmk. 1,069,780,537
mod en samlet Omsætning i 1879	—	941,494,153
— - — - 1878	—	872,684,858
— - — - 1877	—	874,181,766
— - — - 1876	—	864,041,710

Antallet af samtlige ankomne Fartøier udgjorde:

i 1880 . .	2,937 Fartøier	dr. 1,169,466	Reg.-Tons.
mod 1879 . .	2,821	— - 1,083,441	—
— 1878 . .	2,762	— - 1,013,238	—
— 1877 . .	2,694	— - 946,623	—
— 1876 . .	2,720	— - 920,904	—

Udvandringen over Bremen udgjorde:

1880 . . .	80,330 Personer	i 142 Fartøier.
mod 1879 . . .	26,654	— - 118 —
— 1878 . . .	21,483	— - 111 —
— 1877 . . .	19,179	— - 109 —
— 1876 . . .	21,665	— - 107 —

Weserens Handelsflaade bestod:

	i 1880 af 552 Fartøier dr. 366,629	Reg.-Tons
mod 1879 - 557	— - 357,250	—
— 1878 - 502	— - 325,492	—
— 1877 - 519	— - 303,787	—
— 1876 - 504	— - 276,979	—

Handelsvirksomheden hersteds har i det forløbne Aar kun givet gode Resultater, og Rederibedriften har ogsaa været mere lønnende end i de sidste Aar. Det mærkes overalt, at man mere og mere benytter Dampskibe istedetfor Seilskibe til Varetransport, og de to herværende Dampskibsselskaber „Nord-deutscher Lloyd“ og „Neptun“ have høstet stort Udbytte heraf, saaledes at begge Selskabers Aktier ved Udgangen af Aaret 1880 stode i resp. 138 og 134. For „Nordd. Lloyd“ var den store Udvandring over Bremen forrige Aar af den største Betydning, fordi Selskabets Fartøier derved erholdt fulde Udfragter herfra. Direktionen er derved bleven sat istand til ogsaa i 1880 at give en Dividende af 5 % til Aktionærerne, foruden at den har kunnet foretage Afskrivninger som i tidligere Aar samt har kunnet bringe det tidligere tabte Reservefond næsten fuldstændig op til det normerede Beløb. Selskabet „Neptun“ har givet en Dividende af 12 %. Begge Selskaber have bestilt nye Dampskibe til Forøgelse af sin Flaade.

For bedre at belyse Indløbet til Weseren blev det forrige Aar besluttet, at der foran Floden skulde bygges et 2det Fyrtaarn (paa „rother Sand“), og er der sluttet Kontrakt om Opførelsen inden 2 Aar for en Sum af Rmk. 450,000.

Med Forbedringen og Fordybningen af Weserens Farvand, for at gjøre det muligt for Søskebe at komme op til selve Staden Bremen, har man fortsat forrige Aar og tiltager Antallet af Fartøier, som her losse deres fulde Ladning og igjen afgaa lastede.

Ogsaa forrige Aar har Exporten af tyske Stenkul til Ostindien, især til Rishavne, givet ganske tilfredsstillende Resultater.

Sundhedstilstanden har i 1880 været tilfredsstillende i det hele Konsulat-distrikt.

Vicekonsulen i Papenburg har indberettet til Konsulatet: „Den i Slutningen af 1879 ventede Bedring i Forretningerne er ikke indtraadt. Vistnok mærktes der i Begyndelsen af 1880 et glædeligt Opsving i det kommercielle Liv fornemmelig i Kul- og Jernbranchen, men det forsvandt meget snart og virkede til, at der i Forretningerne igjen opstod Mistro og Tilbageholdenhed. Heller ikke for Trælast, den herværende Pladses Hovedhandelsartikel, har det forløbne Aar været gunstigt. Indkjøbspriserne for Trælast fra Norge og Sverige stege betydelig, saa at der ikke hertil kunde erholdes saa billig Vare, som i 1879. Forretningsfolk i vort Indland kunde ikke bekvemme sig til at betale disse høie Priser og indskrænkte derfor sit Behov saameget som muligt. Følgen heraf var, at de gamle Forraad rømmedes til forholdsvis billige Priser, og at de i Aarets Løb importerede Forraad for den største Del ikke have kunnet sælges, fordi lønnende Priser ikke have været at opnaa. Der er hertil i 1880 bleven importeret ca. 5,000 Stand. Trælast fra Norge og Sverige. Ved Aarets Slutning vare de herværende Trælastbeholdninger temmelig betydelige. Fragterne vare meget trykkede. Gjennemschnittsfragten for skaaren Last fra Norge hertil var Rmk. 12 pr. Last à 80 engl. Kubf., fra Sverige Rmk. 43 pr. Standard à 165 engl. Kubf.“

Leipzig.

Aarsberetning dateret 15de Juni 1881.

Det forløbne Aar var for den herværende Handelsstand og for vor stadig fremadskridende og hurtig voxende Handelsplads i det Hele taget gunstigt, omendskjönt Efterveerne af den store økonomiske Krise fra 1874 til 1879 endnu viste sig følbare for enkelte Branchers Vedkommende, fornemmelig for Silkevare-, Bomuldsgarn- og Jern-Brancherne. Den sidste, 1ste December f. A. stedfundne Folketælling gav for Leipzig et Indvaanerantal af 149,950 Personer, men hvis Folkemængden i de omkringliggende Forstæder og Landsbyer medregnes, gaar Antallet op til omtrent 270,000 Personer. Kongeriget Sachsens Befolkning beløb sig ved Slutningen af 1880 til 2,971,000 Personer. Den ogsaa i det forløbne Aar stærkt optrædende Udvandringslyst til Amerika, der forøvrigt væsentlig har grebet om sig i Arbejderkredsene, har i denne Periode bragt 45,000 Personer til at udvandre.

