

Beretninger

om

Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1892 m. M.

Udgivet ved

Departementet for det Indre.

KRISTIANIA.

1893.

Pris: Kr. 2.00.

Beretninger

om

Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1892 m. M.

Udgivet ved
Departementet for det Indre.



Kristiania.

I Kommission hos H. Aschehoug & Co.

Trykt i Ringvolds Bogtrykkeri.

1893.

Register.

Konsulatheretninger:

	Hefte.	Side.		Hefte.	Side.
Adelaide	15	585	Kjøbenhavn	{ 21	149
Aden	25	842	Konstantinopel	7	170
Akyab	2	13	Königsberg	5	106
Algier	17	607	La Paz (Bolivia)	9	241
Amsterdam	6	131	Larnaca (Cypern)	25	850
Antwerpen	15	525	Leipzig	20	696
Archangel	19	639	Leith	{ 5	87
Bangkok (Siam)	25	841		{ 13	443
Barbadoes	25	848	Lima	2	36
Barcelona	12	420	Lissabon	15	573
Batavia	25	838	Livorno	4	76
Belize (Br. Honduras)	25	850	London	{ 10	243
Berlin	4	78		{ 22	799
Bermuda	25	842	Lourenzo Marquez (Mozam- bique)	25	840
Bilbao	3	43		2	20
Bombay	4	67	Lübeck	{ 17	629
Bremen	5	122		{ 22	790
Breslau	2	16	Madras	25	843
Brüssel	2	13	Malta	2	40
Budapest	8	224	Manila	25	848
	{ 2	29	Marseille	15	510
Buenos Aires	15	542		{ 11	315
	{ 25	842	Melbourne	{ 17	599
Cagliari	14	500		{ 22	792
Calcutta	{ 11	375	Messina	9	233
	{ 20	687	Mexiko	{ 11	372
Cadiz	22	802		{ 25	837
Caracas	25	848	Montevideo	5	126
Colombo (Ceylon)	25	848	Moskwa	11	377
Curaçao	25	843	Nagasaki	{ 2	14
Danzig	25	843		{ 25	836
Dresden	19	681	Nantes	2	18
Fiume	2	15	Nassau (Bahama)	12	440
Galatz	15	522	Neapel	17	621
Genua	{ 11	338	New-York	25	849
	{ 25	833-36	Nürnberg	17	626
Georgetown (Br. Guyana)	25	847	Odessa	7	191
Gibraltar	14	502	Piræus	2	34
Guadeloupe	25	847	Port Louis (Mauritius)	{ 15	513
Guatemala	17	602		{ 25	843
Guayaquil	5	83	Port Stanley (Falkland)	25	847
	{ 2	11	Quebec	14	491
Havre	{ 12	379	Rangoon	2	35
	{ 22	791	Riga	7	163
	{ 2	39	Rio de Janeiro	19	659
Hamburg	{ 8	195	Rom	12	442
	{ 17	611	San Francisco	9	227
Hannover	4	70	Santo Domingo	25	848
Havana	8	222	Shanghai	17	613
	{ 7	176	Singapore	17	606
Helsingfors	{ 22	806	Smyrna	15	517
Hongkong	20	694	St. Helena	2	29
Honolulu	{ 15	515	St. Johns (Antigua)	3	66
	{ 25	842	St. Johns (Portorico)	17	628
Kapstaden	15	507			
Karlsruhe	5	84			

	Hefte.	Side.		Hefte.	Side.
St. Petersburg	11	370	Triest	19	658
St. Pierre (Martinique)	25	850	Trinidad	15	515
St. Thomas	14	505	Tripoli	25	847
Stettin	5 15	116	Venedig	25	844
		577	Victoria (Br. Columbia)	2	33
Stuttgart (Württemberg)	20	701	Washington	3	63
Sydney (New South Wales)	7	188	Wellington	25	849
Tanger	7	193	Wien	9	238
Tapeete (Tabiti)	12	441			

Meddelelser om Havneudgifter og Skibsfartskutymmer:

	Hefte.	Side.
Algier	17	607
Antwerpen	15	525
Barcelona	12	420
Buenos Aires	15	542
Genua	11	338
Kjøbenhavn	21	703
Leith	13	443
Nagasaki	25	837
Venedig	25	844

Indberetninger fra kommercielle Stipendiater:

Egeland & Aadnesen	1	1
P. Figved	16	587
Johan Lie	23	807
P. E. Sontum	18	631
P. Rolfsen	24	818



Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1892 m. M.,

No. I.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1893.

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

Indberetning fra de commercielle Stipendiater J. J. Egeland og G. A. Aadnesen om Forholdene i Sydafrika.

Aaret 1892 har udmærket sig ved Flauhed i næsten alle Forretningsbrancher, hvad jo har været Tilfældet omtrent overalt. Naar Importen til Syd Afrika desuagtet har været større i Aarets første 9 Maaneder, sammenlignet med samme Tidsrum ifjor, saa maa Grunden hertil væsentligst søges i den stadige Tilgang af nye Emigranter.

Næsten alt hvad her indføres kommer fra England, men Amerikanerne og Tyskerne gjør store Anstrængelser forat faa et Marked her for sine Produkter, og har det til en vis Grad ogsaa lykkedes. De forenede Stater har saaledes i Aarets 9 første Maaneder indført Varer til Natal for noget over £ 100 000 eller ca. 2 Mill. Kr. og Tyskerne i samme Tidsrum for ca. 1 Mill. Kr. Til Kapkolonien indføres fra begge Lande noget over det dobbelte.

Tyskerne har arbeidet her i en Række af Aar. Fra først af gik det meget smaat. Gang paa Gang forsøgte man at faa et Marked her for sine opofrede Tusinder af £, uden at det vilde lykkes. Nu har de imidlertid vundet Seier. „German Beer“ er en meget efterspurgt Vare, og Tyskland faar nu sine udlagte Penge tilbage med Renter.

Fra andre europæiske Lande indførtes fra $\frac{1}{1}$ — $\frac{30}{9}$ 92 til Natal Varer for følgende Beløb:

Fra Holland for £ 35 000, Frankrig £ 3500, Portugal £ 2000, Østerige £ 150, Italien £ 75, og Schweits £ 50. Fra Norge og Sverige indførtes for 8000 £. Den samlede Indførsel til Natal beløb sig til £ 2 423 788, hvoraf for £ 1 877 646 fra England.

Denne Indførsel fordeler sig paa de forskjellige Artikler saaledes:

Agricultural implements	£ 14 078
Ale & Beer	- 34 671
Apparel & Slops	- 258 442
Apothecaryware	- 92 396
Empty bags	- 34 988
Cabinet & Upholsteryware	- 39 977
Coffee	- 53 349
Cotton, manufactured	- 78 260
Flour & meal	- 102 070

Glass & glassware	£ 18 390
Grain of all sorts	- 9 156
Guns & pistols	- 5 858
Gunpowder	- 563
Haberdashery & Millinery	- 212 209
Hosiery	- 18 966
Iron of all sorts	- 102 219
Ironmongery & hardware	- 141 348
Leather, manufactured	- 5 309
Machinery	- 79 392
Oilman's stores	- 69 299
Oils of all Kinds	- 32 103
Plate & jewellery	- 9 052
Preserved provisions	- 39 230
Rice	- 47 809
Saddlery & harness	- 15 263
Soap	- 18 318
Spirits of all Kinds	- 67 831
Stationery	- 26 580
Tea	- 3 003
Tobacco, manufac.	- 12 209
Cigars	- 4 872
Turnery & fancyware	- 14 825
Woollen Manufac. & blankets	- 81 500
Wine	- 18 718
All other articles	- 421 176
Government Stores	- 136 808

£ 2 423 788

Ifjor i samme Tidsrum beløb Importen sig til £ 2 498 590. Da den største Import til Natal foregaar i Aarets 3 sidste Maaneder, vil den hele Indførsel for 1892 andrage til ca. 4 Millioner £. Udførselen beløb sig til £ 984 392, hvoraf „colonial products“ for £ 512 665. Det resterende Beløb udgjøres af Varer, som først har været indførte hertil, og derpaa igjen eksporterede.

I Kapkolonien, hvor Forholdet overfor England og de øvrige Stater er omtrent det samme som i Natal, androg Indførselen for Aarets 9 Maaneder, indtil 30te Sep., sig til £ 6 958 329, hvilket svarer til en Import for det hele Aar af ca. 10 Millioner £.

Importen fordeler sig paa de forskjellige Varesorter saaledes:

Agricultural implements	£ 45 397
Ale & Beer	- 67 841
Apparel & Slops	- 414 722
Empty bags	- 64 933
Books	- 55 073
Butter	- 37 865
Candles	- 47 680
Carriages & Carts	- 16 309
Cement	- 18 630
Cheese	- 25 560
Chicory	- 5 472

Coal & Cokes	£ 167 058
Coffee	196 792
Cocoa & Chocolate	36 851
Flour	17 258
Wheat	101 992
Cotton, manufactured	522 647
Drugs & Chemicals	113 470
Dynamite & powder	82 512
Crockery	37 319
Furniture	18 781
Gunpowder	6 268
Guns & gunbarrels	21 575
Haberdashery & Millinery	743 616
Hardware & cutlery	398 588
Hats, all sorts	58 187
Iron	123 488
Jewellery	57 418
Lead	8 414
Leather & shoes	336 641
Linen-manufac.	32 672
Machinery	195 740
Meat, salt & preserved	34 466
Mineral oil	37 521
Paints	30 111
Pipes, iron	14 634
Provisions-Oilmans Stores	188 508
Rice	49 111
Saddlery & harness	44 299
Soap	52 054
Spirits, all sorts	106 357
Stationery	119 217
Sugar	252 824
Tea	14 028
Tobacco	35,058
Do. manufac.	63 757
Wood, unmanufac.	91 315
Do. planed	61 668
Do. other than Furniture	37 864
Wollen manufactures	243 433
Government articles	602 253
Specie	40 724

£ 6 958 329

I samme Tidsrum ifjor var Importen £ 6 305 281.

Udførselen fra $\frac{1}{1}$ — $\frac{30}{9}$ 92 androg til £ 8 653 558, hvoraf Guld og Diamanter for ca. 6 Millioner £. De øvrige fornemste Udførselsartikler vare: Kobbermalm for £ 199 605, Strudsefjer £ 396 264, Haar & Gjedeskind £ 273 577 og Uld £ 1 625 865.

Guldet, der alene repræsenterede en Værdi af ca. 3 Millioner £, var produceret i Transvaal, og udskibedes kun gennem Kapkolonien.

Det er en almindelig Mening inden Forretningskredse, at Forretningerne i en nær Fremtid vil tage et betydeligt Opsving, og man grunder dette

Haab for en stor Del paa den for hver Maaned forøgede Produktion af Guld i Transvaal. For nærværende udvindes nu Guld for ca. 5 Mill. £ pr. Aar. Dette bringer store Kapitaler til Landet, hvilket selvfølgelig stimulerer Handelen. Desuden paaar Jernbaneanlæg i flere Retninger, hvorved flere nye Indtægtskilder aabnes. Følgerne heraf begynder ogsaa allerede at vise sig, idet Forretningerne med Indlandsstaterne, og da navnlig Transvaal, i den senere Tid har tiltaget i væsentlig Grad og Udsigterne ere gode. Vi har ingen Tvivl om, at Forretningen paa Syd Afrika inden ganske kort Tid vil blive ligesaa tilfredsstillende som de var for 2—3 Aar siden. Det gjælder derfor for Norge at forsøge at faa Fodfæste inden andre kommer i Forkjøbet.

Industrien

staar i det hele taget paa et meget lavt Standpunkt. Man begynder dog at spørge sig selv: er det virkelig nødvendigt for os at indføre alle disse Varer og hvad kan gøres for at ophjælpe Industrien? Det har da ogsaa i den senere Tid været gjort Forsøg i forskellige Retninger, tildels med tilfredsstillende Resultater. Regjeringerne gjør ogsaa, ved at udlove store Præmier etc, hvad de kan for at ophjælpe og støtte den begyndende Industri.

Vi skal i det følgende omtale de forskellige Industrigrene i **Kapkolonien**.

Fiskerierne,

der jo forresten i og for sig ikke egentlig kan kaldes en Industri uden forsaavidt Preservering etc. angaar, beskæftigede i 1890 304 Baade og 2309 Mand. Værdien af det opfiskede Kvantum var £ 62 400. Dette er jo saagodtsum intet naar man tager i Betragtning den uhyre Mængde god Fisk som findes langs hele Kysten. Dr. Pappe, en bekjendt Autoritet paa dette Omraade, udtaler: „The South African seas produce a good variety of valuable fish as well as soles, & immense quantities of anchovies, sardines and small fish suitable for tinning and export trade. The great bank known as Agulhas no doubt forms one of the finest areas in the world for extensive and well directed deep sea fishing.“ Fisket foregaar imidlertid nu kun med smaa aabne Baade, og har derfor ikke kunnet udvikle sig i nogen nævneværdig Grad. Man trænger store Dæksbaade, der kan holde Søen selv i uroligt Veir. Der arbeides imidlertid paa at forbedre Forholdene, da det begynder at gaa op for mange hvilken Indtægtskilde Kapkolonien besidder i sin Fiskerigdom. I Capetown er der saaledes dannet et „Cragfish Canning Co.“ som exporterer „tinned“ Fisk til Paris. Forretningen har vist sig særdeles lovende, og Compagniet som for Tiden beskæftiger 60 Mand, tænker paa at forøge Arbejdsstyrken til 200 Mand. Værdien af al Fisk udskibet fra Kapkolonien forrige Aar havde en Værdi af 20 000 £.

Smør & Ost.

Forrige Aar indførtes 700 000 lbs Smør og 1 125 000 lbs Ost. Man fremstiller naturligvis baade Smør og Ost i Kolonien, men det hele i saa utilstrækkelige Mængder og Tilgangen er saa uberegnelig, at Kjøbmændene ere nødte til at importere uden at kunne tage synderligt Hensyn til den lokale Produktion. I enkelte Distrikter, og til visse Tider af Aaret, er Tilgangen paa Smør stor nok til at dække Behovet og vel saa det, og det hænder endog paa enkelte Steder at det sælges for fra 4—7 pence pr. lb., men man har ikke lært at fremstille en fuldstændig holdbar Vare eller at

preservere det, og det hænder derfor om Vinteren, at det temmelig pludselig kan stige til 3—4 & 5/ pr. lb. Det vil vistnok endnu vare længe inden Kolonien kan producere det Smør den forbruger. Man er dog ikke blind for det Factum, at dette ikke er comme il faut, og en af Regjeringens „Agricultural assistants“ udtalte nylig: „it is a shame to import butter & cheese into a country which ought to be able to support itself,“ og paa pegede han videre: „the necessity of preserving butter when it is cheap so as to be able to dispose of it in winter.“ If this were done there would be an end of importation & one should be able to export.“

Man producerer i Kolonien ganske god Cheddarost, der sælges for 10—14 pence pr. lb.

Sæbe & Lys.

Forrige Aar indførtes ca. $7\frac{1}{2}$ Million lbs Sæbe til en Værdi af £ 62 900. Forskjellige Forsøg har været gjort paa at fremstille de mest gangbare simple Sæbesorter. „The Cape Town Soap Works“ havde paa Udstillingen i Kimberley en Del Sæbe af eget Fabricata, og det kan ikke nægtes, at hvad som der var udstillet kunde taale Sammenligning med lignende importerede Sæbesorter. At denne Industrie med Tiden vil udvikle sig er hævet over Tvivl, men for nærværende har den liden Betydning.

Lys fabrikeres af „Port Elizabeth Candle Manufactory,“ „The River Oil & Candle works“ og andre, og det Produkt som fremstilles er upaaklageligt, men det gjælder om denne som om de andre Industrigrene — det maa i de fleste Tilfælde endnu betragtes som Forsøg, og der produceres saa smaa Kvanta at det liden eller ingen Indflydelse øver paa Importen.

Fyrstikker.

Man har i den senere Tid begyndt at fabrikere hvad man behager at kalde „colonial made matches.“ Sagen er imidlertid den, at man importerer saavel Træet til de enkelte Fyrstikker, „the splints“, som Etiketterne og Chemicalierne. Man har længe men forgjæves søgt at finde en Træsart som egnede sig til at forarbejde selve „Splinten“ af. Træet er for sprødt, og ingen af de Træsarter man hidtil har forsøgt, taaler det Tryk som falder paa Fyrstikken idet den stryges mod Æsken. Man taler derfor om at akklimatisere den svenske „pine“, men dermed har det nok lange Udsigter.

Vi skal tillade os at hidsætte en Beretning om den antagelig største Fyrstikfabrik i Kapkolonien.

The Rosebank Match Co. Ltd. was established in 1889, has a capital of 10 000 £, & possesses factories at Roseland, Capetown & Port Elizabeth. The Co. employs over 100 hands, males & female, has a weekly output of from 2—3000 gross. The machinery in use is of latest design & cost 4000 £. The chemicals, papers and splints are imported, but the boxes are made from colonial poplar wood, which is fairly well suited for the purpose. The company has gone to considerable expense in endeavouring to obtain colonial wood suitable for splint making, but have as yet failed. Poplar wood although answering the purpose for box making is too brittle for splints & will not stand the strain. Trials have also been given to other sorts of wood but they have given dissatisfaction.

Læder & Sko.

Forrige Aar indførtes Læder for £ 160 000 og Sko & Støvler for £ 422 000. For Sko & Støvlers Vedk. indføres den aldeles overveieende Del

fra England. Fra Tyskland kun for 7000 £. I Kimberley var udstillet Læderarbejder f. Ex. Sadler, alleslags Skotøi, garvet & prepareret Læder etc. Det var meget smukt Arbejde og gode Materialier, og de vandt ogsaa almindelig Anerkjendelse. En stor Del af hvad som indføres er daarligt, og beregnet paa Salg. Industrien har sine store Vanskeligheder at kjæmpe med, og vil neppe paa lang Tid kunne optage Konkurrencen med de importerede Varer.

Møbler

indføres for store Beløb fra England, America & Tyskland. Der findes i Kolonien enkelte Firmaer som forarbejder Møbler af indenlandske Træsorter, væsenligst „stinkwood“ (oreodaphne bullata) og „yellowwood“ (podocarpus latifolius), men denne Industrie er endnu uden al Betydning.

Krudt

produceres af „The Cape Peninsula Gunpowder Co.,“ og Varen er ganske tilfredsstillende, men ogsaa denne Industri har adskillige Vanskeligheder at kjæmpe med og har derfor heller ikke drevet det til stort. Medens man kan sende Krudt fra England til Port Elizabeth for 25 à 30/ pr. Ton, koster det 55/ pr. Ton fra Capetown til Port Elizabeth.

Vin.

Som bekjendt produceres meget god Vin i Kolonien. Der udføres aarlig for £ 20 000 og importeres for ca. 10 000 £.

Salt

produceres i tilstrækkelig Mængde.

Møllebrug.

Til Natal indførtes Mel, fordetmeste fra Adelaide, Australien. Til Kapkolonien derimod indføres hel Hvede, der formales paa tidsmæssige Møller. Saadanne findes paa flere Steder, og kan de stilles ved Siden af lignende Indretninger i Europa.

Dette er i korte Træk de vigtigste Industrier og Næringskilder i Kapkolonien, naar undtages Uld, Fjær og Skind. Som det høie Departement vil bemærke er det Hele ikke af væsentlig Betydning, og det staar fast at hvad Kapkolonien forbruger, maa næsten helt og holdent importeres. Paa den anden Side kan man ikke bortse fra, at det udfolder store Anstrængelser for at ophjælpe de forskellige Industrier. Syd Afrika har snart sagt uudtømmelige Rigdomskilder, og efter vor Formening er den Dag ikke særdeles fjern da man vil kunne exportere flere af de Artikler som nu indføres. Desuagtet vil Syd Afrika altid vedblive at være et Sted hvortil det med Fordel vil kunne indføres forskellige norske Varer.