Med Jernbanerne er der bleven indført 1,743,669 Centner Korn og Bælgfrugter, heri indbefattet Oliefrø, samt forsendt 1,221,730 Centner. Omsætningen i Kolonialvarer begyndte at hæve sig sammenlignet med Aaret forud. Man anslaaer den samlede Omsætning til omtrent 18 Mill. Mark. Af de Varer, som spille Hovedrollen paa Leipzigermessen, gik den samlede Tilførsel af uldne og halvuldne Varer til Paaskemessen f. A. op til 45,300 Centner. Ved Hovedtoldstationen blev der fortoldet 46,640 Centner uforarbejdet Tobak. Af Silkevarer blev der indført 1,036 Centner og af Halvsilkevarer 205 Centner. Af Klæde og Buckskin, der væsentlig bliver bragt hertil af nederlausitzske, sachsiske og schlesiske Fabrikanten og hvorefter der sendes betydelige Kvantiteter til oversøiske Pladse, antages der at være ankommet 15,819 Centner eller 100,000 Stkr. til en Værdi af $7\frac{1}{2}$ Mill. M. og af andre Uldvarer 28,041 Centner. Af Linvarer, hvori Omsætningen indskrænkede sig til det nødvendige Behov, ankom der 11,181 Centner. Af raa Huder til Tilberedning af Læder beløb den i Paaskemessen tilførte Mængde sig til 22,579 Centner og af fabrikeret Læder af alle Sorter til 26,126 Centner. Med Hensyn til Skindhandelen ere Produktionslandene ogsaa tildels vigtige Afsætningssteder. De Forenede Stater og Canada importere store Kvanta af russisk og mellemeuropæisk Peltsværk og omvendt er Mellemeuropa og Rusland Hovedkøbere af nordamerikanske Skindvarer. Den gjensidige Omsætning af Peltsvare fordrer bestemte Centra, hvorefter ved Siden af London Leipzig er det vigtigste. Værdien af den samlede Indførsel i 1880 beløb sig til Mark 22,766,000, heraf M. 11,166,000 i amerikanske Skindvarer, M. 5,962,000 i mellemeuropæiske og M. 5,638,000 i russiske. Den tyske Uldproduktion har siden 1873 ikke tiltaget, derimod foregik der en betydelig Indførsel af Kolonialuld, saa at Omsætningen gennemsnitlig beløber sig til 30,000 Centner raa Vare. De herværende Spritfabriker høre til de betydeligste i Tydskland, deres Export udgjør gennemsnitlig 12 Mill. Liter. Leipzig er bleven Stapelplads for Omsætning af Farvevarer, men maa konkurrere med Frankfurt. Droguerihandelen tager stadig til. Der drives ogsaa betydelig Handel med Staal- og Jernvarer, Omsætningen beregnes til $4\frac{1}{2}$ Mill. Mark. Stenkulshandelen er nylig tiltaget ganske betydelig paa Grund af det tiltagende Forbrug. Alene paa den vestlige Statsbane blev der i 1879 befordret 3,718,531 Centner. Leipzig er det fælles Midtpunkt for den tyske Boghandel. Et Bevis paa hvilken storartet Forretningsvirksomhed, der udfoldes af Leipzigs Boghandlere, er Boghandlerforeningens Bestillingsanstalt, ved hvis Bistand Boghandlerne over

hele Tydskland gjøre Bestillinger hos hverandre. Den besørger aarlig over 15 Millioner Bestillinger. Omsætningen ved Paaskemessen, da de aarlige Reguleringer finder Sted, anslaaes til 21 Millioner Mark. Naar Kontantsalgene og de med Boghandelen ofte forbundne Aviser medregnes, kan den samlede Omsætning anslaaes til 60 à 63 Mill. Mark. Antikvitetsboghandlerne, der aarlig udgive omtrent 60 Kataloger, havde en Omsætning af 270—300,000 Mark. Antallet af de i Leipzig forlagte Værker var i 1880 1,805. I nær Sammenhæng med denne storartede Boghandel staar den levende Virksomhed, som udfoldes af 92 Bogtrykkerier. Mange af de større Boghandlere have deres egne Officiner og tildels ogsaa Skriftstøberier. Der er 7 Nodetrykkerier og 65 Stentrykkerier. Leipzigs Papirhandel er paa Grund af det store Behov ogsaa af Vigtighed. Omsætningen anslaaes til 9 Mill. Mark.

De direkte Skatter er i de sidste 6 Aar i Sachsen forøgede med 60 %, en Forhøjelse der staar i det skarpeste Misforhold til Velstandens Tilvæxt i Landet. Forrentning og Afbetaling af Statsgjælden udkræver i Finantsaaret over 30 Mill. M. eller 47 % af Statens samtlige Udgifter. Statsgjælden, der nu er voxet til 697 Mill. M., er i de sidste 5 Aar tiltaget med ikke mindre end 300 Mill. Vistnok findes der Aktiva navnlig i Jernbanerne, men disse indbringer langt mindre, end de koste. De sachsiske Statsbaner repræsenterer nu en Kapital af 536 Mill. M. Udbyttet af dem er 3.87 %, medens Statslaanene forrentes med 4.10 %.

Guayaquil (Ecuador).

Aarsberetning dateret 28de Februar 1881.

Det forløbne Aar har som Aaret forud været meget heldigt for dette Land, da der har været Fred i det Indre og udadtil. Den strenge Neutralitet, som vor Regjering har iagttaget ligeoverfor Naborepublikkerne, der ere i Krig, har betydelig gavnet dette Steds Handel, og Indvandringen fra Peru og Chile har forøget Befolkningen.

Høsten af Cacao, hvilken Plante udgjør dette Lands Rigdom, har været større end nogensinde før; Exporten opgik til 33,727,076 lb.; men da Priserne ikke destomindre have været gode paa de europæiske Markeder, kan Quintalet af den udførte rene Cacao i Gjennemsnit anslaaes til \$ 17 paa vort Marked, hvilket giver en Værdi af \$ 5,733,602. Totalexporten fra vor Havn gik ialt op til \$ 8,207,067. De Artikler, som næst Cacao opvise de største Udførselsværdier, er Chinabark \$ 454,830, Rubber \$ 439,758, Kaffe \$ 313,562 og vegetabilsk Elfenben (ivory nuts) \$ 208,147. Exporten i 1879 udgjorde \$ 8,684,330, altsaa en Formindskelse i 1880 af \$ 477,263, som kan tilskrives den lavere Pris paa Cacao og den betydelig mindre Udførsel af vegetabilsk Elfenben.

I det sidste Aar har Havnen været besøgt af 120 Dampskibe og 125 Seilskibe, deraf 45 ecuadorske Kystfarere. Blandt disse Fartøier findes intet norsk eller svensk.

Vegetabilsk Elfenben er næsten det eneste Produkt, som skibes med Seilskibe, alle de andre Produkter gaa med Dampskibe. Fragterne for vegetabilsk Elfenben have været fra £ 2. 9. til £ 3. 5. pr. engelsk Ton.

Foruden de 69,382 Qvts., udskibede fra denne Havn, er der blevet udskibet fra Manta 215,172 Qvts., for hvilke Udskibninger næsten alle Certepartier afsluttedes hersteds.