Natal.

Staar Industrien paa et lavt Standpunkt i Kapkolonien, saa gjælder dette i end høiere Grad Natal. Regjeringen søger at opmuntre Industrien ved at udlove store Præmier, men det har hidtil baaret liden Frugt. For nogle Maaneder siden oprettedes et „Woollen Manufactory“ i Newcastle. Man har anskaffet tidsmæssige Maskiner fra England, Foretagendet er om-

fatted med megen Interesse, og der er al Grund til at tro, at Fabrikken vil lønne sig godt, men da det er saa aldeles nyt, er det umuligt at udtale nogen bestemt Mening derom.

The og Sukker.

Denne Industri har i den senere Tid taget et betydeligt Opsving, og vil stadig gaa fremover. Der produceres vistnok ikke endnu større Mængder, men Varerne er af god Kvalitet, og de har allerede været Gjenstand for Export. Vi har den Opfatning, at saavel The som Sukker, om kortere Tid vil kunne exporteres i større Mængder, og konkurrere med lignende Varesorter fra andre Lande. Aviserne har sogar drøftet Ønskeligheden af at udsende Agenter til Landene omkring Østersøen for at virke for Afsætning af Natal The og Sukker.

Øl.

I Kapkolonien har man alt længe havt et Bryggeri, som leverer en ganske god Ølsort, og nu har man for en kort Tid siden ogsaa faaet et i Natal. Det Øl som produceres i Sydafrika kan dog ikke taale Sammenligning med den importerede Vare, og der indføres derfor ogsaa umaadelige Masser navnlig fra England og Tyskland.

Kul.

Det er al Sandsynlighed for at „the black diamonds“ vil blive en af Natals bedste Indtægtskilder. Det er knapt 1 Aar siden det kom nogen Fart i denne Industri, nu derimod forbruger Statens Jernbaner kun Natal Kul, en stor Del Dampskibe tager Bunker Kul her, og de har ogsaa været Gjenstand for Export til Mauritius, Kapkolonien og tildels Indien. At Adgangen til billige Kul ogsaa vil opbølge Industrien siger sig selv.

Anden Industri af nævneværdig Betydning findes ikke.

Guld og Diamanter.

Hvad som i de sidste Aar har draget den civiliserede Verdens Øine paa Syd Afrika er dets Guld og Diamanter. Pr. 1ste Janr. 1893 vil vistnok den samlede Export heraf beløbe sig til 10 Millioner £, og hvad det har at betyde for Handel og Industri vil man kunne forestille sig.

I vor ærbødige Indberetning af 2den Febr. d. A. udtalte vi, at det efter kompetente Autoriteters Udsagn, ikke syntes at være ringeste Tvivl om, at Guldproductionen inden Udgangen af Juni d. A. vilde naa op til 100 000 oz. pr. Maaned — (Værdien af 1 oz. er ca. £ 3. 15. 0), inden Dec. til 120 000 oz. Dette har ogsaa bekræftet sig, idet Productionen for September androg til ca. 109 000 oz. Denne storartede Production vil have stor Indflydelse paa Syd Afrikas Handel i den allernærmeste Fremtid, og man er inden kompetente Forretningskredse af den Mening, at Forholdene hernede vil udvikle sig saa hurtigt, og antage saa storartede Dimensioner, at selv de mest sangvinske vil blive forbausede.

Da vi under 29de Juni d. A. indsendte vor underdanige Ansøgning om Fornyelse af Stipendiet for indeværende Budgettermin, tillod vi os samtidig at give en Oversigt over vor Virksomhed som Stipendiater, og paapegede de

Resultater som indtil da vare opnaaede. Siden den Tid ere vi vedblevne at arbeide paa samme Maade.

Den i nævnte Indberetning omhandlede Konsignationslast fra Herrer I. N. Jacobsen Co., Fredrikstad er senere ankommet, og medbragte Skibet tillige et Parti Svovlstikker og et Parti Saft & Vine fra Norsk Export Co., for tils. ca. 4000 Kr. Det har lykkedes os at sælge omtrent Halvdelen af Fyrstikkerne til de af vedk. Firma stipulerede Priser, og haabe vi snart at blive af med Restpartiet, uagtet Markedet for nærværende er temmelig overfyldt. Til Natal kan Fyrstikker indføres med Fordel, idet Tolden der kun er 1/, medens den i Kapkolonien, for at beskytte den indenlandske Industri, er sat til 2/ pr. Gross. Der indførtes saaledes forrige Aar kun Fyrstikker for £ 89 fra Sverige til Kap, medens det rigtignok paa samme Tid importeredes fra England for £ 1600. En gros Prisen paa de bedste Mærker Sikkerhedstikker er i Natal $3/8-3/9$ pr. Gross, og Svovlstikker $2/3-2/6$ pr. Gross $\div 5\%$.

I Kapkolonien noteres Sikkerhedstikker til $4/6-4/9$ og Svovlstikker $3/6$ pr. Gross.

De modtagne Varer fra Norsk Export Co. ere baade gode og smukt udstyrede, og skal vi gjøre vort bedste for at faa dem indførte. Det forekommer os at Prisen er noget høi, og de vil maaske have vanskeligt for at konkurrere med forskellige Saft der fremstilles her. Vi har dog allerede solgt et Parti til en Mineralvandfabrik, som vil benytte dem ved Fabrikationen af sine Limonader etc., og haabe vi Forsøget vil falde tilfredsstillende ud, og give Anledning til fremtidige Ordres.

Beholdningen af de i vor Indberetning af 29de Juni nævnte Konsignationsvarer minke stadig, og antager vi inden kort Tid at skulle have solgt alt.

Det modtagne Parti Margarinsmør er udsolgt. Afsenderne — Stavanger Smørfabrik — udtaler i en netop modtaget Skrivelse, at de opnaaede Priser ere „fuldt tilfredsstillende“, hvorfor et andet Parti vil blive afsendt.

Til Sydafrika indføres adskilligt Smør fra Danmark, Tyskland og Frankrig. Alm. godt naturligt Smør noteres i $1/9-1/10$ pr. lb. Tolden er saavel i Kapkolonien som Natal 3 d pr. lb. En af de største Exportører af Smør hertil er Esbensen i Kjøbenhavn, og hans Smør har faaet et godt Navn. Det pakkes i 1—4—7—14 og 28 lbs Blikboxe, der igjen pakkes i Kasser, indeh. 4 Stk. 28 lbs Boxe.

Af „St. Olafs“ condenserede Melk — The norw. Milk Condensing Co. — har vi desværre endnu adskilligt paa Lager, og vil det have sin store Vanskelighed at realisere Beholdningen til nogenlunde acceptable Priser. Vi beklage meget dette Uheld for Fabrikken, og har gjort vort yderste for at varetage dens Interesser. Efter fra denne netop modtagne Meddelelser, nære vi dog ikke Tvivl om, at det snart vil lykkes at fremstille et fuldt tilfredsstillende Produkt, og saasnart det sker vil man igjen kunne oparbejde det gode Navn Fabrikken fra først af havde faaet, og en meget stor Omsætning vil da kunne paaregnes. Vi har i den senere Tid fra Fabrikken modtaget Prøver af usukket Melk, og har vi efter Anmodning distribueret dem. Prøverne havde holdt sig udmærket, og har vi senere talt med flere her, som har forsøgt dem, bl. a. en af Byens dygtigste Læger, og de har alle udtalt sig meget fordelagtigt om den. Undertegnede G. A. Aadnesen, der netop er kommet tilbage fra Kapkolonien, hvor han blandt andre Steder ogsaa besøgte Kimberley Udstillingen, besørgede Melken udstillet der, og haabe vi at den ialfald skal faa „Hæderlig Omtale,“ noget som selvfølgelig

vil være af Betydning for dens fremtidige Afsætning hernede. De mest bekendte Mærker af condenseret Melk f. Ex. Nestl s og Milk Maid noteres nu i 5/9   6/ pr. Dus., & Anglo Scandinavian (Hamar) 5/8 pr. Dus. $\div$ 5 %. I Kapkolonien er den ca. 10 % høiere, hvilket kommer af, at Tolden der er 12 % ad valorem medens den i Natal kun er 5 %.

Vi omtalte i vor underdanige Indberetning af 29de Juni, at vi havde havt Forespørgsel fra Chr.sund ang. mulig Afsætning for Klipfisk, og har vi senere modtaget Meddelelse om at en Pr vesending er undervejs. Den slemmeste Konkurrent for den norske Klipfisk er den skotske „lingfish“ (Lange), som sælges her for 39   40/ pr. 112 eng. lb. Tolden paa Fisk er 50 % af dens Værdi paa Afskibningsstedet (Facturabel bet). Den b r pakkes i loddede Blikkasser med Tr futral og være af bedste Sort.

Af Tørfisk har vi solgt noget over Halvdelen af det modtagne Kvantum. Det engelske Publikum kan ikke gjøre sig fortrolig med denne Fiske-sort, og vi tror ikke den vil kunne sælges i nævneværdig Mængde. Hvad vi hidtil har solgt har næsten udelukkende været til Skibsbrug.

Som det høie Departement bekendt har vi hidtil modtaget 2 Ladninger Tr elast i Konsignation fra et af Landets største Tr el stfirmaer. Disse Ladninger bestod væsentlig af $4\frac{1}{2} \times \frac{7}{8}$ Flooring og $4\frac{1}{2} \times \frac{1}{2}$ Ceiling samt 3×9 Planker. Da disse Dimensioner paa Ceiling & Flooring aldrig tidligere har været indførte hertil, og da det er af stor Betydning at finde et nyt Marked for dem, eftersom det nu omtrent er umuligt at udskibe dem til Frankrig paa Grund af de høie Toldpaal g der, saa har vi arbejdet ufortrødent paa at faa dem indført. Det gaar enda ikke meget glat, men har vi dog ikke solgt saa lidet, og har det lykkedes os at interessere Arkitekter baade i Natal og Kapkolonien for Sagen, og have vi ikke Tvivl om, at det skal lykkes at faa et Marked for dem. Nogen Tid vil naturligvis hengaa inden Fordommen er brudt. Imidlertid er de nu opført i Specificationen over flere Bygninger som skal opføres, saa vi haabe de største Vanskeligheder ere overstaade. I Kapkolonien noteres nu 3×9 Planker under 20' til $4\frac{1}{2}$ — $4\frac{5}{8}$ pence, over 20' 5— $5\frac{1}{8}$ d pr. løb. Fod. I Natal henholdsvis $3\frac{3}{4}$ — $3\frac{7}{8}$ og 4 — $4\frac{1}{8}$ d. Tolden er i Kap 2 d pr. Kubikfod, medens det i Natal ingen Told er, men derimod forskellige Afgifter, der samlet andrager til $3\frac{1}{2}$   4 % af Facturabel bet. Almindelig Ceiling $6 \times \frac{5}{8}$ noteres i Kap til $1\frac{3}{8}$ — $1\frac{1}{2}$ d pr. superficial Fod, og Flooring til $1\frac{7}{8}$ —2 d pr. Fod; Tolden er 3 d pr. Kubikfod. I Natal noteres alm. Ceiling $6 \times \frac{1}{2}$ til $\frac{3}{4}$ d og Flooring $\frac{7}{8}$ —1 d pr. løbende Fod. Tolden paa Ceiling og Flooring er 5 % ad valorem.

Vi har endnu ikke solgt det hele Parti modtagne Tapeter og Tr masseb tter, dog har vi i den senere Tid havt mere Afsætning paa Tapeter, saa det hele Parti sandsynligvis snart vil være solgt.

Preserverede norske Delicatesser falder gennemgaaende nok-saa dyre. Exempelvis skal vi paapege at franske Sardinier sælges for 3 sh. 6 d pr. Dus., medens norske er ca. 50 % dyrere. Men saa er det rigtig-nok en langt bedre Kvalitet. Norske Preserverede Delicatesser har imidlertid faaet et godt Navn hernede, og har gjentagende været særdeles rosende omtalt i Aviserne, saa man altid vil kunne sælge endel, men for enkelte Artiklers vedk., f. Ex. Aarfugl, Ryper, Rensdyrsteg, Kramsfugl, Lax i Olie m. fl., da vil aldrig noget større Salg kunne paaregnes. Priserne stiller sig hindrende iveien.

Af Fiskemel har vi som tidligere meddelt modtaget et større Parti i Konsignation. Vi har hidtil solgt ca. $\frac{1}{4}$ Part. Det vil visselig kræve

baade megen Tid og Arbeide før nogen større Omsætning i denne Artikel kan paaregnes. Hvad som hidtil er solgt har væsentlig været til herboende Scandinaver, og til Skibsbrug. Det forekommer os dog at det maatte være en kjærkommen Artikel for Folk op i Landet som aldrig kan faa Fisk, for Expeditioner osv. Vi har besørget det udstillet i Kimberley, og haabe det vil lede Publikums Opmærksomhed hen paa det.

Adskillige norske Baade har været indførte hertil i Aarets Løb og man har obtineret indtil £ 1 pr. løb. Fod for alm. 12' Joller. Priserne er dog temmelig fluktuerende, hvortil kommer, at man i den senere Tid har indført Kinesiske Baade, der foruden at have et smukkere Udstyr, tillige er billigere. Norske Baade vil dog altid, da de ere solidere, kunne paaregne Afsætning og rimelig Pris, forsaavidt som Markedet ikke er overfyldt.

Man har tidligere gjort Forsøg paa at indføre norsk Øl. Dette Forsøg mislykkedes imidlertid. Vi skal alligevel til mulig Veiledning opgive følgende Priser: For de bedst kjendte Mærker tysk Øl noteres i Natal 10 à 11 sh. pr. Dus. „quarts“ ($\frac{1}{1}$ Fl.) og 6 sh. 6 d—7 sh. 6 d pr. Dus. „pints“ ($\frac{1}{2}$ Fl.). Engelsk Øl er i Regelen 1 sh. pr. Dus. dyrere. Tolden er 9 d pr. Gallon. I Kapkolonien, hvor Tolden er 1 sh. 3 d pr. Gallon, noteres tysk Øl i 11 sh. 6 d—11 sh. 9 d pr. „quarts“, & 7 sh. 6 d—7 9 d for „pints“. Alt fra Lager.

Undertegnede G. A. Aadnesen er netop kommet tilbage fra en Reise fra Kapkolonien. Paa denne Tur medbragtes Prøver af forskjellige norske Varer og solgtes for ca. 2000 Kr. Preserverede Sager, Fiskemel og Seildug. Udstillingen i Kimberley blev ogsaa besøgt, og Fiskemel samt usukket Melk fra „The Norw Milk Condensing Co. blev udstillet.

Vi ere fremdeles af den Opfatning, at de i vor underdanige Ansøgning af 15de Juni f. A. nævnte Artikler kan blive Gjenstand for Export til Syd Afrika. At det imidlertid vil tage Tid inden Markedet bliver ordentlig oparbejdet siger sig selv. Det er ogsaa af stor Betydning, at vedk. Exportører tage tilbørligt Hensyn til de Vink man giver dem med Hensyn til hvad det udfordres forat en Vare skal kunne paaregne Afsætning her. Her er dog paa vor Foranledning af engelske Firmaer indført mere Træløst fra Norge end ellers vilde blevet Tilfældet. To norske Firmaer i Natal importere norske preserverede Sager samt Smør. Vi har siden Marts Maaned d. A. modtaget Træløst, Melk, Fyrstikker, Saft, Fiskemel, Monumenter, Tapeter, Klipfisk, Tørfisk, Sild, preservevet Fisk og Kjød, Seildug, Cheviot, Ost, Smør, færdige Klæder og Baade til et Beløb af 7—8000 £, og uagtet vi endnu har meget paa Lager som ikke er solgt, saa har vi den Tro, at det Hele vil blive realiseret inden rimelig Tid til antagelige Priser.

Det siger sig selv at det er forbundet med særdeles meget Arbeide og Omtanke, at forsøge at faa en saadan Masse forskelligartede Artikler indarbejdede, især da det er fremmede Varer og ikke engelske — og det lader sig sandelig ikke gjøre i en Haandvending. Vi arbeide imidlertid ufortrødent videre, i Haab om, at det endelige Resultat skal blive tilfredsstillende baade for vedk. Exportører og os selv, og retfærdiggjøre den Tillid, der af det høie Departement er os bevist, ved at tildele os et af de kommercielle Stipendier.

Durban, 8de Nov. 1892.

I Ærbødighed
J. J. Egeland. Aadnesen.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1892 m. M.,

No. 2.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1893.

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

Havre.

Indberetning dateret 1ste Februar 1893.

Efterat det Forslag til ny Lov om Koffardflaaden, som af den franske Regjering i sin Tid er bleven forelagt Landets Representanter, og om hvilket Generalkonsulatet til Det Kgl. Departement har afgivet ærbødig Indberetning, senest i Skrivelse af 21 sidstledne Juli (No. 140), nu er blevet antaget, og da under den 30 f. M. er udkommet Lov angaaende denne Sag, giver jeg mig den Ære, under Korsbaand, at afsende Aftryk af denne Lov, som er offentliggjort i „Journal Officiel“ for 31 f. M.

I Lighed med den ældre Lov om „la marine marchande“ af 29 Januar 1881 bevilger ogsaa den nye Lov saavel Præmier for Bygning af Fartøier som Søfartspræmier, men baade med Hensyn til disse Præmiers Størrelse og Vilkaarene for deres Erhvervelse er der nu indført nogle Forandringer, som ikke synes at kunne blive uden Indflydelse paa det franske Skibsbyggeris og Handelsflaades Udvikling.

Hvad nu, for det Første, Bygningspræmierne angaar, er disse i den nye Lov fastsatte til følgende Beløb for Bruttoton, hvorved maa erindres, at Præmierne erhverves ogsaa for Fartøier, der i Frankrige bygges for udenlandsk Regning:

For Damp- eller Seilskib af Jern eller Staal . . .	Frcs. 65.00
- Fartøi af Træ paa 150 Tons eller derover . . .	— 40.00
- -- - - under 150 - - - - -	— 30.00

Som Træskib ansees Fartøi, hvis Beklædning er udelukkende af Træ.

Derhos er der for Motorer og Kjedler bestemt en Præmie af 15 Frcs. for 100 Kg., hvilken Præmie ogsaa udbetales, naar ældre Kjedler ombyttes med nye af fransk Konstruktion.

Det bemærkes, at efter den tidligere Lovgivning omhandlede Præmier betales med Beløb varierende mellem 10 Frcs. og 60 Frcs. for Fartøi samt med 12 Frcs. for Maskiner og Kjedler, og at saaledes en vis Forhøielse af Præmierne nu er anseet nødvendig, idet nemlig det franske Skibsbyggeri hidtil ikke er befundet at have naaet den attraaede Udvikling, trods den Opmuntring, man har ydet denne Industrigren.

En langt betydeligere Forandring er imidlertid indført for Søfartspræmierne Vedkommende; thi for det Første ere disse Præmier tidligere kun blevne tilkendte Fartøi i Fart paa fjernere Farvand (long cours), medens de nu, ihvorvel med 1 Trediedels Formindskelse, udstrækkes til Fartøi, som anvendes

i den saakaldte „cabotage international“, hvorved forstaaes Fart mellem Frankrige og Udlandet, hvorhos Præmier til lignende Beløb ligeledes skulle komme Skibe tilgode, som gaa i Fart mellem Frankrige og Algier, saalænge som fremmede Nationers Fartøier have Ret til at deltage i denne Fart.

Videre er at iagttage, at Søfartspræmierne kommer til at udbetales for et lige langt Tidsrum for alle Fartøier, saaat, saasom Loven skal være gjældende i ti Aar, Skibe, der ere erhvervede først i det tiende Aar eller inden den 30 Januar 1903, alligevel skulle erholde Præmier for fulde ti Aar, i Stedet for at, i Henhold til de ældre Bestemmelser, alle Præmier skulde ophøre med en Gang ved Præmieperiodens Slutning, saa at Fartøier, som vare erhvervede i denne Periodes sidste Aar, kun skulde oppebære Præmier for dette Aar.

Og endelig maa erindres, at Søfartspræmierne, efter den nye Lov, kun skulle udbetales Fartøier, byggede i Frankrige; dog skal med Hensyn til Fart i „long cours“ udenlandske Fartøier, som ere naturaliserede inden den første Præmielovs Offentliggjørelse eller før 29 Januar 1881, og for „Cabotage international“ Fartøier, som ere naturaliserede før den 1 Januar 1893, anseesigestillede med franskbyggede Skibe, hvorhos fremmede Fartøier, som ere blevne naturaliserede efter den 29 Januar 1881, men før den 1 Januar 1893, herefter, ligesom tidligere, naar de anvendes i „long cours“ skulle erholde halv Præmie.

Som Betingelse for i „cabotage international“ at erholde Præmie, foreskrives, at Fartøiet skal have udført Reise mellem Havne i Frankrige og Udlandet, beliggende i en indbyrdes Afstand af mindst 120 Mil. Hvis Fartøi i indenlandsk Kystfart anløber udenlandsk Havn, skal det, for at være præmieberettiget, dersteds indtage eller udlosse Varer, modsvarende mindst en Trediedel af Nettodrægtigheden.

Omhandlede Søfartspræmier skulle for hver Bruttoton af Fartøiets Drægtighed og for tilbagelagte 1 000 Sømil, beregnes, som følger, for det første Aar, efter at Fartøiet er bleven bygget færdigt:

For Dampskib	Frcs.	1.10
- Seilskib	—	1.70
Præmierne aftage aarlig med:		
For Dampskib af Træ	—	0.06
- — - Jern eller Staal	—	0.04
- Seilskib - Træ	—	0.08
- — - Jern eller Staal	—	0.06

For Dampskib, der bygges efter en af det franske Marinedepartement billiget Plan, forhøies Præmien med 25 %. Præmieret Fartøi kan nu, som tidligere, i Tilfælde af Krig, benyttes af Staten, ligesom ogsaa Fører af saadant Skib fremdeles skal være forpligtet til, uden Godtgjørelse, at føre Post samt befordre medfølgende Postfunktionær. Derhos kan erindres, at Præmier ikke tilkomme Seilskib af under 81 Tons, eller Dampskib af under 101 Tons Bruttodrægtighed.

Loven indeholder for øvrigt den aldeles nye Bestemmelse, at 4 % af det Præmiebeløb, som tilkommer hvert Fartøi, skal indbetales til „la caisse des invalides de la marine“ for at anvendes til Understøttelse af Skibbrudne samt til Oprettelse inden Landet af Sømandshjem. Desuden meddeles der særskilte Forskrifter angaaende Oppebørsel i franske Havne af lokale Skibsafgifter til Bestridelse af Omkostningerne ved Anskaffelse af Havnemateriel eller Forbedring af Havne og dertil førende Indløb.

Den nye Lov er bleven mindre gunstigt bedømt af visse franske Rederier, af den Grund, at den kan siges at indføre Monopol for Skibsværfterne i Frankrige og derved vanskeliggjøre og fordyre Anskaffelsen af Skibe. For at den nødvendige Modvægt skal kunne etableres herimod, venter derfor nævnte Rederier, at man inden kørt Tid skal gjenoptage den ældre Bestemmelse om halv Præmie til Fartøi, bygget i Udlandet.

Daniel Danielsson.

Akyab.

Fra fremmed Land ankom 2 norske Skibe, dr. 2 646 Tons, i Ballast, hvilke afgik til fremmede Havne med Ladning; deraf var 1 Dampskib dr. 1 640 Tons. Fragten pr. bag Ris for Dampskibet £ 1.17.6, for Seilskibet £ 1.15.6. Erlagt Konsulatafgift £ 9.5.0.

Der ankom 1 svensk Skib dr. 633 Tons. Konsulatafgift £ 2.4.3.

Følgende Skibe afgik med Ris til Europa i 1892: Britiske 36 Dampskibe med 106 577 Tons Ris, 4 Seilskibe med 9 473 T., tyske 3 Seilskibe med 6 576 Tons, norske 1 Dampskib med 2 848 T., 1 Seilskib med 1 446 Tons, østerrikske 1 Dampskib med 3 100 Tons, græske 1 Dampskib med 3 136 Tons. Ialt udført til Europa 133 156 Tons Ris, hvoraf med engelske Skibe Tons 116 050, 87 pct., tyske 6 576, 5 pct., norske 4 294, 3 pct., østerrikske 3 100, 2 pct., græske 3 136, 2 pct.

Der er ingen Forandring at berette i Havnens almindelige Handel, der næsten udelukkende bestaar af Ris, hvoraf udførtes til Europa 133 000 Tons, og til indiske Havne 56 000 Tons, hvorefter hele Udbyttet af Rishøsten i 1892 bliver 189 000 Tons.

Fragterne var for Dampskibe fra 35—45 sh. og for Seilskib fra 30—40 sh. pr. Ton.

Den tiltagende Størrelse af engelske Skibe i Ristraden bliver hvert Aar mere fremtrædende og forklarer for en stor Del, at et mindre Antal af de forenede Rigers Skibe besøger Havnen.

Der var ingen direkte Handel mellem Havnen og de forenede Riger.

Fyrtaarnet paa Oster Island blev heldig fuldført i Aarets kolde Del og viser et Lys af 1ste Klasse.

F. Müller.

Brüssel.

Aarsberetning dateret 7de Februar 1893.

I 1892 ankom intet norsk Skib i Brüssels Havn. Konsulatet har kun havt at gjøre med de talrige Anmodninger om kommercielle Oplysninger i Forretninger, der ofte har vanskelig for at lykkes, og at hjælpe ubemidlede Reisende, der ofte ikke fortjener Understøttelse.

Handelen er ikke meget livlig her. Kapitalerne tør ikke vove sig ind i Foretagender, og Overfloden af Penge har reduceret Bankdiskontoen til $2\frac{1}{2}$ %, og i det fri Marked $1\frac{1}{2}$ %. Denne Tilstand hidrører fra den store

Konkurrence og den herskende Uro i Sindene. Man glemmer de lange Aar af Fred og Lykke, som den gamle Tingenes Tilstand har frembragt, for at kaste sig ind i nye ukjendte Kombinationer. Agitationen raader her kun paa Overfladen, men den vækker Larm og er tilstrækkelig til at hemme Forretningerne.

I Aarets Løb har vi været saa heldige at undgaa Koleraen, og Forholdsregler er truffet for at holde den borte, hvis den, som man frygter, kommer igjen iaar. Arbejderkvartalerne er undersøgt, ligesaa Vandets Beskaffenhed og Husenes Ventilation. Sundhedsvæsenet undersøger nøie de Levnetsmidler, der sælges.

J. Brugmann.

Nagasaki.

Aarsberetning dateret 15de December 1892.

Indførselen til Nagasaki var i 1891:

	Værdi Sølv Yen.		Værdi Sølv Yen.
Dampskibe	427 370	Metaller: Pladejern . . .	29 648
Grubemaskiner	12 653	Søm af Jern	7 682
Spinderimaskiner	118 280	Jernrør	22 841
andre —	81 236	Skruer af Jern	7 034
Jernbanevogne	40 625	Jerntraad	18 186
Klokker	2 741	andre Staal- og Jernvarer	29 334
Levnetsmidler: Smør . . .	4 097	Messing-, Kobber- og Sølv-	
Mel	32 832	varer	18 252
kondenseret Melk	4 624	Petroleum	254 985
andre	25 893	andre Olier og Vox . . .	11 305
Bøger og Papir	5 629	Sukker	524 734
Klæder	7 292	Bomuld, raa	386 146
Medicin & Kemikalier . . .	25 742	Bomuldsvarer	35 498
Farver	34 721	Uldvarer	16 670
Glasvarer	1 027	Silke og Bomuld, blandet .	38 537
Bønner, Ærter	56 045	Lin- & Lærredsvarer . . .	24 100
Ris (China)	48 148	Cigarer & Tobak	6 136
andre Kornsorter	8 358	Vin & Drikkevarer	32 034
Ben (af Dyr)	29 922	Kul (engelske Flaade) . . .	28 164
Huder (Oxe)	25 415	Bean Cakes	122 450
Skildpaddeskaller	3 121	Portland Cement	4 415
Horn, Huder, Tænder etc. .	2 647	Trælast	5 710
Metaller: Rujern	10 178	Fishing Guts	20 958
Stangjern	12 914	Tougværk, Læder etc. . . .	42 157
Rails	205 158		

Efter nuværende Kurs er 100 Yen = 270 Kroner.

De største og mest regelmæssige Exportartikler er:

1. Kul, over 2 Mill. Yen, udføres til de østlige Lande saalangt som til Singapore; fra Takasimagruben, bedste Sort af al Kul i Østen, Miikegruben, middels Kvalitet, og flere andre Gruber af simplere Kvalitet. Det er paa Grund af den store Produktion af Kul, at saamange Dampskibe anløber Nagasaki om Aaret.
2. Tørret Fisk; tørret Shell-fish, tørrede Ræger, do. Sop, Trækul og Planker sendes regelmæssig til China for næsten 1 Million Yen aarlig. Denne Handel er ganske i Chinesernes Hænder, som dog forsender med fremmede Dampskibe.
3. Kamfer, Porcelæn, Kuriositeter og Papir, sendes til Europa og Amerika omtrent som i tidligere Aar undtagen Kamfer, der efterhaanden aftager paa Grund af den hensynsløse Udhugst af Kamfertræerne, der nu er blevet mere sjældne.

De fornemste Importartikler er:

1. Petroleum fra de forenede Stater og Rusland. Indførselen heraf har været en Velsignelse for Landet; før brugte Japaneserne kun et primitivt Talglys, der ikke tillod noget ordentligt Aftenarbejde, medens nu hvert Hus benytter Petroleumslamper, hvorved Arbeidet kan fortsættes.
2. Sukker indføres fra Formosa (via Hongkong) i alle Kvaliteter for over $\frac{1}{2}$ Million Yen.
3. Beancakes og Ben fra Nordchina, bruges til Gjødning.
4. Bomuld kommer fra China for Spinderierne, der er indført fra Europa og i Gang i flere store Byer.

I de sidste to Aar er Jernbanevogne og Rails indført for Jernbanen fra Simonoski til Kumamoto. Denne Bane skal forlænges til flere andre Byer, og sandsynligvis til Nagasaki, skjøndt dette er i Bero for Tiden paa Grund af Pengemangel.

Jernrør og Ledninger benyttedes til Byens i 1890 og 1891 byggede Vandværk.

Idethele viste baade Export og Import en Nedgang mod det foregaaende Aar.

Fiume.

Aarsberetning dateret 3die Januar 1893.

Til Hovedstationen ankom med Ladning 2 norske Dampskibe dr. 1 648 Tons, og i Ballast 1 Seilskib dr. 614 T. og 10 Dampskibe dr. 3 932 Tons, ialt 13 Skibe dr. 5 580 Tons. Bruttofragt M. 9 011.

Der afgik med Ladning 1 Seilskib dr. 614 Tons og 11 Dampskibe dr. 3 602 Tons, og i Ballast 1 Dampskib dr. 1 364 Tons. Bruttofragt M. 29 011.

Af de ankomne Skibe kom et Dampskib dr. 284 Tons fra Bergen med Fisk, og alle de andre fra fremmede Steder. Alle afgik til fremmede Steder. Ingen svenske Skibe ankom.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen £ 19. 11. 5.

De 13 ankomne norske Skibe afgik alle ladet med forskellige Slags Trælast, undtagen et Dampskib, der gik i Ballast til Orienten.

I Regelen kommer Skibene fra Occidenten med Varer til Havne ved Adriaterhavet, hvorpaa de gaar til denne Havn for at tage Trælast til italienske og franske Havne, hvorpaa der i denne Havn næsten aldrig er Mangel formedelst de store Oplag, idet Skibene, selv om Fragterne er lave og alene dækker Reiseudgifterne, foretrækker dette for at gaa i Ballast.

Den i Frankrig paalagte Told paa østerrigsk-ungarsk Trælast har gjort, at denne Artikel ikke mere kan konkurrere paa Markedet; som Følge heraf er Fragterne gaaet ned med 15—20 pct., hvilket kan bæres af de store Dampskibe, der faar sine Udgifter dækket ved sin betydelige Lasteevne.

Krisen har vedvaret i 1892, og Kjøbmænd samt Arbeidsklassen lider mest derunder. En mindre Indførsel af italiensk Vin til det Indre af Landet har i nogen Tid givet Arbeiderne Sysselsættelse.

Koleraen, der har krævet Ofre i Budapest, er ikke gaaet frem, og Sundhedstilstanden her i Byen har stedse været god.

A. F. Luppis.

Breslau.

Aarsberetning dateret 10de Februar 1893.

Det i Beretningen for 1891 udtalte Haab, at Aaret 1892 vilde danne Vendepunktet, hvorfra atter det økonomiske Liv vilde bevæge sig i opadstigende Retning, er ikke eller i det Høieste kun for en Del, gaaet i Opfyldelse. Der hviler et Tryk paa den hele Omsætning, der, naar Hensyn tages til den meget gode Høst, ikke ganske kan forklares, og som ogsaa i det paabegyndte Aar varer uforandret. En omfattende Arbeidsløshed, skjærpet ved en ualmindelig stræng Vinter, bringer ikke alene Sorg og Nød til de arbejdende Klasser, men gjør sig ogsaa ganske naturlig gjældende i sine Følger for det almindelige Erhvervsliv.

Bankfaget paavirkedes den største Del af Aaret høist ugunstigt af Rigsbankens meget lave Vexeldiskontosats 3 %. I det aabne Marked betingede Penge den meste Tid endog kun $1\frac{1}{2}$ % og derunder. Børsforretningen stagnerede hele Aaret og indskrænkede sig i Maaneder overhovedet kun til Spil af Professionelle, og alene den store Emission af tyske og preussiske Laan i Begyndelsen af Aaret bragte en kortvarig Bevægelse i den uhorste Affærsstilstand. Paafaldende er, uagtet alle disse ugunstige Forhold, en vis Fasthed i Kurserne, der for Fonds vel kan forklares af Kapitalens Mangel paa Beskæftigelse for andre Formaal, og for et stort Antal Dividendepapirer af den Stimulation, som de tyske Børser fik fra de fremmede.

Bjergværksindustrien oplevede et Aar, der neppe staar tilbage for de slemmeste Tider af Perioden efter Krachet 1872—73. Specielt er Jernhytteværkerne, trods alle Prisreduktioner, saa ganske uden Beskæftigelse, at den ene Ovn efter den anden slukkes og det ene Valseværk efter det andet helt eller delvis indskrænker sin Bedrift. Ogsaa Kulgruberne maatte delvis finde sig i Driftsindskrænkninger og gennemgaaende Prisreduktioner. Dog er endnu Kulpriserne saadanne, at Værkerne kan give en maadelig Dividende. Ogsaa Zinkhytterne begyndte at mangle Afsætning og maatte tilstaa væsentlige Prisreduktioner.

Textil- og Spinderiindustrien har havt et usædvanligt gunstigt Aar. Haussen i Bomuld og mod Aarets Slutning ogsaa i Lin stimulerede Omsætningen og bragte rigelig Beskæftigelse og gode Priser.

Porcellænsindustrien udviklede sig paa rolig Maade og gav med middels Afsætning tilsvarende Udbytte.

Det samme gjælder Glasindustrien.

Uldforretningen og Klædesindustrien danner nogle af Aarets faa fordelagtige Undtagelser. Af Haussen paa Verdensmarkedet kunde vistnok de schlesiske Producenter ikke profitere, thi denne indtraadte først længe efter det i Forsommeren afholdte Uldmarked. Dette udviste atter en Tilbagegang i Tilførsler.

Rederiforretningen led ikke alene under den almindelige Forretningsstilhed, men ogsaa under Oderens delvis usædvanlig lave Vandstand, der i ugevis umuliggjorde fulde Befragtninger. Fragtsatserne trykkedes indtil det Muliges Grændser.

Maskinbygningsindustrien kunde mindst af alle undgaa den ugunstige Konjunktur. Ogsaa den i Distriktet meget repræsenterede Bygning af Jernbanevogne maatte paalægge sig store Indskrænkninger og foretage betydelige Afskedigelser af Arbeidere.

Den kemiske Industri arbeidede forholdsmæssig gunstig. Formedelst Kolerafarens efterspurgtes Desinfektionsmidler meget.

Paa Bryggeribedriften havde vistnok en lang, hed Sommer og billige Priser paa Raamaterialier en gunstig Indflydelse, men dette blev atter paralyseret ved Befolkningens som Følge af de ugunstige Erhvervsforhold formindskede Konsumationsevne. Dertil kom mod Aarets Slutning den stærke Uro, som paaførtes denne Industri ved Bryggeriskattens Fordobling. Af denne Skatteforhøjelse tror de Interesserede endog at maatte frygte fuldstændig Ruin for samtlige smaa Bryggerier.

Sukkerindustrien havde betydelig Fremgang. Et rigt Sukkerudbytte og gode Priser gjorde Arbeidet fordelagtigt.

Derimod var Gevinsten ved Spritfabrikationen kun middels.

Landbruget gik i det forløbne Aar noget opad. Efter en næsten gjennemgaaende meget god Kornhøst fulgte en ret tilfredsstillende Høst af Roer og Potetes. Længe vedholdende Tørke virkede ugunstigt paa Kvægdriften. Priserne paa Kornvarer gik efter den nye Høsts Indbjergning stærkt tilbage og indtager endnu et i en længere Aarrække ukjendt lavt Standpunkt.

Fiskehandelen fra Norden, der i de sidste Aar er tiltaget i Omfang, omend kun langsomt, var ogsaa i dette Aar mindre paa Grund af den i Hamburg herskende Kolera. Ved Aarets Slutning viste der sig paa Grund af den stærke Kulde ogsaa Liv deri, især da Koleraen, der iøvrigt ikke viste sig i dette Distrikt, ganske forsvandt.

Handelstraktaterne med Østerrige-Ungarn har hidtil ikke udvist Fordele for Handel og Industri. Regjeringen staar nu i Begreb med at slutte en Handelstraktat med Rusland, hvori dette Konsulatdistrikt er væsentlig interesseret.

Aarets Resultat er i det Hele lidet gunstigt, og der er desværre endnu neppe Tegn tilstede, der lader haabe en snar Vending til det Bedre.

v. Wallenberg-Pachaly.