Indførselen har i det forløbne Aar været meget betydelig; foruden de store Varekvanta, som kom med Dampskibe via Panama, kom der med Seilskibe 31 Ladninger fra Europa og 7 fra de Forenede Stater.

Kursen paa Europa har været høi, fra 43 til 49 %, naar 1 £ St. regnes til 5 ø.

Batavia.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande	15	10,797	1	1,254	16	12,051	300,060
Ialt	15	10,797	1	1,254	16	12,051	300,060*)
II. Afgaaede:							
Til Norge	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande	15	11,486	—	—	15	11,486	?
Ialt	15	11,486	—	—	15	11,486	?

Til Distriktet ankom 16 svenske Fartøier dr. 10,714 Tons.

Aarsberetning dateret 20de Mai 1881.

I 1880 ankom der 16 norske Fartøies dr. 12,051 Tons mod 5 dr. 2,749 Tons i 1879 og 16 svenske dr. 10,714 mod 12 dr. 6,918 Tons i 1879.

Ingen direkte Indførsel har i 1880 fundet Sted fra de forenede Riger.

*) Fragten er kun opgivet for 13 Fartøier dr. tilsammen 9,963 Tons.

De vigtigste Indførselsartikler vare i 1880 :

Jern	5,329,253 Kilogram	mod	132,459 Stænger og Bundter i 1879.
Staal	2,727 Bundter	—	4,192 Bundter i 1879.
Kobber og Yel-			
lowmetal	1,897 Kasser	—	2,483 Kasser - —
Zink og Spelter	11,229 —	—	20,814 — - —
Tin	4,412 —	—	2,222 — - —
Spiger	8,830 —	—	13,430 — - —
Kul	136,623 Tons	—	79,789 Tons - —
Svensk Tjære . .	3,708 Fade	—	5,450 Fade - —
Kultjære	245 —	—	780 — - —
Is	1,600 Tons	—	1,613 Tons - —
Petroleum . . .	1,516,260 Fade à 10 Gallons	—	1,171,627 Fade - —
Fyrstikker . . .	951 Kasser	—	1,994 Kasser - —

Af det indførte Jern var omtrent 98,500 Stænger og Bundter af svensk Oprindelse, det indførtes hertil over Holland. Da der var liden Tilførsel, saa Indehaverne af svensk Jern sig istand til at drive Prisen op fra Fl. 9³/₄, hvormed den begyndte, til Fl. 11, som mod Aarets Slutning var den gjældende Pris for smaa Partier af de Sorter, hvorpaa der var Mangel. Engelsk Jern, som i Aarets Begyndelse kun betaltes med Fl. 6¹/₂, gik paa engang op i den høie Pris af Fl. 8¹/₂ og Fl. 8³/₄; men ved Aarets Slutning kunde der ikke erholdes mere end Fl. 6³/₄.

Indførsel af Staal tager stadig af, fordi den indfødte Befolkning har lært at foretrække Værktøi af europæisk og amerikansk for det af egen Tilvirkning; de moderne Krigsvaaben have saaledes nu næsten remplaceret de Indfødtes egne primitive. Det Meste af det indførte Staal var sandsynligvis af tysk Oprindelse, det betaltes med Fl. 8¹/₂ til 9 pr. Picul, for svensk Staal betaltes fra Fl. 9 til 10.

Ved Aarets Slutning var der omtrent 12,000 Tons Kul paa Lager. Udsigterne for denne Artikel i det kommende Aar er derfor ikke meget opmuntrende. Uagtet de lave Priser paa Kul i Australien, nemlig 6 à 7 sh. pr. Ton, var Indførsel derfra i 1880 mindre end i 1879. Dette kan let forklares ved de gode Fragter, som betaltes i Australien til Europa, og som gjorde det overflødigt for Fartøjerne at gaa hid for at faa Hjemfragter.

Tjære indførtes væsentlig til Brug for det Offentlige. Prisen var 18 til 22 Fl. pr. Barrel Svensk og 8¹/₂ til 9 Fl. pr. Barrel Kultjære.

Kun en Ladning Is indførtes hertil fra Amerika. Antallet af Fabriker for kunstig Is er voxet til fem.

Jønkøpings Fyrstikker foretrækkes fremdeles og opnaa de høieste Priser, idet 50 Gros betales med Fl. 90—95, medens andre Mærker kun opnaa Fl. 50—65.

Til de forenede Riger var der ingen Export herfra i 1880.

De fornemste Udførselsartikler fra Java vare:

Sukker	3,856,571 Piculs	mod	3,045,003 Piculs	i 1879.
Kaffe .	1,312,428 —	—	1,157,278 —	- —
Indigo	950,765 Amst. lbs.	—	990,550 Amst. lbs.	- —
Huder	453,980 Stk. og 785 Piculs	—	374,312 Stk. og 32 Piculs	- —
Ris . .	147,963 Piculs	—	146,688 Piculs	- —
Tin . .	147,828 —	—	143,917 —	- —
Tobak	87,792 —	—	197,384 —	- —
The . .	63,247 Kasser	—	64,437 Kasser og 111 Piculs	—

Vort Fragtmarked var ogsaa i 1880 tilfredsstillende. Fragterne vare som sædvanlig høiest i de 3 sidste Maaneder af Aaret, da vort Stapelprodukt, Sukker, i Regelen er forhaanden i Overflod og følgelig Skiberum er mest søgt. Skjøndt Fragterne aldrig oversteg 60 sh., vare de i det Hele bedre end i 1879 og selv i den roligste Periode aldrig under 45 à 50 sh. efter vedkommende Fartøis Størrelse. Da Udførselen i 1880 har været meget større end i 1879, har den anvendte Drægtighed ogsaa været meget større end i noget foregaaende Aar.

Nedenstaaende Tabel giver en Oversigt over Fartøier, anvendte i Exporten i de 8 nærmest foregaaende Sæsoner, der som sædvanlig regnes fra 1 Juli til 30 Juni.