Nantes.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. frcs.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	13	4 816	-	-	13	4 816	-	-	96 205
” Norge til Vicekonsuls- stationerne	81	9 731	-	-	81	9 731	-	-	178 835
” Sverige til Hovedsta- tionen	5	2 100	-	-	5	2 100	-	-	56 600
” Sverige til Vicekon- sulsstationerne	12	3 498	-	-	12	3 498	-	-	77 295
” andre LandetilHoved- stationen	19	6 238	8	2 503	27	8 741	-	-	195 370
” andre Lande til Vice- konsulstationerne . .	35	16 857	3	988	38	17 845	-	-	328 374
Ialt	165	43 240	11	3 491	176	46 731	57	24 211	932 679
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	6	2 127	4	1 073	10	3 200	-	-	33 725
” Norge fra Vicekon- sulsstationerne	1	423	23	4 938	24	5 361	-	-	5 400
” Sverige fra Vicekon- sulsstationerne	-	-	2	541	2	541	-	-	-
” andre Lande fra Ho- vedstationen	14	3 773	25	10 119	39	13 892	-	-	44 765
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	4	1 077	102	25 582	106	26 659	-	-	13 100
Ialt	25	7 400	156	32 253	181	49 653	57	24 211	96 990

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. frcs. 3 014.80, ved Vicekonsulst. frcs. 5 214.40, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 2 607.20. Af svenske Skibe ved Hovedst. frcs. 645.40, ved Vicekonsulst. frcs. 932.35, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 466.17. Ialt tilfaldt Konsulen frcs. 6 733.57. Expeditionsafgifter af norske Skibe frcs. 238, af svenske frcs. 63.

Aarsberetning dateret 10 Februar 1893.

I Nantes indkjøbtes for norsk Regning to Fartøier. I Saint-Nazaire leveredes et stort Skib paa 1 592 Tons købt i England for Regning af et norsk Hus.

Paa norske Skibe afmønstredes 19 og paamønstredes 23 Mand. Ingen Rømning fandt Sted.

Den norske Skibsfart udviser i de sidste 5 Aar følgende Tal:

1888	232	Skibe dr.	58 206	Tons
1889	201	—	51 399	—
1890	230	—	57 819	—
1891	203	—	64 592	—
1892	183	—	51 125	—

Handel. Indførselen fra Norge bestod som sædvanligt i Rogn, Bygningstømmer, Træmasse for Papir, Granknub, Is, og et lidet Parti Tran. Fra Sverige Jern, Bygningstømmer og Træmasse.

Jern. Den direkte Indførsel til Nantes af svensk Jern i 1892 opgik til 3 712 650 Kg. Middelpriisen i Nantes er 21 frcs. for hamret Lancashire Jern og Vergetter og 19 frcs. 50 for valtset Jern pr. 100 Kg., alt i Toldoplag. I de tre sidste Aar udgjorde Indførselen af svensk Jern: 1891, 1 799 300 Kg., 1890, 3 109 159 Kg. og 1889 2 399 500 Kg.

Bygningstømmer. Med de forenede Rigers Skibe indførtes i 1892 til Distriktets Havne: Fra Norge 2 120 Ptb. Std. skaaren Last, 1 688 do. Granknub (Rondins de sapin blanc) og fra Sverige henholdsvis af samme Slags Std. 4 572 og 275.

Med fremmede Dampskibe, især engelske, indførtes det meste af den til Distriktet bestemte Trælaster, der kan anslaaes til ca. 15—20 000 Std. fra Norden og andre Steder.

Træmasse. Indførselen med norske Skibe var kun ca. 1 600 Tons fra Norge og 350 Tons fra Sverige. Derhos medbragte et dansk Dampskib, befragtet fra Skien til Nantes for 6 Reiser i Træk, ca. 2 500 Tons.

Is. Fra Norge indførtes, især for de mange Fiskerhavne i Bretagne, hvor den anvendes til Transport af fersk Fisk, næsten samme Mængde Is som i de foregaaende Aar, eller 1 520 Tons med norske Skibe og ca. 1 000 Tons med danske.

Rogn. Under norsk Flag indførtes til Distriktets Fiskerhavne 34 611 Tønder mod 20 000 det foregaaende Aar. Derhos kom ca. 1 000 Tønder til Bretagne med franske Skibe. Detailpriserne har under Fiskesæsonen varieret fra 40—53 frcs. pr. Tønde efter Sardinifiskets mere eller mindre heldige Udfald.

Oplaget af Rogn i Bretagne anslaaes at udgjøre 10—12 000 Tønder, for største Delen i Douarnenez.

Sardinifisket var regelmæssigt og godt i Finistère og en mindre Del af Morbihan, men daarligt i Sydbretagne og Vendée. Sardinstimerne er stadig blandet med Sprats, en liden Fisk af ringe Værdi. Fiskepriserne var under hele Fisket lave, hvorfor Fiskerne maatte spare paa Rognen.

Tran. Heraf kom kun en liden Ladning paa 750 Tdr.

Udførselen til Norge med Dampskib var i 1892 større end i tidligere Aar. Den bestod af 3 363 T. Rug og 720 T. Byg til Christiania og leilighedsvis en Ladning Tøndestav til Christianssand. Til Sverige udførtes alene 350 T. Boghvede.

Prisen paa Korn i Nantes er: Boghvede 13 fr. 50—13 fr. 75 % Kg. f. o. b. Nantes, Rug 14 fr. 25—14 fr. 75, Hvede 21 fr. — 21 fr. 25, Havre 16 fr. 25—16 fr. 50, Byg 14 fr. 50—16 fr. 50 efter Kvalitet.

I de første Maaneder af Aaret var Efterspørgselen meget stor og Priserne meget høje. Men henimod Mai, da Høsten saa lovende ud og Rusland atter aabnede sine Havne for Udførsel, standsede pludselig Prisopgangen. Hele Norden var da overflødig forsynet og Omsætningen standsede ganske. Heraf fulgte en hurtig og stærk Nedgang, der har fortsat sig indtil nu uden Udsigt til Forbedring. I den sidste Tid er der kommet hyppige Forespørgsler fra Norge, Sverige, Danmark og Holland, og man tør haabe paa en Gjenoptagelse af Exporten fra Nantes.

Høsten af Hvede og Havre var god. Det nordlige og sydlige Frankrig kunde forsyne sig med Havre i det mellemste og vestlige, hvilket meget formindskede Efterspørgselen i Norge og Sverige.

Høsten af Boghvede var forholdsvis ringe. Foderhøsten slog ganske feil, hvilket kan give Anledning til Indførsel hertil af Hø i pressede Baller. Producenterne er henvist til at give Dyrene Boghvede og Byg, af hvilken sidste Kornsort iøvrigt Udførselen ganske er standset paa Grund af Konkurrencen med billigt Byg fra Rusland og Algier.

Konsulatets Lokale er fremdeles Rue Crébillon No. 20, Mezzaninetagen.

A. Backmann.

Lübeck.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Rm.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Vicekonsulstationerne	31	4 205	-	-	31	4 205	-	-	46 671
” Sverige til Hovedstationen	12	2 288	-	-	12	2 288	-	-	22 732
” Sverige til Vicekonsulstationerne	15	1 739	-	-	15	1 739	-	-	18 680
” andre Lande til Hovedstationen	10	4 479	-	-	10	4 479	-	-	72 635
” andre Lande til Vicekonsulsstationerne	57	24 536	-	-	57	24 536	-	-	387 913
Ialt	125	37 247	-	-	125	37 742	58	22 912	548 631
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedstationen	2	125	5	1 774	7	1 899	-	-	510
” Norge fra Vicekonsulstationerne	6	775	45	11 026	51	11 801	-	-	3 000
” Sverige fra Hovedstationen	-	-	7	2 371	7	2 371	-	-	-
” Sverige fra Vicekonsulstationerne	1	52	22	7 543	23	7 595	-	-	-
” andre Lande fra Hovedstationen	1	216	6	2 070	7	2 286	-	-	1 100
” andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	9	1 988	21	9 209	30	11 197	-	-	3 700
Ialt	19	3 156	106	33 993	125	37 149	58	22 912	8 310

Af svenske Skibe ankom 1 713, dr. 321 883 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen M. 468.27, ved Vicekonsulstationerne M. 2 185.48, hvoraf tilfaldt Konsulskassen M. 1 092.74; af svenske Skibe ved Hovedstationen M. 5 559.86, ved Vicekonsulstationerne M. 7 457.51, hvoraf tilfaldt Konsulskassen M. 3 728.76. Ialt tilfaldt Konsulskassen M. 10 849.63.

Expeditonsafgifter af norske Exp. M. 25.04, svenske M. 905.96, fælles M. 89.04.

Aarsberetning dateret 11te Februar 1893.

Det samlede Antal norske Skibe, der besøgte Distriktet i 1892, var: Seilskibe 68 paa 14 448 Tons og Dampskibe 58 paa 22 912 Tons eller mod 1891 en Formindskelse af 10 Skibe, men en Forøgelse af 3 021 Tons i Drægtighed.

De opseilede Bruttofragter udgjorde for ankomne norske Seilskibe Kr. 242 813, Dampskibe Kr. 244 859, og for afgaaede Seilskibe Kr. 5 342, Dampskibe Kr. 2 045.

Den norske Skibsfart udgjorde i de sidste 5 Aar:

1892	126 Skibe	dr. 37 360 Tons,	Bruttofragt	Kr. 487 672
1891	136 —	- 34 339 —,	—	- 480 156
1890	132 —	- 27 034 —,	—	- 501 972
1889	163 —	- 26 640 —,	—	- 395 736
1888	147 —	- 28 188 —,	—	- 401 425
Gjennemsnit .	141 —	- 30 712 —,	—	- 453 392

De forskjellige Havne i Distriktet besøgtes af følgende norske Skibe:

Lübeck	22	dr. 6 767 Tons.
Apenrade	3	- 736 —
Burg (Fehmarn).	2	- 320 —
Flensburg	18	- 7 598 —
Hadersleben	3	- 448 —
Heiligenhafen	1	- 111 —
Holtenu	2	- 476 —
Itzehoe	4	- 586 —
Kiel	23	- 7 261 —
Neustadt	2	- 759 —
Rostock	27	- 6 400 —
Schleswig	1	- 155 —
Sonderburg	7	- 2 509 —
Wismar	11	- 2 232 —

I de sidste 10 Aar er de tidligere Vicekonsulater i Hoyer, Husum, Friedrichstadt, Lütjenburg og Tonning ved de sidste Indehaveres Død eller Afgang blevet inddraget.

Den relative Betydning af den norske Søfart med Damp- og Seilskibe sees af følgende Tabel:

	Dampskibe.		Seilskibe.
1892:	58 dr. 22 912 Tons,	68	dr. 14 448 Tons.
1891:	42 - 15 461 —	94	- 18 879 —
1890:	36 - 11 892 —	96	- 15 142 —
1889:	46 - 12 779 —	117	- 13 862 —
1888:	48 - 10 644 —	99	- 17 544 —

Paa norske Skibe paamønstreredes 13 og afmønstreredes 17 Mand. Ingen Rømning meldtes.

Paa svenske Skibe sluttes Hyrekontrakter sædvanlig for Skibsfartstiden, d. e. indtil Fartøiet oplægges om Høsten. Paa norske sker ca. 25 % af Paamønstringerne, saavel i Lübeck som ved Vicekonsulaterne, paa ubestemt Tid, Resten for Sommeren eller direkte til norsk Havn. Maanedshyrene var paa Dampskibe: For Styr mænd 90 Kr., 1ste Maskinist 100—125 Kr.,

Matroser og Fyrbødere 40 Kr. Paa Seilskibe: Styrmand 70 Kr., Bedstemænd 50—60 Kr., Matros 40—50 Kr. og Letmatros 30—35 Kr.

For et Par Aar siden grundede Handelshuset C. M. Hallbäck & Sønner i Malmø en Filial hersteds for Speditions- og Kommissionsaffærer (gr. Altföhre No. 35—37). Vinhuset J. Cederlunds Sønner i Stockholm har i flere Aar her havt en Filial for Tilvirkning og Salg af Punsch; Agent C. E. Freidenfelt. Da den høie Told (180 Rm. pr. 100 Kg.) umuliggjør Varens Import fra Sverige, tilvirkes Punschen her af Firmaets Bryggere, der i dette Øiemed aarlig kommer hid. Ogsaa Firmaet C. A. Lindgren & Co. i Stockholm har nylig gjort et Forsøg i samme Retning; Agent C. J. Krook.

I Aaret udstedtes 902 nye Matrikelbeviser for Svenske og Norske. Efter Lov om norsk Statsborgerret af 21de April 1888 § 6 maa en i Udlandet boende Nordmand for at beholde sin Hjemstavnsret inden en vis forelagt Tid i denne Hensigt afgive Forklaring for vedkommende Konsul, hvorefter han, naar Matrikel føres, indføres gratis i samme. Skjøndt norske Undersaatter ikke paa Grund af nogen international Overenskomst med Tyskland er forpligtet til for de lokale Myndigheder at forevise et af Konsulatet udstedt Matrikelbevis, anser man sig berettiget til at fordrø saadanne af Nordmænd, der i længere Tid opholde sig i Distriktet, og hvis Antal er i Tiltagende. I de to mecklenburgske Storhertugdømmer, hvor man paa Landet klager over Mangel paa Arbeidskræfter, fordres Matrikelbeviser kun af Svensker og Nordmænd ved Indgaaelse af Ægteskab.

Indførselen i Matrikelen og Udstedelsen af de aarlige fornyede Matrikelbeviser giver Anledning til en høist vidtløftig Brevvexling med saavel Private som høiere og lavere Myndigheder. Dog maa det erkjendes, at Matrikeltvangen indskrænker Antallet af løse Arbeidere, som mange Gange om Aaret forandre Opholdssted, og ofte næsten stadigt er paa Reise.

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

Skjøndt der endnu ikke foreligger nøie udarbejdede statistiske Opgaver, erkjendes det, at Tysklands Handel og Industri i det Hele ikke er gaaet frem i 1892. I Aarets første Maaneder viste Importen vistnok nogen Tilvæxt, men denne forsvandt efterhaanden mod Aarets Slutning. Exporten viste derimod en afgjort Tilbagegang. Hvad særskilt angaar Lübeck, gik baade Ind- og Udførsel tilbage, med Undtagelse af Trælastimporten fra Sverige, der omtrent havde samme Omfang som i 1891. Man klager dog over træg Afsætning, og Beholdningerne i Trælastoplagerne var ved Aarets Slutning større end ved dets Begyndelse. Totalimporten til Tyskland af hugget og saget Vare skal i 1892 have været ca. 10 % større end i 1891, og Tilvæksten bestod især i Aspetræ, Jernbanesviller, Lægter og Sparrer.

Følgende Priser opgives at have reguleret for firskaarne 1 $\frac{1}{4}$ " Furubord fra Gefle, Söderhamn og Sundswall, alt pr. Std. f. o. b.:

	I.	II.	III.	IV.
9"	250—270	210—230	150—155	130—135 Mk.
8"	220	180	125	105 -
7"	210	170	120	100 -
6"	200	160	110	90 -

5", 4 $\frac{1}{2}$ " og 4" sagfaldende betaltes med 85—95 Mk. Priserne for saget Vare fra Hudiksvall og Söderhamn holdt sig almindelig 5—10 Mk. under Noteringerne for Gefle.

Usorteret Vare fra Sundswall betingede: 7" 112 M., 6" 100 M., 5" 85 M.

Do. fra Hernøsand og Ørnsköldsvik: 9" 140 M., 8" 110 M., 7" 100 M., 6" 90 M., 5" 80 M.

Udskuds 50—55 M., Gran for Høvlerier af alle Provenientser betales med 95—100 Mk. for 7" og 85—90 M. for 6".

Hugget Virke fra Sverige var noget bedre bearbejdet end i de foregaaende Aar, men kan ikke sammenlignes med det finske, især det fra Raumo, der betingede høje Priser. 4/4—6/6 Sparrer fra Skellefteå og Piteå betales med 32—34 pf., 6/7 og 7/7 med 37 og 38 pf. samt 7/8 og 9/9 Bjelker med 48—50 pf., alt pr. engelsk K.fod f. o. b. paa Aflastningsstedet. For Gran bevilgedes 10—15 % Rabat.

Importen af Valbord var mindre end i 1891, og der klages stedse mere over Kvaliteten, samt over Mangel paa større Bredder, 9" og derover, hvorfor preussisk Vare begynder at udetrænge den svenske. Priserne for vankantede 12' $\times$ 1 1/4" Bord fra Oskarshamn og nærliggende Havne var i Almindelighed som det foregaaende Aar, nemlig pr. Tylt cif.:

	12"	11"	10"	9"	8"	usorterede. 6"—7"
	20 M.	18 M.	16 M.	14 M.	8 1/4—9 M.	4 1/2—6 M.

Vankantede 9"—13" $\times$ 3" og 2" Planker samt 1 1/2" Bord 1a betingede 1 M. 35 pf. à 1 M. 40 pf. pr. K.fod. For 2a Sort bevilgedes 25 % Rabat.

Fra Pensacola kom fire Ladninger Pitch pine, tilsammen 8—900 Std.

Som bekendt foregaar Importen af norsk Sild til Lübeck hovedsagelig over Hamburg og for en mindre Del over Kjøbenhavn og Stettin. Om Vaaren var Omsætningen usædvanlig træg, og den indskrænkede Beholdning fra 1891 var ved Sommerfangstens Ankomst for største Delen usolgt. Den nye Sommerfangst var rigelig og af god Kvalitet. Priserne stillede sig paa ca. 30 M. for K K K, 28 M. for K K og 24 M. for K. Ogsaa Tilførselen af Høstfangsten var af fuldgod Beskaffenhed, samt, med Undtagelse af K K K, usædvanlig stor. Paa Grund af den stærke Import nedgik dog Priserne til 23 M. for K K K, 18 M. for K K og 12—14 M. for K. Da Koleraens Udbrud i Hamburg hindrede Sildeimporten derfra, hvilken i September ganske ophørte, indførtes betydelige Partier søværts. Paa Grund af den gode Poteteshøst forblev Omsætningen om Høsten livlig, ligesom Udsigterne for kommende Vaar er lovende.

Totalimporten af fersk Sild og andre Fiskesorter fra Sverige, Norge og Danmark opgives til ca. 200 000 metr. Ctr. For Røgerierne i Lübeck og den nærliggende Fiskerby Schlutup ankom i Aaret 163 658 Kasser fersk Sild mod 105 411 do. i det næstforegaaende Aar, 143 546 do. i 1890, 136 746 do. i 1889 og 77 625 do. i 1888. For Gøteborgssild betales i Januar 3 1/4—4 M., i Februar 3 1/2—4 1/4 M., første Halvdel af Marts 4 1/4—6 M., sidste Halvdel 6—10 M., første Halvdel af November 3 1/2—3 3/4 M., sidste Halvdel 3 1/4—3 1/2 M., samt i December 3 1/4 M., alt pr. Kasse incl. Fragt. Varbergsild betingede i September og Oktober 1 M. 20 pf.—2 M. 50 pf., samt Øresunds i August 1—2 M., September 1 M. 20 pf.—1 M. 50 pf. og i Oktober 1—1 1/2 M., alt pr. Val. (4 Snes.)

Importen af svensk Jern og Staal, saavel Rujern som forarbejdet holdt sig paa omtrent samme lave Standpunkt som 1891, da hele Indførselen var begrændset til ca. 72 000 metr. Ctr. Priserne pr. 100 Kg. incl. Told (2 M. 50 pf.) og paa 3 Maaneders Kredit opgives saaledes:

	smedet Jern.	valset.	Hufnagelseisen.
Marts . . .	20 M.	20 M.	22 M.
Juni . . .	20 $\frac{1}{2}$ -	20 -	21 $\frac{1}{2}$ -
Oktober . . .	21 -	20 $\frac{1}{2}$ -	21 $\frac{1}{2}$ -

For Takjern og Bessemerstaal var Priserne efter Kvalitet overordentlig varierende; Middelprisen for førstnævnte opgives for Aaret til ca. 12 M. og for sidstnævnte til ca. 17 M. cif. og excl. Told.

Tyttebærimporten fra Sverige var 1891 3 913 metr. Ctr. I forrige Aar skal Indførselen have været dobbelt saa stor. Priserne vexlede mellem 10 og 15 pf. pr. $\mathcal{R}$.