	Seilskibe.	Dampskibe.	Reg.Tons.
1872—73	298	22	236,396
1873—74	300	30	248,900
1874—75	313	32	285,981
1875—76	268	36	256,946
1876—77	342	37	304,346
1877—78	329	37	314,946
1878—79	257	34	262,246
1879—80	310	42	328,867
fra 1 Juli—31 Decbr. 1880 . .	178	26	180,622

Fragterne for Seilskibe til Kanalen f. O. eller til Amerika vare under Sæsonen:

I de første 6 Maaneder fra 1 Juli—31 December.		I de sidste 6 Maaneder fra 1 Januar—30 Juni.	
Høiest.	Lavest.	Høiest.	Lavest.
1872 . . 90 sh.	72 sh. 6 d	1873 . . 80 sh.	75 sh.
1873 . . 85 -	70 -	1874 . . 67 - 6 d	65 -
1874 . . 72 - 6 d	57 - 6 -	1875 . . 60 -	57 - 6 d
1875 . . 65 -	50 -	1876 . . 50 -	45 -
1876 . . 65 -	57 - 6 -	1877 . . 60 -	50 -
1877 . . 62 - 6 -	47 - 6 -	1878 . . 47 - 6 -	40 -
1878 . . 42 - 6 -	27 - 6 -	1879 . . 40 -	25 -
1879 . . 67 - 6 -	42 - 6 -	1880 . . 50 -	45 -
1880 . . 60 -	50 -	1881 . . 60 -	50 -

Fragtudsigterne for den kommende Sæson ere meget gunstige, forsaavidt den nye Høst af Kaffe og Sukker lover at blive meget rigelig, og da den nye Sukkerhøst vil blive tidlig færdig til Udslibning, kan man vente, at Fragt-slutningerne herfra ville begynde allerede i Juni Maaned.

For Tiden er der kun 6 Skibe her, og kun faa ventes; det er derfor ikke usandsynligt, at der snart vil blive Mangel paa Skiberum og saaledes høie Fragter, hvilket sandsynligvis vil finde Sted hele Aaret igjennem. De strenge Regler, som de fleste Assurandører opstille med Hensyn til Fartøiernes Alder og Klasse, nemlig at fulde Sukkerladninger ikke assureres til den laveste Præmie, undtagen naar Fartøiet er klassificeret A 1 Britisk Lloyd, A 1 nederlandske Assuranceselskab, A 1 Norsk Veritas, $\frac{3}{4}$ L 11 Fransk Veritas (amerika-byggede Skibe maa ikke være ældre end 5 Aar, og Skibe byggede i New-Brunswick er aldeles udelukkede), vil komme til at holde Fartøierne borte herfra og formindske Konkurrencen, og da 1ste Klasses Seilskibe aarlig aftage i Antal, vil derfor de øvrige kunne haabe paa gode Tider.

Mod Slutningen af 1883 vil Batavia faa en udmærket Havn, der nu er under Bygning, og som vil give fuld Plads for en stor Flaade.

Foruden en ydre og en indre Havn vil der blive et særskilt Bassin for Kul samt to Tørdokke, saa at man for Fremtiden vil kunne paa enhver Maade lette Skibsfarten samt kunne doksætte og reparere Skibe af næsten alle Størrelser.

Der er øvet et stærkt Tryk paa Regjering, som bygger denne Dok og Havn, for at faa den gjort til Frihavn, og efter al Sandsynlighed vil dette ske; der vil da blive bygget Toldbod, hvorved Kjøbmændene ville kunne tage ud af Oplaget de Varer, som skulle bruges. Da Regjeringen synes at være besjælet af Ønsket om at drage al Skibsfart til denne Havn, kan man ogsaa vente, at den for at opnaa dette vil sætte Afgifterne for dens Benyttelse tilstrækkeligt lavt, især da det ikke vil blive obligatorisk for Fartsgierne at laste eller losse der; den gamle Ankerplads paa den aabne Rhed vil nemlig blive bibeholdt, saa at Skibsførerne eller Konsignatørerne ville have frit Valg.

Afstanden fra den nedre By, hvor alle Forretninger afgjøres, til den nye Havn vil blive omtrent 50 % længere end til den gamle aabne Rhed, der ligger i en Afstand af omtrent 6 Kilometer; men den nye Havn vil blive forbunden med Byen ved en bred Kanal, der overalt holder en Vanddybde af 8 à 9 Fod, ved et Dobbeltspor og en bred Kjørevei, saa at Transporten kan effektueres paa langt kortere Tid baade Vandveien, hvor Slæbebaade vil bringe Lægterne op og ned, og Landveien, hvor Jernbanen vil bringe Distancen ned til en halv Time. Medens Lægterne under de forhaandenværende Omstændigheder bruge mindst 3 Dage for at lade, transportere og udlosse sine Ladninger, ville de nu kunne gjøre dette i mindre end 24 Timer; Omkostningerne ved Ladning og Losning ville altsaa sandsynligvis blive mindre end nu.

Det er saaledes ikke tvivlsomt, at den nye Havn vil fuldstændig svare til Hensigten for dette Steds Behov, derimod kan der være Tvivl, om den fra et finansielt Standpunkt af vil blive et heldigt Foretagende, i Betragtning af at den vil koste over 24 Mill. Gylden. Det er derhos meget at befrygte, at de sangvinske Forhaabninger, som enkelte af Grundlæggerne nære om, at den nye Havn tilsidst vil kunne konkurrere med Singapore, neppe ville blive til Virkelighed, da dens Beliggenhed er altfor meget ude af Veien for de Dampskibe, som igjennem Malaccastræde gaa til Havne i de chinesiske Farvande.

Dens Nytte for Javas Skibsfart i Almindelighed synes derfor meget tvivlsom, da den ligger altfor langt borte fra de fornemste Sukkeroplæg paa vor Ø, hvorfra en Transport af den voluminøse Artikel paa Kystdampere vil være baade for kostbar og i enhver Henseende for ubekvem for Fabrikkanterne og Udskiperne til at lade sig gennemføre.

Øns Handel i 1880 kan ikke siges at have været meget tilfredsstillende, da Exporten har givet et daarligt Resultat, og Importen er aftaget og ligeledes har været lidet tilfredsstillende som Følge af den aarlig aftagende Konsumtions- evne hos vor indfødte Befolkning, der har lidt meget baade ved daarlig Høst og ved Kvægst, som i 1880 har anrettet store Ødelæggelser.

Havana (Cuba).

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	4	1,085	—	—	4	1,085	32,670
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande til Hovedstationen	35	13,962	—	—	35	13,962	199,120
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne*) .	8	3,154	6	2,507	14	5,661	30,480
Ialt	47	18,201	6	2,507	53	20,708	262,270
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande fra Hovedstationen	22	8,011	20	7,833	42	15,844	253,120
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne*) .	13	5,225	2	841	15	6,066	116,460
Ialt	35	13,236	22	8,674	57	21,910	369,580

De til Hovedstationen fra Norge ankomne 4 Fartøier indehavde alle Klipfisk fra Christiansund.

*) Gjælder kun Vicekonsulsstationerne Matanzas og Sagua la Grande, fra de øvrige Stationer er der ingen Opgaver indkomne.

Galatz.

Skibsfarten i 1880.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande til Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	1	937	6	2,701	7	3,638	22,750
Ialt	1	937	6	2,701	7	3,638	22,750
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	5	1,986	—	—	5	1,986	79,625
„ andre Lande fra Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	2	1,652	—	—	2	1,652	56,350
Ialt	7	3,638	—	—	7	3,638	135,975

Blandt de ankomne Fartøier var 4 Dampskibe dr. 3,006 Tons.
 Distriktet besøgte ikke af noget svensk Fartøi.

Aarsberetning dateret 8de September 1881.

Til Norge exporteredes med 5 norske Fartøier 14,628 Quarters Rug og 8,004 Quarters Byg til en Værdi af henholdsvis 625,000 og 200,000 Frcs. 4 af Fartøierne gik til Stavanger, det 5te, der indehavde 5,947 Quart. Rug, gik til Bergen.

Den stærke Regn og den derpaa følgende intense Varme har skadet Hveden, Udbyttet er som Følge deraf betydelig formindsket, Kvaliteten lader meget tilbage at ønske, og Vægten er ringe.

Rugen har tildels ogsaa lidt under det uheldige Veir; Høsten er middels og Kvaliteten let.

Byg er der særdeles meget af, men det har lidt af Regn, Kvaliteten er forskjellig.

Den nye Maishøst er, da det tørre Veir har ødelagt meget, under Halvdelen af det foregaaende Aars.

Raps har man været meget heldig med, men der er ikke særdeles meget. Hirse-, Havre- og Bønehøsten er god.

Monrovia (Liberia).

Aarsberetning dateret 21te Oktober 1881.

Distriktet har i 1880 ikke været besøgt af noget norsk eller svensk Fartøi.

Liberia staar væsentlig i Handelsforbindelse med Amerika og Frankrige, England, Tydskland og Holland. I Finantsaaret 1880 (fra 1 Oktober 1879 til 30 Septbr. 1880) ankom der til Monrovia og udklaredes derfra 5 amerikanske Skibe dr. 3,777 Tons. Handelen med England og Frankrige besørgetes næsten udelukkende ved Dampskibe tilhørende et engelsk Selskab, som ogsaa fører Post til Vestkysten, medens Handelen med Tydskland og Holland, naar ikke de engelske Dampskibe benyttes, foregaar med Seilskibe og et enkelt lidet tydsk Dampskib.

Handelen gaar gradevis fremad i Liberia og synes i denne opblomstrende Stat at ville blive ligesaa fordelagtig for fremmede Kapitalister og Kjøbmænd som i noget andet Land. Landets rige, store og endnu uopdyrkede Indre har Overflod paa Produkter af stor Vigtighed og Nytte for Handel og Fabrikdrift, der kun vente paa at blive benyttede af foretagsomme og dygtige Kræfter, for at give et rigt Udbytte.

Handelen med Kaffe og Rubber gjør store Fremskridt For Kaffeens Vedkommende skyldes dette den Aerkjendelse, som denne Vare opnaaede ved at faa første Pris paa Verdensudstillingen i Philadelphia.

G e n f.

Aarsberetning dateret 9de Mai 1881.

Udførselen fra og Indførselen til Schweiz har tiltaget betydelig i 1880. Udførselen opgaar til 2,493,433 metr. Qvint. eller 1,692,261 mere end i 1879.

I 1880 gik der i Transit 14,416 Stkr. Kvæg mod 11,661 i 1879 og 1,998,340 Qvint. forskjellige Varer mod 1,933,950 i 1879. De Varer, som væsentlig gaa i Transit, er Trælast, der kommer fra Bayern og Østerrige, og Vin, der kommer fra Østerrig-Ungarn med Frankrige til Bestemmelse. Fordelagtige Toldtariffer begunstiger meget Transitrørelsen i Schweiz, og den vil vinde endnu mere ved Aabningen af Jernbanen fra Arlberg.

Priserne paa de forskjellige Kornvarer vare i 1880 for Hvede Fr. 27—34, Rug Fr. 20—26, Byg Fr. 21—27 og Havre Fr. 16—21 pr. metr. Qvint.

Af Korn blev der indført i

	1879.	1880.
Hvede	2,794,196 metr. Qvint.	2,535,432 metr. Qvint.
Rug	52,544 — —	27,888 — —
Havre	317,197 — —	278,370 — —
Byg	165,103 — —	160,519 — —
Mais	305,301 — —	287,373 — —

Høsten var god, ligeledes gav Poteterne et godt Udbytte. Den 31 December 1880 fandtes der en Beholdning af 260,000 metr. Qvint. mod 300,000 det foregaaende Aar. Det er Amerika, som hovedsagelig har forsynet Schweiz med Korn; Østerrige, Rusland og Donaufyrstendømmerne deltagte kun med ubetydelige Kvanta i denne Indførsel.

Af Kaffe indførtes der i 1880 84,305 metr. Qvint., fornemmelig fra Java (gul) og Campinas. Antwerpen, Holland, Havre og London leverede denne Artikel. Kaffebruget aftager i Schweiz. Af Sukker indførtes der i 1880 256,568 metr. Qvint., af Petroleum 225,094 metr. Qvint.

Af Fiskevarer indførtes der i 1880 til Schweiz:

Fisk nedlagt i Emballage mindre end 5 Kilos (comestibles fins):

over Grændsen mod Frankrige	742 metr. Qvint.
— — — Tydskland	389 — —
— — — Italien og Østerrige	213 — —
Ialt	1,344 metr. Qvint.

Fersk Fisk:

over Grændsen mod Frankrige	3,209 metr. Qvint.
— — — Tydskland	10,090 — —
— — — Italien	375 — —
— — — Østerrige	224 — —
Ialt	13,898 metr. Qvint.

Fisk, tørret, røget eller saltet, i Emballage af 5 Kilos eller derover:

	Klipfisk.	Sild.	Anden Fisk.
over Grændsen mod Frankrige	302	460	155 metr. Qvint.
— — — Tydskland	739	194	520 — —
— — — Østerrige	931	141	263 — —
Ialt	1,972	795	938 metr. Qvint.

Indførselstolden er for Fisk nedlagt i Emballage mindre end 5 Kilos Frs. 16 pr. metr. Qvint., for fersk Fisk 40 Centim. pr. metr. Qvint. og for tørret, røget eller saltet Fisk i Emballage af 5 Kilos eller derover, altsaa Klipfisk, Sild og anden Fisk, 4 Francs pr. metr. Qvint.