Efter Opgave fra Vicekonsulen i **Rostock** ankom fra Norge med Ladning 21 norske Skibe paa 3 343 Tons, og fra andre Lande med do. 6 paa 3 051 Tons, ialt 27 paa 6 400 Tons mod 30 paa 6 581 T. i 1891. Der afgik til Norge i Ballast 13 paa 2 206 T., til Sverige i do. 4 paa 1 769 T., andre Lande i do. 1 paa 458 T., Norge med Ladning 1 paa 164 T., andre Lande med do. 8 paa 1 803 T.

Af de fra Norge kommende Dampskibe lossede de fleste kun en Del af sine Sildeladninger her og afgik med Resten til preussiske Havne. De 27 med Ladning ankomne Skibe opseilede 75 861 M mod 74 502 M. for 1891, 56 116 for 1890 og 67 988 M, for 1889.

Den direkte Import fra Norge bestod af 34 619 Hl. Sild, 140 Hl. og 80 Tdr. Tran og 5 000 Kg. Salt. I denne Import deltog foruden 21 norske 7 svenske og et tysk Fartøi. Sildeimporten oversteg det foregaaende Aars med 10 969 Hl., altsaa en ret betydelig Tilvæxt. Priserne for de fire Mærker K K K, K K, K og M/K var resp. 32, 28, 23 og 16 M., ved Sæsonens Begyndelse, 33—34, 30—31, 24—25 og 19—21 M., ved Midten deraf samt 24—25, 19—20, 12—14 og 9—10 M. ved Aarets Slutning, alt pr. ufortoldet Tønne. Norsk Torskelevertran betaltes saaledes: Dampmedicintran 68 M., raa do. 55 M., Blanktran 50 M. og brun 41 M., alt pr. ufortoidet Tønne.

Fra Sverige indførtes Bord og Planker, Sparrer og Bjelker, ulædsket Kalk, Kalksten, Granitblokke, hugget Sten, Træmasse, ildfast Tegl, og med de regulære Dampskibe fra Malmø 1 875 St. Hornkvæg, 1 273 St. Svin, 222 St. Faar, 86 525 Kg. Tyttebær, 21 661 Kg. Glas, samt fersk Sild, Jern, Havre, Kridt samt Tran. Indførselen af saget Trælast foregaar hovedsagelig fra Havnene i den botniske Bugt, og af hugget Virke fra de nordsvenske Havne og Halmstad, men navnlig fra Finland. Norrbottens $\square$ Sparrer betaltes med 34 pf. pr. Kfod f. o. b. i Udskibningshavnen. 1 $\frac{1}{4}$ " $\times$ 8" Furubord, kontinental Sortering, betingede 220 M. for I, 180 M. for II og 125 M. for III; 7" obtinerede resp. 210, 170 og 115 M., samt 6" resp. 200, 160 og 105 M.; usorteret Furu betaltes med 85—90 M. for 1" $\times$ 6", 72 $\frac{1}{2}$ M. for 1" $\times$ 5" samt 70 M. for 1" $\times$ 4 $\frac{1}{2}$ ", Udskuds solgtes til 50 M. 1 $\frac{1}{2}$ " og 1 $\frac{1}{4}$ " $\times$ 8", Gran (usorteret) til 107 $\frac{1}{2}$ M., $\times$ 7, 102 $\frac{1}{2}$ M., samt 1" $\times$ 7" 80 M., o. s. v., alt pr. Std. paa Afskibningsstedet. I Almindelighed var Priserne for I og II 20 M. og for III 5 M. høiere end det foregaaende Aar. Vankantede Bord fra Oscarshamn's Distrikt solgtes til en Grundpris af 19 M. pr. Tylvt 12' 1 $\frac{1}{4}$ ". 1 a, andre Bord i Forhold. Planker betingede 1 M. 45 pf. pr. Kfod, ialt cif. Rostock og ufortoldet. For 2 a 25 % Rabat.

Wismar. Fra Norge indførtes med 3 norske Skibe 400 000 Kg. Træmasse samt med 5 svenske og 22 fremmede Skibe 1 992 200 Kg. Træmasse

og 115 194 do. Kultjære. Hele den norske Import af Træmasse var saaledes 2 382 200 Kg. mod 1 673 000 Kg. i 1891, 3 216 000 i 1890 og 4 710 000 i 1889.

Fra Sverige indførtes Bord og Planker, Bjelker og Sparrer, Ved, Rundholter, Træmasse, brændt Kalk, Slibestene og ildfast Tegl.

Paa den udenfor Wismar beliggende Ø Wallfisch er en Karantænestation indrettet, der vil blive holdt aaben hele Aaret.

Kiel. Af norske Skibe ankom fra Norge med Trælaster 1 dr. 45 Tons, fra Sverige med do. 3 dr. 594 Tons, fra do. med Sten 4, 159 Tons, fra England med Kul 9, 5 029 Tons, fra Frankrige med Byg 1 dr. 197 Tons, fra Amerika med Hvede 2, 988 Tons, fra Stolpemünde med Havre 1, 49 T., fra do. med Trælaster 1, 88 T., ialt 22, dr. 7 148 Tons, hvoraf Dampskibe 10 dr. 5 225 Tons, mod i 1891 15 dr. 4 052 T., hvoraf Dampskibe 2, dr. 1 673 T.

Importen fra Norge begrænsedes til 226 Kbm. Trævarer, Exporten til 96 000 Kg. Mel. Derimod udskibede det Baltische Mühlengesellschaft fra sine i Neumühlen i Kiels Nærhed liggende store Møller flere Ladninger Mel til Norge.

Importen af Trælaster fra Sverige var paa Grund af formindsket Bygningsvirksomhed i Kiel og Omegn ca. 10 % mindre end i 1891.

Af fersk Fisk indførtes fra Sverige 4 190 440 Kg. mod 2 919 450 do. i 1891. For denne Tilvæxt, ikke mindre end 40 %, har man at takke den ved de to Dampskibe „Flora“ og „Diana“ underholdte regelmæssige Forbindelse med Gøteborg og de svenske Exportørers fortsatte Anstrængelser for at levere virkelig god Vare. Fra Oktober til December, da Sildeimporten især fandt Sted, gjaldt følgende Priser henholdsvis i Begyndelsen, Midten og Slutningen af hver Maaned: Oktober 18 M., 18—15 M. og 7—5 M., November 5 M., 4—6 M. og 5 M., December 4—5 M., 4—5 M., 5 M. For Garnsild vexlede Priserne mellem 10 og 18 M.; for Brisling, hvoraf indførtes ca. 60 000 Kg., fra 14 til 35 M. Samtlige Noteringer gjælder for Kasse à 4½ Kfod indeholdende 100—120 Kg. netto og incl. Fragt (ca. 2 M. pr. Kasse). Af Aal ankom ca. 70 000 Kg. til en Pris af 50—70 pf. pr. Ø. Importen af Lax, Torsk m. fl. Fiskesorter anslaaes til ca. 60 000 M. i Værdi.

Derhos indførtes fra Sverige 10 699 889 Kg. Gadesten, 99 900 St. Tegl, 239 476 Kg. ildfast Ler og 3 500 Kbm. Ved.

Til **Holtenau** ankom 2 norske Skibe, hvoraf 1 mindre Seilskib med Bord fra Fredriksstad og 1 Dampskib med Kul fra Cardiff. Fra Sverige indførtes skaaret og hugget Trælaster, 6 800 Tons Klinkersten, 5 500 Tons hugget Granit og 500 Tons Gadesten. Det meste af Importen befordredes paa Lægtene og mindre Fartøier til det Indre.

Flensburg. Af norske Skibe ankom fra Norge med Ladning 2 dr. 81 Tons, fra andre Lande med do. 16 dr. 5 717 Tons, ialt 18 dr. 7 599 Tons, hvoraf Dampskibe 4 dr. 2 790 T. Heraf afgik med Ladning 3 dr. 373 T. De opseilede Fragter udgjorde 198 581 M., hvoraf 96 542 M. indkommende for de 4 Dampskibe; i 1891 opseiledes 208 927 M. og 1890 313 386 M.

Fra Norge ankom 2 norske Skibe med ialt 398 Tdr. Sild, fra England 3 med Salt, 4 med Kul og Cokes, samt 1 med Skifer, fra Østersøhavne 1 med Jernbanesviller og 1 med Stav, fra Vestindien 2 med Ris og fra Nordamerika 4 med Petroleum.

Om Trælastkonjunkturerne udtaler Vicekonsulen: „Saavel i Flensburg som nærliggende Steder var Omsætningen paa Grund af stærkere Bygningsvirksomhed ret livlig, og i Almindelighed betingedes 10 Rm. pr. Std. høiere Priser end i 1891. For Vaarudskibningen fordrer de svenske Exportører høiere Priser. Herværende Trælasthandlere ønsker faste Noteringer eller, om dette ikke kan ske, langsomt stigende Priser“.

Skjøndt der ikke indtraf noget Koleratilfælde i Flensburg, udøvede Epidemiens Ødelæggelser i det nærliggende Hamburg en lammende Indflydelse paa Forretningsvirksomheden ogsaa her.

Fra Norge har der i de sidste Aar ikke været nogen Indførsel af Trælast til Flensburg, men ogsaa de svenske Exportørers Fordringer paastaaes her at være for høie.

Til **Ekensund** var ingen Indførsel fra de forenede Riger.

Echernsförde. Fra Sverige indførtes Sparrer og Bord, samt fra Halmstad ca. 3 500 Kfod smale Bord for Tilvirkning af Kasser til røget Fisk; opgivet Værdi ca. 9 000 M. Endvidere Sild for ca. 30 000 M. og Brisling for ca. 1 000 M.

Sonderburg besøgte af 5 norske Dampskibe, hvoraf 1 fra Königsberg med Hvede, 4 fra Storbritannien med Kul, og 2 Seilskibe, et fra Carls-hamn med Trælast og et fra engelsk Havn med Kul.

Til **Apenrade** ankom 1 norsk Dampskib med Kul fra England og et med Hvedeklid fra Dunkirchen. Fra Sverige indførtes Bjælker og Sparrer, Bord og Planker, Lægter, Tagspaan, Garverbark og Tjære.

Til **Hadersleben** ankom 1 norsk Dampskib med Klid fra Königsberg, 1 Seilskib med Do. fra Dünkirchen og 1 med Kul fra Newcastle.

Til **Rendsburg** indførtes fra Sverige Bord, Lægter, Aareemner og Tagspaan, samt 32 300 Ctv. huggen Granit og 337 000 St. Klinkerstene. Stenen anvendtes for største Delen ved Bygningen af Slusen ved Rendsburg og tre Jernbanebrygger i Byens Nærhed. Den herværende Fabrik for kunstige Gjødningsstoffer, som før indførte ret betydelige Kvantiteter Apatit fra Norge, og derimod udførte Svovkis til Sverige, forsynede sig i Aaret med sit Behov af Raastof fra Spanien.

Rendsburg besøgte ikke af noget norsk Fartøi, og indførte heller ikke direkte norske saakaldte „Verschalungsbretter“, men Forbruget af Trævarer var efter Vicekonsulens Beretning ingenlunde mindre end før, hvorimod Mangel af for Eiderkanalen passende Fartøier paa høist 3 Meters Dybgaaende nødvendiggjorde Omlastning i Lægtene ved Holtenau af Trævarer bestemt til Rendsburg. I dette Misforhold indtræder dog snart Forandring. Siden Midten af December er man sysselsat med at sænke den nye Nord-Ostseekanals Vandspeil mellem Rendsburg og Holtenau ialt ca. $4\frac{1}{2}$ Meter. Paa Grund af dette Arbejde er Kanalen i Vintermaanederne afspærret, og turde først komme til at aabnes i Begyndelsen af Mai. Rendsburgs Havn vil faa et Dyb af $5\frac{1}{2}$ Meter, og hele Kanallinien ventes at blive færdigbygget Sommeren 1895.

Ved Aarets Begyndelse var Holdningen paa Trælastmarkedet meget fast og Priserne stillede sig 5—10 M. høiere pr. Std. end i 1891; men paa Grund af den almindelige Stilstand i Forretningsverdenen, indtraadte efterhaanden en nedgaaende Tendents og Exportørerne maatte acceptere $2\frac{1}{2}$ —5 M. lavere Priser. Saget Vare betaltes pr. Std. f. o. b.: $1\frac{1}{4}$ " $\times$ 6" Gran-

bord ab Hernøsand $92\frac{1}{2}$ —90 M., $1'' \times 5''$ Do. Do. 80—75 M., $1'' \times 6''$ Furubord, Do. Do. 95 — $87\frac{1}{2}$ M., $4\frac{1}{4}$ — $7\frac{1}{7}$ □ Sparrer fra Skellefteå og Piteå 36—34 pf. pr. K.fod 6 Al. $1\frac{1}{4}'' \times 12''$ la Valbord fra Oskarshamn $19\frac{1}{2}$ —19 M. pr. Tylvt.

Hidfragterne fra Østersøhavne gik om Sommeren ned lige til 4 M. pr. Std. og viste ogsaa senere kun ringe Forbedring.

Til **Burg** (paa Fehmarn) ankom 2 norske Skibe fra engelske Kulhavne.

Til **Neustadt** ankom 1 norsk Dampskib med Kul.

Til **Itzehoe** ved Størfloden ankom 3 norske Skibe fra Drammen med Stav, hvorhos norsk Stav indførtes med 11 fremmede Skibe, hvoraf de 5 fra Drammen, 3 fra Fredrikstad, 2 fra Christiania og 1 fra Laurvig. Til Norge gik adskillige Partier Cement fra den Alsenske Fabrik. Vicekonsulen anfører, at Indførselen fra de forenede Riger næsten udelukkende bestod af 6761 Kbm. Trævarer, hovedsagelig Stav fra Norge, og 3087 Kbm. hugget Gadesten fra Sverige. Stav indførtes for de i Itzehoe og Omegn værende Cementfabriker. $\frac{6}{4}$, $\frac{5}{4}$, $\frac{4}{4}$ og $\frac{3}{4} \times 4\frac{1}{2}''$ — $7''$ Bord fra Sverige og Norge efterspørges. Finske Sparrer, der er omhyggeligere bearbejdet, foretrakkes for de svenske. Paa Stedet er to større Importører af Trælast, W. Biehl og D. Rühmann, den sidste svensk-norsk Vicekonsul. Hr. Rühmanns under Bygning værende Fabrik anlæg for Forædling af Trævarer, Dampsag, Høvleri, Snedkerværksteder etc., turde i nogen Grad komme til at bevirke forøget Import af svenske og norske Trævarer.

Tilbagegangen i Vareomsætningen udøvede selvfølgelig en ufordelagtig Indflydelse paa Søfarten, og især for Lübeck var Antallet baade af Damp- og Seilskibe mindre end i 1891. Fragterne holdt sig i Almindelighed lave, og der klagedes især over Mangel paa Returlast fra de russiske Østersøhavne paa Grund af Kornexportens Ophør.

Søfarten paa Lübeck var ubindret næsten hele Aaret; først den 10de Januar stængtes Travemündes Red af Is.

For Trævarer gjaldt følgende Rater in full pr. Std.: Fra Gefle til Sundswall incl. 20—21 M., fra Hernøsand 21—23 M., fra Umeå 24—25 M., for Dampskibe om Høsten 22—24 M. I 1891 var Fragterne 1—2 M. pr. Std. højere.

Fra Piteå og Skellefteå for firkantet Virke $4\frac{1}{4}$ — $4\frac{1}{2}$ Kr. in full for $31\frac{1}{2}$ K.fod.

Fra Norrköping, Vesterwik m. fl. Havne 18—19 M. in full.

For vankantet Virke fra Oskarshamn og nærliggende Havne Kr. 1.65—2 pr. Tylvt 6 Al. $12'' \times 1\frac{1}{4}''$ med 5 %, samt for firskaaret Kr. 18—20 in full pr. Std.

For færdige Døre, Vinduskarme og andet Snedkerarbejde, hvoraf Exporten til Tyskland tiltager fra Stockholm, Westerwik og Kalmar, 16 M. in full pr. Ton; fra Gefle 20 M.

Fra Petersburg og Kronstadt 19—21 M., fra Memel 18—20 M.

Kulfragterne fra Skotland og England varierede mellem 5 sh. 6 d og 5 sh. 9 d for 1000 Kg., undtagelsesvis 6 sh. og derover.

Petroleum fra Philadelphia 2 sh. 6 d—3 sh. pr. 40 Gallons. Ildfast Tegl fra Hasle (Bornholm) 11—13 M. pr. 1000 St.

Til Flensburg betaltes for Ris fra Ostindien 37 sh. 6 d pr. Ton, for Petroleum fra nordamerikansk Havn 2 sh. 3 d—2 sh. 9 d pr. 40 Gallons, for Sukker fra Vestindien 27 sh. 6 d, for Kul fra England 4 sh. 6 d—7 sh., for Kokes 5 sh. 5 d —6 sh. 6 d, for Jern fra Sverige Kr. 6 pr. Ton og for Sleepers fra Königsberg 35 pf. pr. St.

Særskilt for Dampskibe paa Østersøen regulerede følgende Fragter: For Jern fra Stockholm 7—9 Kr., efter Aarsakkord $4\frac{1}{2}$ —6 Kr., fra Norrkøping, Öfverum og Westerwik $4\frac{1}{2}$ —6 M., fra Gefle og Gøteborg 6—8 M., alt in full pr. 1000 Kg.

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

Maskingods fra Stockholm Kr. 18 in full pr. 1000 Kg. Fyrstikker fra Kalmar og Norrkøping Kr. 1.25—1.50 in full pr. Kasse; efter Aarsakkord 50 Øre pr. 100 Kg., fra Malmø 90 Øre pr. Kasse.

Spaankurve fra Malmø Kr. 1 in full pr. 50 Kg., Fersk Sild fra Marstrand og Gøteborg Kr. 1.33 in full pr. Kasse, fra Malmø Kr. 1.20. Granit fra Varberg 45 Øre in full pr. 50 Kg., fra Gøteborg 50 Øre, og fra Westervik 40 Øre pr. do.

Tyttebær 3 Øre pr. Kande med 10 %. Træmasse fra Halmstad Kr. 1 pr. 1000 Kg.

Svin fra Helsingborg $3\frac{1}{2}$ Kr. pr. St., Faar fra Malmø 2— $2\frac{1}{2}$ Kr. pr. do., Hornkvæg fra Malmø 12 Kr. og fra Helsingborg 15 Kr. pr. St.

Saltede Tarme og Tunger etc. fra Gøteborg, Helsingborg og Malmø resp. Kr. 2, Kr. 1.80 og Kr. 1.50 pr. 50 Kg.

Efter officielle Opgaver ankom til Lübeck:

1892.	1 516	Dampskibe	dr.	1 219 191	Kbm.
	900	Seilskibe	-	241 110	—
	2 416	Skibe	dr.	1 460 301	Kbm.
1891.	1 582	Dampskibe	dr.	1 288 433	—
	927	Seilskibe	-	260 577	—
	2 509	Skibe	dr.	1 549 012	Kbm.
1890.	1 563	Dampskibe	dr.	1 230 328	Kbm.
	820	Seilskibe	-	216 528	—
	2 383	Skibe	dr.	1 446 856	Kbm.

Ordnet efter Nationalitet og Drægtighed var de hidkomne Skibe i 1892:

Svenske	789	dr.	551 361	Kbm.
Tydske	1 057	-	516 619	—
Russiske	269	-	230 588	—
Danske	246	-	74 108	—
Engelske	30	-	67 965	—
Norske	22	-	19 145	—
Hollandske	3	-	523	—

Efter Drægtighed indtog saaledes det svenske Flag som i tidligere Aar første Plads.

Leonard Åkerblom.

St. Helena.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 1 norsk Skib dr. 1 183 Tons og i Ballast 3 dr. 1 617. Med Ladning afgik 1 Skib dr. 1 183 Tons og i Ballast 3 dr. 1 617. Bruttofragter £ 1 891. Erlagt Konsulatafgift £ 7.16.1.

Handelsforholdene maa siges at være uforandret, skjøndt Stedets Om-sætning har været lidt livligere paa Grund af Garnisonens Tilvæxt, ligesom Antallet af anløbende Skibe er lidt større end efter sidste Rapport, nemlig 219 mod 211 i 1891. Heraf førte 32 dr. 19 998 Tons, norsk Flag og 7 dr. 5 205 Tons svensk.

Den i sidste Rapport omtalte Udvandring er ikke blot vedblevet, men maa siges at være bleven kronisk, idet ethvert her anløbende Skib medtager Folk til Sydafrika, især Tjenestefolk, hvoraf der nylig har været en betydelig Udvandring.

Indførselen var i det Hele 4 142 Tons, hvoriblandt Kul, Stykgods og Fødevarer, samt 203 Faar, 29 Stk. Kvæg og 4 Heste.

Udførselen udgjør 1 127 Tons, hvoraf 682 Tons Hvaltran, der er sendt i Transit til de forenede Stater af de her periodisk anløbende amerikanske Hvalfangere; ligesaa nogle Tons gammelt Jern, Huder og Uld.

Af de øvrige her anløbende Skibe var 1 russisk, 9 italienske, 10 tyske, 6 franske, 3 hollandske, 3 danske, 3 østerrigske, 121 engelske. 11 var Orlogsskibe, nemlig 10 engelske og 1 russisk. Der ankom derhos 25 amerikanske Skibe. Den hele Drægtighed af alle Skibe var 187 025 Tons.

for Konsulen

H. I. Bovell.

Skrivelse til Indredepartementet fra de forenede Rigers Generalkonsul i Buenos Aires,

dateret 17de Januar 1893.

Herved giver jeg mig den Ære at vedlægge en Oversættelse af den af den Argentinske Congres under 30 December sidstleden vedtagne Toldlov for 1893, der i flere Retninger er afvigende fra den under forrige Aar gjældende.

Tolden paa mange Artikler er bleven forøget, og Varer, der hidtil vare todfrie, toldbeskattede, saaledes som Jerntraad til Indhegning, indbundne Bøger, Plouge, Maskiner til industrielle Foretagender, Jernrør etc.

For flere Artikler, der tidligere betalte en procentvis Afgift efter den i „Tarifa de Avaluas“ angivne Værdi, er der nu fastsat særegen Told, en Forandring Congressen siges at have indført ikke alene for at lette Beregningen af Toldafgiften, men ogsaa for med større Sikkerhed at kunne bestemme Toldsatsens Størrelse, idet Fastsættelsen af de Værdier, der lægges til Grund for Toldens procentvise Betaling, foretages af Toldadministrationen uden Congressens Intervention.

Bestemmelsen om et Paalæg i Toldafgiften af 2 % paa Varer, hvorfor Connossementerne ikke indeholdt Betegnelse af Modtager, er ophævet.

Hidtil er der ikke bleven anvendt differentiell Toldbehandling ligeoverfor nogen fremmed Nation. For imidlertid at give Regjeringen Vaaben i Hænde mod de Lande, der maatte behandle argentinske Produkter særlig ufordel-

agtigt, bemyndiges Regjeringen nu i Henhold til Art. 13 at anvende en Maximumstarif paa Varer fra saadanne Lande, hvorved Tolden forhøies med 50 %.

Da „Tarifa de Avaluas“ til Dato ikke er bleven publiceret, vil jeg ikke kunne afgive nogen Oversigt over de Satser efter hvilke vore Artikler ville have at erlægge Told under indeværende Aar. Jeg skal imidlertid tillade mig at henkalde det høie Departements Opmæksomhed paa, at Tolden paa Trælast (white pine og spruce) er nedsat fra 15 til 5 %, at Træmasse fremdeles er toldfri, samt at Klip- og Tørfisk, efter af mig truffen Ordning med Toldmyndighederne, ville betale 25 % af dens angivne officielle Værdi, istedetfor den i Loven omtalte særegne Told af 30 ct. Guld pr. Kilo.

I Forbindelse hermed tager jeg mig den Frihed at oplyse, at medens konserverede Fiskevarer, hvortil Klip- og Tørfisk henregnedes, under de tvende sidste Aar har erlagt en Told af 60 % af Værdien, foreslog Congresskomiteen Tolden paa alle Konserver forøget til 30 ct. pr. Kilo. Efter denne Beregning vilde Tolden paa en Kasse Klipfisk, der indeholder 45 Kilo, opgaa til § 13.50 ct. Guld.

Da en saadan prohibitiv Afgift vilde umuliggjøre Indførselen af denne Vare, indgik herværende Importører til Congressen med en Ansøgning om at faa Tolden nedsat, en Ansøgning hvortil Congressen dog ikke tog noget Hensyn, idet det fremsatte Forslag voteredes.

Efter at Importørerne havde fremsat Anmodning til mig om at antage mig Sagen, har det efter forskellige Sammenkomster med Finantsministeren og Tolddirektionen lykket mig at faa Klip- og Tørfisk omklassificeret, saaledes at disse Produkter nu ikke længere skulle indgaa under Kategorien „konserverede Fiskevarer“ men under Benævnelsen „Varer for hvilke speciel Undtagelse ikke er gjort“ og som saadanne erlægge en Told af 25 % af den i „Tarifa de Avaluas“ angivne officielle Værdi, en Værdi der grundet paa denne betydelige Procentnedsættelse skulde beregnes noget højere end Varens Markedspris. Tolden pr. Kasse vil saaledes formodentlig komme at opgaa til § 2. 92 ct. mod § 4.12 under de senere Aar.

S. A. Christophersen.

Oversættelse

af den argentinske Toldlov af 30 December 1892.

Art. 1. Alle Varer fra Udlandet erlægger en Indførselstold af 25 pct. af Værdien i Oplag. Undtagelser herfra gjør følgende Artikler:

- 1) som erlægger en Told af 60 %: Sæletøi, Prydelser og Artikler af Metal for saadanne, Klæder, færdige eller paabegyndte, af Uld, Silke, Lin, Bomuld, helt eller blandet med andre Stoffe. Skotøi ikke specificeret, Vogne, færdige eller paabegyndte, Møbler, færdige eller i Stykker, Parfumer, ikke specificeret, indbefattet Toiletsæbe, færdige Klæder, Hatte, ikke belagt med særlig Told, Kunstsager og Galanterivarer,
- 2) som erlægger en Told af 50 %: Vaaben og Tilbehør, uladede Patroner, Raketter, Mosaikarbeider, Ammunition og Jagtkruidt,
- 3) som erlægger en Told af 40 %: Bronceret Jertraad, garvede Huder, ikke specificeret, fine Kniplinger, Possementmagerarbeide, vævede Stoffe af Silke, helt eller blandet med andre Stoffe, Straahatte, Strømper af alle Slags, vævede Stoffe broderet for Underkjoler, Undertrøier, Børneklæder etc.

- 4) som erlægger en Told af 5 %: Jern- og Staaltraad fra No. 1—13, i Ruller eller paa Sneller, Bomuld, uforarbejdet, Metal- og Jerntraad, fin, paa Ruller, ildfast Sten, Juveler, Plouge, urensset Svovl for industrielt Brug, Maskiner og Materialier for offentlig Belysning med Elektricitet eller Gas, Maskiner frigorificos og andre moderne Systemer til at konservere Kjød, Raastoffe for samme som ikke kan anvendes til andre Øiemed, ikke specificerede Maskiner med Damp, Gas, komprimeret Luft eller Elektricitet til Drivkraft, Symaskiner og Naale dertil, Lokomobiler, Natron, Salpeter alene bestemt for Landets Industri, uindfattede Ædelstene, Reservedele til Maskiner henført til dette No., Gran og Spruce, uforarbejdet, Tryk- og Lithografipresser, Silke-, Lin- og Uldvarer til Garnering, Kalk, Farvestoffe af Lyng og Kastanietræer og ildfast Ler.

Følgende Varer erlægger specificerede Toldafgifter:

Staal i Klumper, $2\frac{1}{2}$ cent pr. Kg., galvaniseret Jerntraad fra No. 1—13, 5 cent pr. 10 Kg., Stivelse 9 cent pr. Kg., Ris $1\frac{1}{2}$ do., uskallet Ris (Paddy) $\frac{1}{3}$ do., Sukker, uraffineret, 7 do., raffineret 9 do.

Drikkevarer:

1) vegetabiliske Olier, ikke specificeret, 12 ct. pr. Kg. 2) Sprit paa Fad, ikke over 79^0 Centesimales, 15 cts. pr. Liter, 3) Sprit paa Flasker, ikke over 68^0 , pr. Flaske indeholdende fra 501 m. Liter til 1 Liter, 30 cts., 4) Absinth, Anis, Cognac, Genever, Kirsch m. fl. lignende, ikke over 68^0 Centesimales, 25 cts. pr. Liter, 5) do. do. pr. Flaske 30 cts. 6) Øl og Cider paa Fad, pr. Liter 10 cts., 7) Øl og Cider paa Flasker, pr. Flaske 15 cts. 8) Likører, søde og bitre, ikke over 68^0 paa Fad, Damejeannes, pr. Liter 25 cts., 9) do. do. pr. Flaske 30 cts., 10) Vin, almindelig, paa Fad pr. Liter 8 cts., 11) do. paa Fad, over 18^0 Alkoholstyrke pr. Liter 9 cts., 11) Vine, fine, ikke specificeret, paa Fad pr. Liter 25 cts., 12) Vine af alle Slags paa Flasker ikke over 1 Liter, pr. Liter 25 cts.

Sprit, Drikkevarer og Likører indeholdende Alkohol, indgaaende under No. 2—5 og No. 8—9, erlægger $\frac{1}{2}$ cent mere for hver Grad eller Fraktion derover, naar Alkoholgehalten overstiger den højeste fastsatte i enhver af de særskilte Kategorier. Almindelig Vin paa Fad, hvis Alkoholgehalt overstiger 46^0 Centimales, erlægger en Forhøjelse af $\frac{1}{2}$ cent. pr. Liter for hver Grad eller Fraktion deraf.

Kaffe 8 centavos pr. Kg., Jernrør upolerede og ugalvaniserede, med ikke over 45 mm. Diameter, $\frac{1}{2}$ do., Chokolade, 60 do., Kobber i Stænger, Barrer og Plader 10 do., Konserver, ikke specificeret, 30 do., Lægemidler mod Hudsygdomme hos Faar, heri indbefattet Tobak gjort ubrugelig for sædvanligt Øiemed, $1\frac{1}{4}$ do., Tin, 2 do., Stearin, 14 do., Mendioca Mel, $\frac{3}{4}$ do. Vermiceller 9 do., Voxfyrstikker 80 do., Fyrstikker af Træ 40 do., Cakes og andre Brødsorter 15 do., Glycerin under 30^0 udelukkende for Landets Industri 2 do., Jern og Staal, ikke galvaniseret, i Plader, Stænger og Baand 2 Ct. pr. 10 Kg., do. galvaniseret i Plader 2 do. pr. Kg., Jernblik i Plader, uarbejdet eller tilskaaret for Kar $\frac{1}{2}$ do. pr. do., Kerosene 3 do., Bøger, indbundet i sædvanligt Bind 10. do., Smør 30 do., Svinefedt 18 do., Spillekort 60 Pesos pr. Gros. Tøi tilskaaret for Hatte 40 ct. pr. St., Filt, beredt og tilskaaret for Hatte, 40 do. do., Skriv- og Trykpapir 3 ct. pr. Kg., Papir af Straa og Filler til Poser, Tapeter etc. samt kulørt, 15 do., Bly $\frac{1}{2}$ do., Søm (puntas de Paris) $3\frac{1}{2}$ ct. pr. Kg., Ost 30 do., Hatte

af Silke, høie, $2\frac{1}{2}$ Pesos pr. St., do. af Uld færdige eller ikke, 50 ct. pr. do., do. af Filt, færdige eller ikke 1 Peso pr. do.

Tobak: Havanna Cigarer 4 Pesos pr. Kg., andre 2 do., Havannatobak i Blade eller skaaren 2 do., Tobak, andre Slags, skaaren eller uskaaren 1 do.. Tobak fra Paraguay i Blade eller skaaren 50 ct. pr. do., Cigaretter, ikke specificeret, 2 Pesos pr. do., Snus 2 do., Tobaksstilke 50 ct. pr. do.

The, alle Slags, 25 ct. pr. Kg., Lys, Parafin- og Stearin- 15 do. do., Yerba Maté fra Paraguay i Skindballe og Kasser 6 do., do. i Sække 5 do., do. brasiliansk 5 do., do, uberedt af alle Slags, 2 do.,

Zink i Stænger eller Barrer 3 ct. pr. 10 Kg.

Varer, der behandles efter Vægt med en eller flere Emballager, erlægger særskilt Told, idet kun den inderste Emballage beregnes, undtagen The og andre Varer, som kommer i Trækasser, for hvilke Tolden beregnes pr. Nettovægt.

Art. 2. Følgende Varer erlægger en Udførselstold af 4 % af Værdien:

Animalsk Olie, Horn af Kvæg, tørret Kjød, Benaske, Tegl, ikke specificerede Huder og Skind, Klover, Ben, Uld, vadsket og uren, Struds-fjær og Fedt. Gammelt Jern er underkastet en Udførselstold af 25 Pesos pr. 1 000 Kg.

Art. 3. Følgende Artikler er fri for Indførselstold: Avlsdyr undtagen Kapløbsheste, Fontainebleau Sand, Merkur, Minebor indtil 75 Cent. Meter Længde, Skibe, færdige eller ikke, Sten- & Trækul, Naphta, raa, udelukkende bestemt til Brændsel, Kar af Træ eller Jern til Emballage, Kork, uskaaret, Stav til Bødkerarbejde, Emballage eller Materialier til Indpakning af konserveret Kjød, importeret af Selskabet til Export af denne Vare, Frugt, frisk, undtagen Vindruer, Sprængsats til Dynamit, Tænder og Traad til Miner, gammelt Jern, Mel af Hvede og Mais, Ved, alle Slags, Uld og Bomuld, spundet og uspundet til Vævning, ikke specificerede uindbundne Bøger og Forskrifter for Skoler, Lokomobiler, Humle, Agerbrugsmaskiner, Maskiner for Skibe og Spinderier, Mais, tærsket og utærsket, Møbler og Værktøi tilhørende Emigranternes Bagage, Mynt, Materialier af Jern og Staal for Jernbaner og Sporveje, Artikler for den katholske Religions Brug, rekvireret af Præsteskabet, Træmasse for Papirfabrikation, fersk Fisk, Sølv i Stænger eller Kugler, Væxter, indbefattet under Lov 26 Oktober 1888 No. 2 384, Kaninhaar, Minekrudt, Hjul med eller uden Axler for Jernbaner og Sporveje, Sæd til Agerbruget, Hvede, Skoleapparater, rekvireret af Provincialregjeringen eller Skoleraadet, Filtre efter Pasteurs System eller Modifikationer deraf.

Art. 4. Importtolden erlægges efter Tarif opgivet paa Grundlag af Varens Værdi i Oplag, og Exporttolden efter Varens Værdi ved Afskibning.

Art. 5. Toldvæsenet kan inden en Tid af 48 Timer efter Toldvisitationen for Statens Regning belægge med Arrest alle Varer, hvis Værdi den anser for lavt angivet, og de Interesserede erholder strax som Erstatning den angivne Værdi med 10 % Tillæg i 90 Dages Vexel uden Rente udbetalt af Toldstyrelsen. Den Toldfrihed, som i Act 209 af Toldforordningen er tilstaaet Pakker ikke overstigende 16 Pesos i Værdi, afskaffes, og saadanne Forsendelser skal betale behørig Told uanseet Værdien.

Art. 6. Vedkommende Myndighed fastsætter Guld værdien paa Varer og Produkter, der indbefattes i Art. 4. For Varer, som ikke findes optaget i Tarifen, ansees altid den angivne Værdi som fastsat i Guld.

Art. 7. Paa Vin, Olie, Sprit, Øl og Likør beregnes en Lækage (merma) af 5 %. hvis de kommer fra Havn nordenfor Equator, og 2 % fra Havn

søndenfor. For samme Drikkevarer paa Flasker gives en Diskonto af 2 % for Ituslaaelse, uanseet fra hvilket Sted de kommer.

Art. 8. Importtolden erlægges kontant inden Udlevering af Varen, og Exporttolden inden Afskibning sker.

Art. 9. Told paa Varer importeret fra Udlandet, samt exporterede Produkter og Manufakturer fra Moderlandet kan erlægges med Papirmynt efter Kurs, som bestemmes af Finantsministeren.

Art. 10. Varer, som ikke har erlagt Indførselstold i nogen af Republikens Toldkamre, kan ikke behandles som Transitgods. Herfra undtages: Transitgods til Havne i Brasilien og Paraguay som Concordia og Monte Caseros.

Varer fra Toldkamret i Buenos Aires og Rosario kan gaa i Transit til Mendoza, San Juan, Salta og Injuy, og fra disse Steder til Bolivia og Chili. Varer fra Toldkamret i La Plata kan expederes til Hovedstaden og omvendt.

Art. 11. Den udøvende Myndighed kan udfærdige Returkvitteringer, hvis Overenskomst med nærliggende Lande herom træffes, men indtil dette er skeet behandles alle Varer fra næynte Lande efter Forskrifterne i Art. 727, 730 og 1017 af gjældende Toldforordning.

Art. 12. Importør, som ikke er etableret som Kjøbmand og Toldmægler, skal stille Borgen, godkendt af Administrationen, for Expeditionerne.

Art. 13. Den i denne Lov bestemte Importtold ansees for at modsvare Minimums Tarifen og anvendes paa Varer og Produkter fra alle Lande, som anvender samme Tarif paa den argentinske Republiks Exportartikler.

Hvis et Land anvender en høiere Tarif paa Export fra den argentinske Republik end den, som gjælder for saadanne Varer fra hvilket-somhelst andet Land, har den udøvende Myndighed Ret til paa Varer og Produkter fra et saadant Land at anvende en Maximumstarif modsvarende en Forhøjelse af Minimumstarifen af 50 % for toldbare Varer, hvorimod en Afgift af 15 % af Værdien skal ramme Varer, som Toldloven erklærer frie. Ved Anvendelse af den høiere Tarif kan den udøvende Myndighed kontrollere Manifestet om Varens Oprindelse bekræftet ved Originalfactura, Konnossement og andre Beviser, hvorhos enhver Fordølgelse eller Forfalskning af Manifest i denne Henseende straffes efter Toldforordningens Bestemmelser om falske Manifeste.

Art. 14. Post 1, 2 og 3 i Art. 11 i Toldforordningen ophæves og gjælder kun for Tormosa, Posadas, Chubut og andre Toldkamre efter den udøvende Myndigheds Bestemmelse.

Victoria (Britisk Columbia).

Aarsberetning daieret 2 Februar 1893.

Fra fremmede Steder ankom to norske Seilskibe dr. 12 798 Tons, der afgik med Ladning til fremmede Steder.

Fragterne var i Aaret meget lave og viser for Tiden intet Tegn til Bedring.

Provindsens Trælastexport var meget trykket, da Markederne i Austra-

lien, China og paa Amerikas Sydvestkyst var i samme Forfatning. Der er dog nu en lidt større Efterspørgsel, som ventes at ville tiltage eftersom Aaret gaar fremad.

Kultraden har i Aaret været aftagende, da San Franciscos Marked, hvortil Størsteparten af Provindsens Produkt udskibes, var i en trykket Tilstand det meste af Aaret.