Med Hensyn til Muligheden af at indføre Fiskevarer fra de forenede Riger skal Konsulatet bemærke:

Fersk Lax, Flyndre og Pigvar nedlagt i Is (Isen maa ombyttes paa en Mellemstation) kan i Schweiz finde en sikker Afsætning, naar den expederes omhyggelig i en upaaklagelig Emballage.

Almindelig Fisk er endnu ikke noget populært Fødemiddel i Schweiz, men den vilde finde et Marked, dersom Priserne vare lave nok for Arbeidsklassen.

Røgesild sælges allerede og det i store Kvantiteter; den kommer fra Boulogne; men Konsulatet tror, at Sild fra de forenede Riger vilde kunne optage Konkurrencen.

Saltet Sild konsumeres lidet i den romanske Del af Schweiz, snarere i tydsk Schweiz. Uagtet det norske Produkts gode Kvalitet, skulde det være rigtigere, idetmindste i Begyndelsen, at introducere paa det schweitzerske Marked billigere Kvaliteter.

Anchovis kryddrede à la russe ville, engang kjendte, skattes i Schweiz, benfri Anchovis er en Artikel, som fortjener at blive kjendt i Schweiz.

Man har fundet Behag i røget Sild, nedlagt i Olie, trods den høie Pris. Fabrikkerne burde dog lægge megen Vægt paa, at faa Æskerne godt lukkede.

Saltet Lax i $\frac{1}{8}$ og $\frac{1}{16}$ Tønder er altfor saltet, man bør formindske Saltningen betydelig.

Husenblas, som alene tjener til at klare Vin og Øl med, bør være hvidere, for at udholde den russiske Konkurrence. Russisk Husenblas sælges her til 30 à 33 Francs pr. Kilo, men da Prisen paa de Prøver af norsk Fiskelim, som er sendt hertil, er meget billigt, er det tænkelig, at man kunde gjøre Forretninger i Schweiz.

Norsk 1a Fiskelim til Kr. 3 og 2a til Kr. 2.50, som ligner Gelatine udvundet af Ben, burde kunne finde Anvendelse som Appretur i Baandfabrikerne, Hattefabrikerne og Kniplerierne i det østlige Schweiz.

Gelatine af Ben 1a koster her en gros Fr. 4.50 pr. 6 Kilo.

— - — for Hattefabriker . . - 2.75 - —

De Kjøbmænd, som ønske at træde i Forbindelse med Schweiz, bør korrespondere i det franske eller tydske Sprog og sætte Prisen i Francs.

Dersom man vil undvære Mellemmand i Hamburg, Lübeck etc., maa man have et Agentur paa en Station paa Veien til Schweiz, der kunde paatage sig for den ferske Fisks Vedkommende at ombytte Isen og, om det var nødvendigt, ogsaa Emballagen.

En anden Artikel, som vilde kunne finde Afsætning i Schweiz, er Vildt. Rusland leverede forrige Vinter betydelig Mængder af Vildt, som var meget søgt i Schweiz, og hvoraf meget blev sendt til Frankrige.

Af Skind og Læder blev der i 1880 indført 26,416 metr. Qvint. mod 26,801 i 1879 og udført 52,961 metr. Qvint. mod 47,680 i 1879.

Den industrielle Krise havde formindsket Udførselen af Guld- og Juvelerarbejder, men i 1879 og 1880 tog disse Industrier sig meget op og det uagtet det Opsving, som de have taget i Italien og Tydskland.

En Forbundslov forbyder fra 1 Januar 1881 at fabrikere og indføre kemiske Fyrstikker, til hvilke man anvender gul Phosphor, det vil altsaa sige, at det i Schweiz alene vil være tilladt at bruge de saakaldte svenske Fyrstikker. Det er paa Sundhedshensyn at dette Forbud beror. Da Prisen paa svenske Fyrstikker er mere end dobbelt saa høi som paa almindelige, vil Schweiz, som aarlig udgiver omtrent Frs. 720,000 til Fyrstikker, herefter til denne Artikels Anskaffelse komme til at have en Udgift af Frs. 1,620,000. Det vil blive de fremmede Fabrikker, som til Skade for de schweitzerske, ville drage Fordel af denne Forøgelse. Schweiz har af kemiske Fyrstikker indført i 1880 25,217 metr. Qvint. mod 16,888 i 1879 og udført 1,554 metr. Qvint. i 1880 mod 1,266 i 1879.

I 8 schweitzerske Kantoner dyrkes der Tobak. Høsten gav i 1880 et Udbytte af 18,000 metr. Qvint.

Cigarfabrikerne i Schweiz gjøre trods de forøgede Indførselsafgifter paa Tobak udmærkede Affærer. Cigarfabriken Brissago i Kanton Tessin giver 105 % til sine Preferenceaktionærer og 95 % til de andre Aktionærer. Denne Fabrik faar sin Tobak fra Amerika, hvorhen den igjen sender sine Cigarer.

Fabrikationen af Silkebaand var meget livlig i de første 7 Maaneder af Aaret, men gik trevent i de 5 sidste. Da Silkehøsten i Europa, China og Japan har været god, gik Priserne paa Silke ned og dette bevirkede i August Maaned en betydelig Nedgang i Priserne paa Silkestoffe.

Maskinindustrien har forbedret sig i 1880. Schweiz har været nødt til at søge Afsætning for sine Fabrikater i Udlandet og for Konkurrencen Skyld at sælge til lav Pris. Naar St. Gothardbanen er færdig, haaber man med Held i Italien at kunne optage Kampen med England. Den nye Forbundstarif lægger en Indførselstold af 10 Centimes paa Rujern og af 60 Centimes paa Stangjern og Jernblik pr. 100 Kilos.

Uldpriserne gik i Slutningen af 1879 op 10 til 15 %, og Forretningerne bleve i de første Maaneder af 1880 saa febrilsk livlige, at Priserne i April Maaned gik op yderligere 15 à 30 % efter Kvaliteten. Man troede den Gang disse Priser berettigede, da man anslog Efterspørgselen efter Uldvarer etc. altfor høi, og man tog ikke i Betragtning, at de fleste Bestillinger ikke beroede paa Behovet men snarere paa Spekulation. Reaktionen indtraadte i Mai, og Nedgangen i Priserne saavel paa Raaproduktet som paa Uldfabrikaterne har ikke ophørt siden.

Man antager, at Schweiz for Øieblikket fabrikere 1,600,000 Uhre aarlig, hvilket repræsenterer en Værdi af 88 Mill. Francs, hvilke Tal vise denne Industries Betydning.