Sælfangsten i Behringshavet var standset i 1892 ved en Fortsættelse af den mellem England og de forenede Stater truffe Ordring, men der er foregaaet god Fangst af Sæl af Skibe tilhørende denne Havn ved Copper Øerne.

Laxefisket var mindre i Aaret, men den kommende Sæson ventes at ville blive livlig, og Forberedelser sker i dette Øiemed.

Provindsens Regjering søgte i Aaret at opmuntre Indvandring af „Crofter“ Fiskere til Vancouvers Vestkyst; dog er hidtil ingen effektive Foranstaltninger truffet i denne Retning.

Stor Opmærksomhed henvendes paa de mineralske Produkter i Kootenay Distriktet i denne Provinds, og aktive Forberedelser vil uden Tvivl blive truffet i kommende Sæson.

Jeg vedlægger den aarlige Beretning fra the Columbia Board of Trade.

Af Hensyn til muligt Udbrud af Cholera eller andre epidemiske Sygdomme har Canadas Regjering truffet Foranstaltninger til Oprettelse af en fuldstændig Karantænestation i Stedet for det nuværende Etablissement paa Albert Head i Fuca Strædet nogle Mil fra Havnen.

Rob. Ward.

Piræus.

Indberetning dateret 22de Februar 1893.

Fra fremmede Lande ankom til Hovedstationen med Ladning 2 norske Skibe dr. 2961 Tons og til Vicekonsulaterne med Ladning 4 dr. 1431 Tons og i Ballast 10 dr. 3685 Tons, ialt 16 dr. 8077 Tons, hvoraf Dampskibe 14 dr. 7814 Tons. Bruttofragter Kr. 29 920.

Til fremmede Lande afgik fra Hovedstationen med Ladning 1 norsk Skib dr. 1628 Tons og i Ballast 1 dr. 1333 T., og fra Vicekonsulaterne med Ladning 10 dr. 4963 T. og i Ballast 5 dr. 1781 Tons. Ialt 16 dr. 8077 T., hvoraf Dampskibe 14 dr. 7814 T. Bruttofragter 68 600 Kr.

Af svenske Skibe ankom 2 dr. 2215 T.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved H. Kr. 187.88, ved Vicek. Kr. 380.78, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 190.39. Af svenske Skibe ved H. Kr. 72.45, ved Vicek. K. 136.31, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 68.15. Ialt tilfaldt Konsulen Kr. 518.87. Expeditionsafgifter ved H. af norske Exp. Kr. 8, af svenske Kr. 4, ved Vicek. Kr. 10.

I Aarets Løb ankom to nye Ladninger Trælast til Piræus, en adresseret til mig, hvilken jeg placerede strax ved Ankomsten, den anden til den samme Kjøbmand, der i 1891 hidbragte en Ladning direkte fra de forenede Riger, og som vil sælge den i Detail. Disse to Ladninger har opvakt en saa stor Jalousi hos Trælasthandlerne, at endnu en tredie har indfundet sig

for at bede mig ogsaa at skaffe ham en Ladning, hvorved Indførselen af vor Trælast er definitivt sikret, for Tiden i Athen og Piræus, og senere i de andre Provindser. For imidlertid ogsaa at lykkes i Provindserne maa jeg have Vicekonsulernes Bistand, uden hvilken dette vilde være vanskeligt, for ikke at sige umuligt. Da for Tiden to Vicekonsulater er ubesat, vil dette meget forsinke Opfyldelsen af nævnte Ønske.

M. N. Rodoconachi.

Rangoon.

Aarsberetning dateret den 28de Januar 1893.

Fra fremmede Steder ankom til Rangoon 13 norske Skibe dr. 15 921 Tons, hvoraf med Ladning 1 dr. 1506 Tons. Heraf var 4 Dampskibe dr. 1797 Tons. Alle afgik med Ladning til fremmede Steder.

Til Moulmein: 10 norske Skibe dr. 9 509 Tons, hvoraf 3 Dampskibe dr. 3954 Tons. Alle afgik med Ladning til fremmede Steder.

Til Bassein: 2 norske Dampskibe dr. 3977 Tons i Ballast og 1 Seilskib dr. 1506 Tons med Ladning. Alle afgik med Ladning til fremmede Steder. Bruttofragt £ 17 270.

Af svenske Skibe ankom to dr. 2537 Tons.

Burmas materielle Tilstand er vedblevet at gaa frem, baade i de øvre og nedre Provindser. Regjeringen har været sysselsat med at bringe de Stammer, der grændser til britisk Territorium, under bedre Kontrol, og foruden de hertil sigtende Foranstaltninger er der intet at berette om militære Operationer i Aaret.

Landets Indtægter vedbliver at stige. Dog viser øvre Burma en Nedgang paa Grund af Dyrtiden i 1891—92.

Handel. Hele Værdien af Burmas Import og Export for Aaret indtil 31te Marts 1892 var Rs. 23, 17, 28, 125, i 1890—91 Rs. 22, 46, 77, 450.

Der er endnu ingen direkte Handel mellem Burma og Norge eller Sverige.

Teaktræ. Exporten fra Burma tiltog i Aaret. Den udgjorde i 1891—92 42 755 Tons, 1890—91 37 461, 1889—90, 68 034 og 1888—89 49 750 Tons.

Ris. Udførselen, der viser en Nedgang mod det foregaaende Aar, var: Fra Akyab 158 665 Tons, fra Bassein 136 394, Mergui 842, Moulmein 113 417, Tavoy 2857, og Rangoon 722 112 Tons, ialt 1 134 287 Tons i 1891—92 mod 1 229 055 i 1890—91, 912 926 i 1889—90, 710 238 i 1888—89, og 893 989 i 1887—88.

Møllerne og Udskiberne skal have gjort gode Affærer i Aaret. Paddy-høsten var mindre end sædvanlig og Priserne høje under hele Sæsonen. Den nuværende Høst bliver af hidtil ukjendt Størrelse, og Værdien baade af Paddy og Ris er allerede gaaet ned.

Rubiner, Jordolie og Kul. Vanskelighederne for the Burma Ruby Mines Coy. Ltd., vedbliver, og det har ondt for at betale Afgiften til Staten Større Held har de, der er sysselsat i Jordolieindustrien, og siden sidste Rapport er et Selskab grundet til Drift paa Kul i øvre Burma, hvis Udsigter, saavidt det kan sees, er gunstige.

Import. Hele Importen af fremmede Varer, ikke iberegnet for Staten, var for følgende Aar endende 31te Marts:

	1891—92.	1890—91.	1889—90.
Varer . . . Rs.	5, 50, 38, 022	Rs. 5, 48, 97, 390	Rs. 5, 45, 43, 948
Guld og Sølv -	1, 70, 696	- 1, 05, 841	- 1, 33, 572
	Rs. 5, 52, 08, 718	Rs. 5, 50, 03, 231	Rs. 5, 46, 77, 523

Exporten fra hele Burma til fremmede Havne, heri ikke indbefattet for Statens Regning, var

	1891—92.	1890—91.	1889—90.
Varer . . . Rs.	10, 08, 25, 259	Rs. 9, 60, 28, 610	Rs. 7, 78, 13, 576
Guld og Sølv -	68, 000	- 94, 600	- 1, 845
	Rs. 10, 08, 93, 259	Rs. 9, 61, 23, 210	Rs. 7, 78, 15, 421

I. R. Bertram.
fung.

Lima.

Der ankom fra fremmede Havne med Ladning 2 norske Skibe dr. 1 809 Tons, der afgik i Ballast til fremmed Havn.

1 svensk Skib ankom dr. 604 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe Kr. 114.91, af svenske Kr. 38.83. Paa norske Skibe paamønstredes 1 Mand og afmønstredes 1 Mand.

Skibsfart. De forenede Rigers Skibsfart har ikke vist nogen Tilvæxt.

Fra Januar—November ankom til Callao 311 Dampskibe dr. 424 662 Tons, og 202 Seilskibe dr. 123 416 Tons, ialt 548 078 Tons. Heraf var britiske 232 562 Tons, chilenske 146 663 T., franske 63 110 T., tyske 62 042 T., peruanske 19 345 T., nordamerikanske 12 905 T., italienske 4 777 T., spanske 2 322 T., norske 1 810 T., fra Honduras 1 720 T., svenske 604 T., danske 618 T.

Havneafgifter. Ingen Forandring er foregaaet hermed.

Told. I Indførselstolden har nogle betydelige Forandringer fundet Sted for at opfylde de Forpligtelser, der er paataget ved Kontrakt med de europæiske Indehavere af de peruvianske Statslaansobligationer, nemlig til Udbetaling af en aarlig Dividende af £ 80 000 i 30 Aar samt Overladelse af alle Statsjernbaner og andre Udbyttegivende Concessioner, hvilket allerede har fundet Sted, og hvorefter hele Perus Gjæld er udslettet. Paa Grund heraf er paalagt en Tillægstold af 8 % til alle gjældende Toldsatser paa alle Slags Varer undtagen Tobak, Cigarer og Cigaretter, hvoraf skal erlægges en Tillægstold af 50 pct.

Landet har i den forløbne Tid havt Fred, og Folket søger alvorlig at udbedre de i Krigen mod Chili lidte Tab ved at fremme Dyrkning af Exportprodukter, Driften af de rige Gruber og Oprettelse af nye Industrier. Maalet naaes kun meget langsomt, da de nødvendige Kapitaler ikke er forhaanden.

Sølvminer. Sølvets Værdiforringelse har virket stærkt til Skade for Forholdene i Peru. Der er mange Sølvværker i Drift og mange under Anlæg, der er meget rige, men alle har faaet et alvorligt Knæk ved Nedgangen i Sølvet, hvilket Landet vil faa stærkt at føle.

Guldminer. Peru er ogsaa meget rigt paa Guldgruber, og Publikums Opmærksomhed er bleven henvendt derpaa, navnlig paa Gruberne i Sandia, Carabaya og Paucartambo Fjeldene. Disse Bjerge har meget udstrakte Leier af Kvarts indeholdende store Kvantiteter Guld, og alle derfra kommende Floder og Strømme medfører en betydelig Mængde Guld. Efterspørgselen efter Koncessioner, som Loven meget letter, er stor, og nogle Selskaber er allerede begyndt at drive Gruber dersteds. Jeg tror, at der snart, naar nogle Vanskeligheder er overvundet, især med Hensyn til Veiene til Grubedistrikterne, vil opnaaes et stort Held.

Tilladelse til Drift af Guld, Sølv og andre Gruber gives efter visse opgivne Maal, der kaldes „Pertenencias“, hvorefter hver aarlig maa erlægge til Staten 60 Soles, og Tilladelsen kan udstrækkes til saa mange pertenencias som den nye Besidder vil betale for.

Petroleum. Opdagelsen af store Leier Petroleum paa Perus Nordkyst er en ny Kilde til fremtidig Rigdom, der vil være til Gavn for Landet. Koncessioner gives efter Loven, og tre Selskaber er allerede oprettet til Drift af Leierne, medens andre snart vil komme efter. Nærheden af Havet er en meget gunstig Omstændighed, og man har det almindelige Indtryk, at inden kort Tid denne nye Industri vil give de forenede Staters Produktion et alvorligt Stød, især paa Stillehavskysten, samt paa Markederne i Indien, China og Japan.

Grubernes Antal. Efter Opgaverne for 1892 erlægges til Staten Afgift af følgende Gruber som følger: For Guldminer 478 pertenencias (Tilladelser) og Sølvminer 2 873 do., samt for andre Miner etc.: Kobber 29 pertenencias, Kul 282, Petroleum 653, Kviksølv 19, Tjære 12, Salt 62, Jern 2, Svovl 17, Torv 9, ialt 4 436 Tilladelser.

Jernbaner: I Peru er 12 423 Kilometre Jernbaner. Den vigtige og interessante Linie Callao, Lima og Oroya er nu færdig og vil blive aabnet om nogle Dage; dette Arbejde af fortrinlig Ingeniørdygtighed, der fører Lokomotivet op til 15 665 Fod over Havet og leder tvers over den første Kjæde af Cordilleras Bjergene, vil blive af stor Fordel for Peru; den vil blive fortsat til Ica og de af Amazonfloden vandede Sletter ca. 60 Kilometer fra Oroya, hvorved en let Vandforbindelse med Atlanterhavet vil blive istandbragt.

Indvandring. Til den Tid vil Tiden komme for europæisk Indvandring til disse frugtbare Lande, der kun mangler Hænder for at yde en uhyre Mængde Naturprodukter, som det nu paa Grund af manglende Kommunikation er umuligt at exportere.

Der er gjort et alvorligt Forsøg paa at indlede Indvandring til disse frugtbare Lande, men der er endnu Intet tilstrækkelig forberedt til Modtagelse deraf og de første Nykommere vilde nu kun møde Skuffelser; men naar Kommunikationen er istandbragt vil ingen Hindring møde mod Indvandringen, der vil have fordelagtige Udsigter.

Nogle Anlæg er gjort ved Floderne, og der findes allerede enkelte vel dyrkede Gaarde, som producerer Sukkerrør, Kaffe og Kakao af første Kvalitet, men skøndt Eierne trives vel, kan de ikke udvide Driften, da de ikke kan udføre sine Produkter. Klimatet er udmærket og sundt og enhver Familie kan faa Jord gratis tilstaaet.

Jeg har givet denne korte Redegjørelse for Indvandringen, da jeg har faaet nogle Henvendelser fra de forenede Riger herom, og har anseet det

for at være min Pligt at advare Hs. Maj.s Undersaatter mod raske Skridt, der kan lede dem i Ulykke. Den Tid kan komme, da Perus Regjering har Tid og Anledning til at træffe Forholdsregler til at føre denne Sag ind i sit rette Spor ved at oprette et paalideligt Kontor til at holde Tilsyn dermed og lette Adgangen til at reise ind i Landet samt træffe foreløbige Anstalter til at sikre Nybyggernes Nedsættelse og Velfærd.

Delvise Skridt er allerede taget, og en vigtig Forholdsregel er Koncession til et Selskab til Paabegyndelse af Skibsfart med Dampskibe paa 50 Tons paa Floderne Ucayali, Pachitea, Palcazu og Pichis af Amazonfloden.

Udstilling. En Udstilling af Landets Produkter og Manufakturer aabnedes her i Byen den 11 December. Stor Interesse vakte nogle Artikler af peruviansk Fabrikat og tilberedt af peruvianske Produkter, skjøndt endnu i en mindre Maalestok, som Klæde af Faareuld, Vicuna- og Alpaca-Uldshawler, Strømper, Trøier, Hatte etc., Shirtings og Haandklæder af peruviansk Bomuld, Cigarer, Cigaretter, Halmpapir, Sæbe, Sukker, Øl, Spirituosa og flere Fabrikater af mindre Vigtighed. Det væsentligste Øiemed med denne Udstilling har været at faa et passende Udvalg til Forsendelse til Udstillingen i Chicago.

Incas Antikviteterne er høist mærkelige og vil tildrage sig særlig Opmærksomhed. Sædeles righoldige Mineralier og Malme vil ogsaa hendrage stor Opmærksomhed paa denne Afdeling.

Handel. Nogen direkte Handel mellem Peru og de forenede Riger kan ikke finde Sted paa Grund af de ringe Efterspørgsler. De eneste Varer af nogen Betydning, som sendes her til Markedet over England og Tydskland, er Klipfisk fra Norge og Fyrstikker fra Sverige.

Øl var tidligere efterspurgt, men det indenlandske Produkt har nu faaet Fortrinet, da det er af god Kvalitet og billigere, hvorfor fremmede Mærker ikke længere kan konkurrere.

Trælast er en god Artikel, men California og Oregon forsyner dette Marked dermed. Der indføres aarlig store Kvantiteter, hvormed der drives en livlig Handel. Østersøisk Trælast vilde antagelig, skjøndt af bedre Kvalitet, ikke kunne konkurrere.

Jeg kjender ikke til hvad de forenede Rigers Markeder tiltrænger, men antager at endel af Perus Produkter kunde finde god Modtagelse og let sælges, saasom Bomuld, Uld af Faar, Vicuna og Alpaca, Sukker, Malme, hvoraf store Kvantiteter udskibes til London m. fl. Steder for at smeltes.

Perus Budget. For 1893 anslaaes den hele Statsindtægt af Told, Kontributioner, Afgift af Tobak, Spirituosa, Stempel etc. til ordinært Soles 7 279 392.74, ekstraordinært Soles 1 547 368.18, ialt Soles 9 826 760.92.

Udgifterne anslaaes til ordinært Soles 6 395 473.22, og ekstraordinært Soles 1 632 375.75, ialt Soles 8 027 848.97.

Der er saaledes et Overskud af Soles 768 911.95.

Geo Lembecke.

Hamburg.

Skrivelse dateret 9 September 1892.

Som bekendt besidder Norge fortræffelige Skiferbrud, hvis Beliggenhed i det Indre af Landet imidlertid har været til Hinder for nogen Skiferexport. Med de lettere Kommunikationsmidler begynder man nu hos os at tænke paa, hvorvidt ikke en saadan Export skulde kunne komme istand.

I denne Anledning tror jeg at burde henlede Opmærksomheden paa Tyskland som Marked for Tagskifer, idet dette Land ikke selv kan tilfredsstille sit Behov heraf. Importen opgik i forrige Aar til ca. 63,000 Tons; den foregaar hovedsagelig fra England (Port Madoc i Wales), medens mindre Forsendelser kommer fra Belgien, Østerrige og Frankrig.

Jeg tror det at være i Sagens Interesse her at indtage en Afskrift af en Priskurant paa engelske Tagskifer fra et herværende Firma, hvorefter vil fremgaa de her gangbare Dimensioner:

Blaa engelske Tagskifer. Første Kvalitet.			Røde engelske Tagskifer. Første Kvalitet.		
Vægt pr. 1000 Stk. i Kilo circa.	Størrelse i engelske Tom- mer.	Pris pr. 1000 Stykker fra Lager i Ham- burg.	Vægt pr. 1000 Stk. i Kilo circa.	Størrelse i engelske Tom- mer.	Pris pr 1000 Stykker fra Lager i Ham- burg.
		Mark.			Mark.
3 000	26 × 16	387	2 500	24 × 14	300
2 800	26 × 15	368	2 150	24 × 12	262
2 400	24 × 14	316	1 900	22 × 12	233
2 100	24 × 12	260	1 750	22 × 11	211
1 800	22 × 12	236	1 750	20 × 12	203
1 650	22 × 11	213	1 550	20 × 10	182
1 400	20 × 10	165	1 650	18 × 12	--
1 200	18 × 10	141	1 350	18 × 10	159
1 100	18 × 9	128	1 200	18 × 9	143
1 100	16 × 10	120	1 500	16 × 12	150
1 000	16 × 9	106	1 200	16 × 10	137
950	16½ × 8½	—	1 100	16 × 9	120
900	16 × 8	95	1 000	16 × 8	108
1 100	14 × 12	118	1 250	14 × 12	130
950	14 × 10	99	1 050	14 × 10	114
750	14 × 8	75	850	14 × 8	91
650	14 × 7	64	1 000	13 × 10	102
900	13 × 10	90	670	13 × 7	69
600	13 × 7	57	900	12 × 10	89
650	12 × 8	60	700	12 × 8	72
480	12 × 6	42	550	12 × 6	45
550	10 × 8	43	600	10 × 8	--

Hvad dette Generalkonsulsdistrikt angaar, saa er Harburg et af de største Oplagssteder i Tyskland for engelske Skifer, idet der i forrige Aar angives at være indført dertil 31 592 Tons. Herfra forsendes Varen saavel pr. Flodbaade, som pr. Jernbane til det Indre af Tyskland.

Tolden paa Tagskifer er her Rm. 0.50 pr. 100 Kilo.