Efter fire Aars Hvile er Spørgsmaalet om Drawbacks atter sat paa Forbundsforsamlingens Dagsorden og er bleven oversendt Forbundsraadet til Betænkning. Flere Industrigrene lide meget af de Indførselsafgifter, som paa-hvile flere af de Raastoffe, som de maa faa fra Udlandet, saaledes Maskin-fabrikerne, Tobak- og Cigarfabrikerne, Distillerierne etc.; det troes, at man ved at indføre Drawbacks vil kunne befordre den schweitzerske Industries Trivsel.

Efter Folketællingen den 1 December 1880 bestod Schweiz Befolkning af 2,841,118 Personer mod 2,666,848 i 1870.

I 1879 udvandrede der 4,257 Personer mod 2,608 i 1878. De fleste af Emigranterne gaa til de forenede Stater, i 1879 3,918 Personer. Emigrationen fra Schweiz, som var betydelig aftaget i 1874, nemlig 2,672 Personer mod et Gjennemsnitstal af 4,547 Personer fra 1868—1873, er paany voxet siden 1875.

Af Privatmænd er der i 1880 skjænket en Sum af Fr. 5,674,000 til almennyttige Indretninger i Schweiz.

San Juan (Portorico).

Skibsfarten i 1880).*

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Bruttofragt i Kr.
I. Ankomne:							
Fra Norge til Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande til Hovedstationen	9	2,400	1	253	10	2,653	?
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	6	1,559	14	3,548	20	5,107	?
Ialt	15	3,959	15	3,801	30	7,760	?
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—
„ andre Lande fra Hovedstationen	2	449	8	2,204	10	2,653	?
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	19	4,824	1	283	20	5,107	?
Ialt	21	5,273	9	2,487	30	7,760	?

Distriktet besøgte af 4 svenske Fartøier dr. 993 Tons.

Budapest.

Aarsberetning dateret 22de Marts 1881.

Udvandringen i 1880 fra forskellige ungarske Distrikter har været overraskende stor. Mere end 4,000 Personer have forladt sit Hjemland dels for at søge sin Lykke i Amerika, dels for at slaa sig ned i Serbien og Rumænien. Denne nu permanent blevene Udvandring er en af de medvirkende Aarsager

*) Der mangler Opgave over Skibsfarten paa Vicekonsulsstationen Aguadilla.

til, at Befolkningen ikke formerer sig i samme Udstrækning som i andre Lande.

I Aaret 1870 beløb Ungarns Folkemængde sig til 15,417,327 Personer, mod Slutningen af 1880 derimod til 15,608,723, altsaa i 10 Aar kun en Tilvæxt af $1\frac{1}{4}$ %. I Budapest udgjorde Befolkningen mod Slutningen af 1880 355,296 Personer (med de Militære 365,512), medens den i 1870 ikke talte mere end 270,476 Personer, altsaa en Tilvæxt af 31 %.

Høstudbyttet i Ungarn var i det forløbne Aar i Almindelighed under det Gjennemsnitlige. Størst Skade gjorde Nattefrost, der indtraf i Midten af Mai, og anrettede store Ødelæggelser ikke alene paa Frugttræerne men ogsaa paa Sæden, navnlig maatte de fleste Rapsmarker ompløies.

Efter officielle Opgaver var Udbyttet:

Hvede . . .	30,617,000 Hektoliter;	Havre . . .	25,054,000 Hektoliter.
Rug . . .	15,614,000 —	Mais . . .	25,000,000 —
Byg . . .	19,384,000 —	Poteter . .	20,000,000 —
Raps . . .	250,000 Metr. Ctr.		

Eget Forbrug af Hvede og Rug beregnedes til 23,450,000 Hektoliter, til Udsæd antages der at være medgaaet 6,000,000 Hektoliter, saa at der altsaa blev tilovers til Udførsel 16,781,000 Hektoliter Hvede og Rug. Vor Udførsel heraf er foruden til Østerrige indskrænket til Schweiz og Tydskland, forsaavidt Kornet ikke forvandlede til Mel, hvis Afsetningsomraade er større. Hvedens Kvalitet var meget smuk. I Aarets første Maaneder blev der betalt Fl. 14 à 15 pr. Metr. Ctr., senere gik Prisen lidt efter lidt ned til Fl. 10.50 og hævede sig siden ikke over 13.25. Den højeste Pris for Rug var Fl. 11 men kun forbigaaende, den stod for det Meste mellem Fl. 9 og 10, i Sommerens Løb kunde Rug undertiden erholdes for Fl. 8.25. Der blev ikke indført saa lidet Rug fra Walachiet, der med Hensyn til Haardhed ikke lod noget tilbage at ønske, ligeledes blev serbisk Rug som jævnbyrdig med de bedste indenlandske Kvaliteter solgt til samme Pris som disse. Af Byg gaves der tildels meget smukke Kvaliteter; Foderbyg fra den nye Høst stod i en Pris af Fl. 6.50 senere i Fl. 6, Maltbyg Fl. 7.50, Fl. 8.25 senere Fl. 7.20, Fl. 8, fineste Bryggeribyg Fl. 9.25 senere Fl. 10. Havre blev i Januar betalt med indtil Fl. 7.75. Prisen stod lavest i September nemlig Fl. 5.75. Mod Aarets Slutning noteredes den Fl. 6.40 à 6.45. Kvaliteten er for det Meste ringe. Mais var den eneste Kornsort, hvorefter der blev høstet usædvanlig Meget. Priserne for den nye Høst bevægede sig mellem Fl. 7.10 og Fl. 8.25; de sidste Leverancesalg pr. Mai—Juni 1881 var til Fl. 6.05 à Fl. 6.10, smuk valachisk Mais opnaaede Fl. 5.80. Raps-høsten faldt saa slet ud, at kun lidet kunde exporteres til Udlandet. Priserne bevægede sig mellem Fl. 10.25 og Fl. 14.37.

Til Budapest blev der indført i 1880:

Hvede . . .	3,915,000 Metr. Ctr.	Havre . . .	314,400 Metr. Ctr.
Rug . . .	163,000 — —	Mais . . .	636,000 — —
Byg . . .	374,000 — —	Raps . . .	130,000 — —

De herværende Møller, som i deres Drift ere afhængige af Udlandets Behov, havde paa Grund af de høje Hvedepriser og den amerikanske Konkurrence et slet Aar. De arbejdede for det Meste kun med halv Kraft, og det hele formalede Kvantum beløb sig i Budapest til 3,580,000 Metr. Ctr., hvorefter 485,000 gik til Storbritannien og 390,697 til andre Dele af Udlandet, men

endnu større Kvantiteter til Østerrige. Ikke meget mindre exporteredes af de 43 større Provindsmøller. Den hele Melexport kan anslaaes til 3 Mill. Metr. Ctr. Høieste Pris var for Melsort No. 1 Fl. 25.20, for No. 8 $\frac{3}{4}$ Fl. 16.20 og laveste resp. Fl. 20.60 og Fl. 10 pr. 100 Kil. De høieste Priser faldt i Aarets første Halvdel.

Efter Bælgrugter var der stærkt Begjær fra Udlandet. For Lindser betaltes der Fl. 9 $\frac{1}{2}$ til Fl. 18, for Erter Fl. 9 til 13 og for raa Hirse Fl. 5 $\frac{1}{2}$ til 8 $\frac{1}{2}$.

Tobaken fra Høsten i 1879 viste sig ved Bearbejdelsen ikke efter Ønske. Produktet fra 1880 lover et bedre Resultat. Indbefattet de gamle Beholdninger blev der i Udlandet solgt 50,000 Metr. Ctrn.; der blev tilovers 10,000 Ctrn. af 1879. Den nye Høst gav et fuldt Gjennemsnitsudbytte. Afsætningen til Udlandet bliver stedse mere og mere besværliggjort ved Toldpaalæg, saaledes som det igjen var Tilfælde med Tydskland. De, som kjøbte mest, vare Frankrige og Italien. Priserne vare efter de forskjellige Kvaliteter fra Fl. 9.50 til Fl. 32 pr. Told Ctr. à 50 Kil.

Af Hamp fandt der ingen Export Sted. Høsten faldt saavel kvantitativt som kvalitativt uheldigt ud.

Blommer fra Serbien og Bosnien tage igjen for det Meste sin Vei herover. Man beregner det hertil ankomne Kvantum til 250,000 Metr. Ctr., medens 100,000 gik til Triest og der endnu skal findes en Beholdning af 50,000 Ctr. Næsten Halvparten blev paa Forhaand solgt paa Leverance. Beholdninger fra 1879 stode først i en Pris af Fl. 32 for Primavare, Prisen gik derpaa rask ned til Fl. 22 for Usancevarer. Prisen for den nye Frugt bevæger sig mellem Fl. 18 og Fl. 22 $\frac{1}{2}$ for bosnisk Vare og Fl. 16 $\frac{1}{2}$ à Fl. 19 for serbisk Vare pr. Metr. Ctr. Hovedkjøberne vare som sædvanlig Tydskland og Amerika.

For Vin vare Udsigterne oprindelig ganske gunstige; men vedvarende Regnskyl forsinkede Vinhøsten og ødelagde en stor Del af Druerne. Kvantitativt var det den sletteste Høst siden 1870, og Producenterne maatte søge sin Erstatning i høie Priser. Kvaliteten kan betegnes som en god Middels. Exporten til Frankrige, som i Aarets Begyndelse var i god Gang, gik siden smaat paa Grund af de høie Priser. Vor Export til Schweiz tog til. Ordinær Vin betaltes med Fl. 10, bedre Kvaliteter med Fl. 15, Rødvín med Fl. 20, høiere Kvaliteter med indtil Fl. 40 pr. Hektoliter. Drueduførselen har tiltaget stærkt paa Grund af den slette Vinhøst i Udlandet; i 1879 gik der til Tydskland 43,000 Metr. Ctr. men i 1880 83,000, hvoraf det Meste til Vintilberedning. Af Frugt var Æbler Gjenstand for en stor Udførsel til Rumænien samt for at tilberedes til Æblevin til Schlesien.

Forretningerne i Spiritus vare usædvanlig gunstige i 1880. Paa Grund af de høie Vinpriser blev der konsumeret mere Brændevin i Indlandet; Rusland, hvor Kornhøsten slog feil, holdt sig borte fra de vestlige Markeder med sin Spiritus, og Italien forsynede sig, forinden de høiere Toldpaalæg traadte i Kraft i August Maaned. Derhos var Behovet i Spanien større, da Aarets Vine krævede en større Tilsætning af Alkohol. Exporten til Frankrige, England og Schweiz var særdeles livlig. Østerrige derimod emanciperer sig mere og mere fra det ungarske Produkt. Prisen for raa Spiritus gik fra Fl. 36 $\frac{1}{2}$ imod Slutningen af 1879 efterhaanden ned i Fl. 31 $\frac{3}{4}$, men steg i November igjen til Fl. 35 pr. Hektoliter, hvilken Pris ogsaa noteredes ved Aarets Slutning.

Af Egebark gik der 342,700 Metr. Ctr. over de østerrigsk-ungarske Grændser, mest af ungarsk Oprindelse, til de tyske Garverier. Kun Prima-varer kunde opnaa forrige Aars Priser.

Den forrige Høst indtraadte gunstige Konjunkturer i Uld holdt sig lige ind i Foraaret, da sporedes imidlertid Virkningerne af Auktionerne i London, paa hvilke Priserne for Kolonialuld gik betydelig ned. Alligevel var der hele Aaret igjennem en betydelig Efterspørgsel til Udlandet. Flere Kjøbere, især fra Frankrige, indfandt sig personlig, og Aarets Omsætning af indenlandsk Uld beløb sig i Budapest til 75,000 Metr. Ctr. med en Beholdning af 8,000 Metr. Ctr. ved Aarets Udgang. De fineste Sorter betaltes med Fl. 145 pr. 56 Kil., Middelssorterne med Fl. 105.

Handelen med Skind har taget et stort Opsving, efterat Grændsespærringen mod Donaufyrstendømmerne blev ophævet. Der blev i Aarets Løb afsat 1,790,000 Stkr. Tydskland købte mange Faareskind til en Pris af 60 til 70 Fl. pr. 102 Stkr.

Kvægghandelen har lidt et stort Afbræk ved det tyske Forbud mod Gjennemførsel af Hornkvæg, der har medført, at vi har maattet indstille vor Export til Frankrige. Saavel den hollandske som den italienske Regjering have gjort betydelige Indkjøb af Heste. Nylig blev der afsluttet Kontrakt om Leverance af 2,400 Heste til den græske Regjering. Af Faar blev der exporteret ca. 200,000 Stkr. til Frankrige. Fra Østerrige og Ungarn blev der exporteret 271,300 Stkr. Svin til en Værdi af Fl. 56 til 62½ pr. Stk. Værdien af de i 1880 solgte Svin beløb sig til 24 Mill. Fl.

—