Følgende tyske Firmaer er mig opgivne som de betydeligste Importører af Skifer:

Nic. Petersen jr., Flensburg,
Fr. Wachsmuth, Bremen,
H. Kaestner, Bremen,
Gebrüder Rother, Frankfurt a/Main,
I. Wilfert, Köln a/Rhein,
C. Heiligenstadt, Hannover,
Schieferhandlung Dingeldey, Dresden,
Krogman, Becker, Elkan & Co., Hamburg.

C. Bødtker.

Malta.

Aarsberetning dateret 30 Januar 1893.

Fra Norge ankom med Ladning 1 norsk Dampskib dr. 1 174 Tons, og fra andre Lande med Ladning 55 Dampskibe dr. 58 125 T. og i Ballast 10 dr. 12 911 T., ialt 66 dr. 72 210 T., Bruttofragter £ 1 271.

Til Norge afgik med Ladning 6 norske Dampskibe dr. 7 211 T. og til andre Lande med Ladning 48 Dampskibe dr. 57 086 T. og i Ballast 12 dr. 15 124 T.

Af svenske Skibe ankom 14 dr. 14 070 Tons.

Erlagte Konsulatsgifter af norske Skibe Kr. 195.34, af svenske Kr. 21.24. Exp.afgifter af norske Skibe Kr. 1.97.

I det forløbne Aar er dette Steds Handel i henved 6 Maaneder bleven betydelig hemmet ved den Karantæne, som Øens Regjering blev nødt til at lægge paa Ankomster fra Lande der var smittet af Kolera. De trufne sanitære Forholdsregler havde den lykkelige Virkning at forebygge Epidemiens Indtrængen til Øen og at sikre Reisende fra samme fri Praktika i alle Kontinentets Havne. Beklageligvis maa det dog indrømmes, at Betingelserne for Stedets Handel er langt fra at være tilfredsstillende. Det største Onde, der aarlig tiltager og hvorimod ethvert Middel bør søges, da det truer og undergraver Øens kommercielle Existents, er den Konkurrence, som de fremmede Havne indbyrdes har paabegyndt for at formindske denne Havns Betydning.

Det er utvivlsomt, at Øens Rigdom afgjort og alene beror paa dens Handel, hvis fornemste Gjenstand er Havnen. Det er derfor denne, som navnlig bør tages i Betragtning og hvis Forbedring ikke bør lades ude af Sigte for at bevare dens gamle Overlegenhed i Middelhavet.

Skibsfarten i Havnen var i 1892 endnu mindre betydelig end i 1890. Delvis skyldes dette Karantænen, der nødvendig maatte formindske Antallet af ankomne Skibe. Disse udgjorde kun 2 431 Dampskibe og 1 236 Seilskibe mod 3 280 Damp- og 1 416 Seilskibe i 1890.

Af de ankomne Skibe var Dampskibe: Engelske 1 700, dr. 2 434 809 Tons, maltesiske 149, 46 345 T., tyske 118, 114 253 T., italienske 117, 92 019 T., franske 89, 76 829 T., østerrigsk-ungarske 83, 59 547 T., norske 66, 71 791 T., græske 59, 72 873 T., tyrkiske 16, 11 828 T., svenske 14, 15 149 T., russiske 9, 7 081 T., hollandske 5, 4 788 T., danske 3, 2 057 T., belgiske 3, 4 497 T., ialt 2 431, 3 013 876 Tons.

Af Seilskibe ankom 829 italienske dr. 35 979 T., 170 græske, 30 910 T., 164 maltesiske, 11 792 T., 43 tyrkiske, 4 453 T., 16 montenegriske, 2 849 T., 5 østerrigsk-ungarske, 1 392 T., 3 samiotiske, 837 T., 3 tunisiske, 87 T., 2 engelske, 164 T., 1 tydsk, 471 T., ialt 1 236, dr. 88 934 T.

Den samlede Drægtighed i 1890 var 3 667 Skibe dr. 3 102 810 Tons, mod i 1891 4 696 Skibe, dr. 4 021 969 T.

Som Følge af Skibsfartens Nedgang er ogsaa Indførselen af Stenkul aftaget. Af Stenkul indførtes til Malta i:

1886	506 322 Tons
1887	379 968 —
1888	589 071 —
1889	617 699 —
1890	546 409 —
1891	418 016 —
1892	353 659 —

Kulfragterne fra England varierede fra 5 sh. 6 d til 7 sh. pr. Ton.

Salgspriserne for Kul i 1892 var fra £ 1. 2. 6. til £ 0. 19. 6. pr. Ton f. o. b.

Indførsel. Af Olivenolie indførtes til lokal Konsumtion 64 647 Caffiser, mod i 1886, 75 631, 1887, 78 682, 1888, 82 478, 1889, 54 292 og 1890, 77 392 Caffiser. (1 Caffise = $4\frac{1}{2}$ eng. imp. Gallons).

Af Korn indførtes til lokalt Forbrug 113 722 Salmer i 1891 mod i 1890 102 636 Salmer (1 eng. Quarter). Af Mel og „forarbejdede Kornvarer“ indførtes 7 982 maltesiske Quintaler (à 80 Kg.) i 1891 mod 9 777 i 1890.

Der transiterede over denne Havn i 1891 10 738 453 Salmer Kornvarer, der fortsatte Reisen med samme Skibe til andre Havne. Transiten af samme Vare i de 5 foregaaende Aar var:

i 1886	3 358 552 Salmer
i 1887	2 304 946 —
i 1888	9 607 309 —
i 1889	9 767 155 —
i 1890	8 808 269 —

Af Vine, Spirituosa og Øl indførtes til lokalt Forbrug i 1891 305 574 maltesiske Bariler mod i 1890, 248 419 B. Heraf var Indførselen af Spirituosa 20 449, Bariler, og af Øl 70 612 Bariler (1 maltesisk Baril = $9\frac{2}{4}$ eng. imp. Gallons).

Trævarer. Indførselen heraf til Malta var omtrent den samme som i 1891 eller omtrent 400 000 Stykker, fra Triest og Venedig. Priserne var som i det foregaaende Aar, nemlig for Bjelker:

Gran	Længde 13'	$2\frac{2}{8}$ " □	for 100 Stk.	45 frcs.
—	—	$2\frac{6}{8}$ " -	—	64 -
—	—	$3\frac{3}{8}$ " -	—	100 -
Furu	—	$3\frac{3}{8}$ " -	—	152 -
Gran	—	$2\frac{6}{8}$ " × $1\frac{5}{8}$	—	32 -
Furu	—	—	—	35 -
Gran	—	$3\frac{3}{8}$ " × $1\frac{5}{8}$	—	62 -
Furu	—	—	—	68 -

For Bord og Planker af Furu og Gran, Længde 13', Bredde 8—15", Tykkelse $\frac{5}{8}$ "— $2\frac{2}{8}$ " varierer Priserne efter Bredde, Tykkelse og Kvalitet fra 36 frcs. til 760 frcs. for 100 Stk.

Ingen hel eller delvis Ladning af Træløst er kommet direkte fra Norge eller Sverige hertil i 1892. Derimod anløb 3 Dampskibe, et fra Fredrikshald og to fra Sverige, med Træløst bestemt til Egypten.

Udførsel. Udførselen var i 1891 ikke alene mindre end i 1890, men ogsaa under Gjennemsnittet for de 5 foregaaende Aar.

Poteter. Sommer- og Vinterhøsten paa Øen gav i 1892 et Udbytte af ca. 13 000 Tons, hvoraf omtrent 7000 udførtes indtil ult. Decbr. 1892.

Priserne paa dette Marked var fra £ 3.15 til £ 7 pr. Ton, inklusive Emballage.

Fra Belfast indførtes til Udsæd ca. 6000 T. Poteter, til en Pris af £ 6.10 til £ 7.10 pr. Ton.

Af Løg udførtes i 1890 44 327 maltesiske Quintaler, men i 1891, 8864 Quintaler mindre.

Af Karve udførtes i 1890 2290 malt. Quint., og i 1891 2481 Quint. mindre. Ligesom Udførselen af Løg, viser Udførselen af denne Artikel en stadig Nedgang siden 1888.

Udførselen af Appelsiner viser en bestemt Tilvæxt i 1891, da der uagtet Sygdom paa Træerne, udførtes 181 760 Dusin, mod i 1890 127 530 Dusin, og i Gjennemsnit i Aarene 1886—90 130 647 Dusin.

Cotonin. Det er et beklageligt Faktum, at Udførselen af maltesisk Bomuld, næsten den eneste af Stedets Industrier, der har nogen større Betydning for denne Ø, ikke viser den Fremgang, som den har opnaaet i de 9 foregaaende Aar. Udførselen var i 1886 449 Baller, i 1887 510, 1888 552, 1889 1402 og 1890 1818 Baller, medens den i 1891 kun var 511 Baller.

Af de ovenstaaende Opgaver over Indførsel og Udførsel kan man slutte, at Stedets almindelige Tilstand var endnu mindre tilfredsstillende end i 1891.

Posttjenestens Ordning i det sidste Aar lader intet tilbage at ønske. Hyppige Leiligheder, mere end der udkræves for Handelen, skaffer Øen næsten daglige Forbindelser med Europa.

James Gollcher.

Indhold: Akyab S. 13. — Breslau S. 16. — Brüssel S. 13. — Buenos Aires S. 29. — Fiume S. 15. — Hamburg S. 39. — Havre S. 11. — Lima S. 36. — Lübeck S. 20. — Malta S. 40. — Nagasaki S. 14. — Nantes S. 18. — Piræus S. 34. — Rangoon S. 35. — St. Helena S. 29. — Victoria (Britisk Columbia) S. 33.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1892 m. M.,

No. 3.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1893.

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

Bilbao.

Aarsberetning dateret 28de Februar 1893.

Skibsfarten i 1892.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	52	17 067	-	-	52	17 067	-	-	217 035
„ Norge til Vicekonsuls- stationerne	127	43 603	1	345	128	43 948	-	-	344 955
„ Sverige til Hovedsta- tionen	1	424	-	-	1	424	-	-	10 360
„ Sverige til Vicekons- sulsstationerne	2	937	-	-	2	937	-	-	18 570
„ andre Lande til Hoved- stationen	15	8 250	24	16 087	39	24 337	-	-	122 680
„ andre Lande til Vice- konsulstationerne	27	10 822	67	25 642	94	36 464	-	-	164 585
Ialt	224	81 103	92	42 074	316	123 177	266	107 773	878 185
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	7	1 965	-	-	7	1 965	-	-	24 175
„ Norge fra Vicekon- sulsstationerne	-	-	12	3 698	12	3 698	-	-	-
„ Sverige fra Hovedsta- tionen	-	-	1	231	1	231	-	-	-
„ Sverige fra Vicekon- sulsstationerne	3	1 197	-	-	3	1 197	-	-	16 100
„ andre Lande fra Ho- vedstationen	79	37 268	6	3 002	85	40 270	-	-	239 065
„ andre Lande fra Vice- konsulsstationerne	171	62 180	38	13 986	209	76 166	-	-	322 090
Ialt	260	102 610	57	20 917	317	123 527	267	108 411	601 430

For at reparere eller søge Ordre ankom 3 norske Skibe dr. 1 087 Tons. Af svenske Skibe ankom 27 dr. 14 327 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe: Ved Hovedstationen P.tas 3 524.14; ved Vicekonsulsstationerne P.tas 5 361.65, hvoraf tilfaldt Konsulsfondet P.tas 2 680 83. Af svenske Skibe: Ved Hovedstationen P.tas 167.80, ved Vicekonsulsstationerne P.tas 1 096, hvoraf tilfaldt Konsulsfondet P.tas. 548. Ialt tilfaldt Konsulsfondet P.tas. 6 920.77.

Expeditionsafgifter ved Hovedstationen for norske Expeditioner P.tas 367.30; for svenske P.tas 18.40, ialt P.tas 385.70, hvoraf tilkommer Konsulsfondet 80 % med P.tas 308.56. Af Konsulat- og Expeditions-Afgifter til sammenlagt tilfalder altsaa Konsulskassen P.tas 7 229.33 eller Kr. 5 206.12.

Den norske Skibsfart paa Distriktet viser følgende Omfang:
Ankomne med Ladning:

1891.		1892.		Forøgelse.	
Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
170	57 763	224	81 103	+ 54	+ 23 340
Afgaaede med Ladning:					
237	89 007	260	102 610	+ 23	+ 13 603

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

		1891.		1892.		Differance i 1892.	
		Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norske Seilskibe . .	=	44	13 945	50	15 404	÷ 6	+ 1 459
- Dampskibe . .	=	243	92 719	266	107 773	+ 23	+ 15 054

Den norske Skibsfarts Fordeling paa Distriktets Havne i 1892 var følgende:

Ankomne Fartøier:

	Antal.	Tons.
Bilbao	92	41 828
Coruna	12	3 688
Ferrol	1	266
Gijon	16	3 511
Pasajes	87	36 230
San Sebastian	11	3 592
Santander	69	24 309
Vigo	29	10 091

Paa samtlige Havne med Undtagelse af Pasajes og Coruna er den norske Skibsfart tiltaget i det forløbne Aar sammenlignet med 1891. Betydeligst er Forøgelsen ved Hovedstationen, hvor samme andrager til 27 Skibe og 16 970 Tons udover Fjoraarets.

De af norske Fartøier opseilede Bruttofragter udgjorde:

Indgaaende	Kr. 664 174	878 185
Udgaaende	- 919 285	601 430

Ialt Kr. 1 583 459 1 479 615

I de udgaaende Bruttofragter er iberegnet hvad der antages at være optjent af den i Vinfarten mellem Spanien og Frankrig ved time charters anvendte norske Tonnage.

Til Avilés, hvor ingen Vicekonsul findes, ankom 2 norske Fartøier dr. tilsammen 360 Tons, hvis Bruttofragter udgjorde ca. 7 200 Kr.

Den samlede norske og svenske Skibsfart androg til:

	1891.		1892.		Difference i 1892.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.		
Norske Fartøier . .	287	106 655	316	23 177	+	29 + 16 522
Svenske — . .	49	29 958	27	14 327	÷	22 ÷ 15 631
	336	136 613	343	137 504	+	7 + 891

Den norske Skibsfarts Vareførsel paa Distriktet bestod som sædvanlig hovedsagelig af Klipfisk, hvoraf hidførtes idethele 85 Ladninger til de forskellige nordspanske Havne med norske Dampskibe. Det i regelmæssig Fart med Klipfisk mellem Norge og Bilbao gaaende norske Dampskib „Ripa“ gjorde idethele 9 Reiser i Aarets Løb. I Trælastfarten, dels fra Norge og dels fra Amerika (Pensacola, Pascagoula og Savannah) anvendtes 30 norske Seilskibe og 10 Dampskibe. Importen af norsk Træmasse er i betydelig Tiltagende. Med norske Dampskibe ankom dels til Pasajes og dels til Bilbao idethele 17 Ladninger mod blot 3 i 1891. Ogsaa i Kultraden fra engelske og skotske Havne begynde vore Skibe at faa større Indpas. Til Bilbao og Pasajes ankom saaledes ifjor idethele 11 Kulladninger, hvoraf 3 med norske Seil- og 8 med Dampskibe. Dertil kom 2 Isladninger fra Kragerø henholdsvis til Bilbao og San Sebastian og 7 Ladninger Rogn i norske Seilskibe af mindre Drægtighed. 3 norske Seilskibe hidførte Petroleumsladninger i Kasser fra New-York og Philadelphia til Bilbao og Pasajes; med Bønner og Svoil fra Sicilien hidkom 3 norske Dampskibe.

Den udgaaende Vareførsel bestod hovedsagelig af Jernmalm fra Bilbao og Vin fra Pasajes. Et betydeligt Opsving viser førstnævnte, i hvilken Trade vore større Lastebaade anvendes i alt videre Udstrækning. Mod blot 17 Ladninger indlastede i Bilbao Aar 1891 af norske Dampskibe, fornemligst til engelske og skotske Havne, androg Jernmalmudførselen i det forløbne Aar til idethele 43 Ladninger, hvoraf 2 med Seilskibe. Tilrods for de forhøiede Toldsatser paa spansk Vin ved Indførselen til Frankrig aftog Importen ikke synderlig, og saavel norske som svenske Skibe fandt fremdeles lønnende Sysselsættelse i denne Rute. Norske Dampskibe afgik idethele med 67 Lødninger Vin fra Pasajes til Rouen og Bordeaux. Rugexporten fra Bilbao og Santander til Norge holdt sig vedvarende livlig ved Aarets Begyndelse og employerede idethele 11 norske Dampskibe. — De Aarsager, som gav Opsving til denne Export, nemlig det russiske Udførselsforbud og den usædvanlig gode Rughest i Castilien, er nu bortfaldt, og som Følge deraf er denne formentlig noksaa lønnende Fragtfart for vore Skibe foreløbig afbrudt.

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

1888: P.tas 55—65—70—75 pr. Ptb. Stdr. — 1889: P.tas 65—70—64—65 pr. Ptb. Stdr. — 1890: P.tas 55—50—48 pr. Ptb. Stdr. — 1891: P.tas 48—45—43 pr. Ptb. Stdr. — 1892: P.tas 48—45—32 pr. Ptb. Stdr.

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

1888: P.tas 40—50—60. — 1889: P.tas 52—55—50. — 1890: P.tas 42—40. — 1891: P.tas 45—42—40. — 1892: P.tas 42—40—41.

For Pitchpine fra Pensacola og Pascagoula til Bilbao £ 5. 15 à £ 5. 12. 6 d.; fra Darien £ 5. Træmasse fra Norge Frcs. 23 pr. Ton. Is fra Kragerø til Bilbao Frcs. 15 pr. Ton. Petroleum fra Newyork til Bilbao 20 Cs. pr. Kasse. Klipfiskfragterne pr. norske Dampskibe som sædvanlig fra Rvn. 6½ à 7 pr. Kv. à 54 Kg.; pr. tyske direkte Rvn. 5½ à 5 à 4½ pr. Kv. à 54 Kg. Kulfragterne fra engelsk Østkyst 4 sh., 4 sh. 3 d. à 4 sh. 6 d.; fra Newport-Cardiff 4 sh. 6 d. à 4 sh. 7 d. Rugfragter fra Bilbao til norsk Vestkyst Frcs. 14, 12 à 10.50 pr. Ton.

Svingningerne i Mineralfragterne fra Bilbao, pr. Dampskib, fremgaar af nedenstaaende Tabel:

	Middlesbro.	Newport.	Boness.	Glasgow.
Januar—Juni	5/10—5/6	4/7—4/4	5/9—5/6	5/9—6/-
Juli—Decbr.	5/-, 4/9, 5/-, 5/6	4/- — 4/3	—	6/- — 5/6

For Vin i Gjennemsnit fra Pasages til Bordeaux Frcs. 10; Rouen Frcs. 14 pr. Hkth.

Forliste Fartøier. I Februar Maaned f. A. grundstødte ved „Las Arenas“ (Indløbet til Bilbao) norsk Dampskib „Xania“ af Christiania, men bragtes af ved Hjælp af Tougbaade i næsten uskadt Stand.

Forskjellige Formfeil ved Manifeste og Uregelmæssigheder i Sundhedspasse lykkedes Konsulatet at bilægge i Mindelighed. 3 større Sager betreffende norske Skibe, væsentlig angaaende manglende spansk Konsulsvisa paa Manifest og udgjørende tilsammen P.tas 1500 i Mulktbeløb, blev imidlertid trods Underhaandsbestræbelser fra Konsulatets Side indbragt til Paakjendelse af „Junta de Aduana“ og er for Tiden Gjenstand for Finansministeriets Paakjendelse.

Journalen over indkomne Sager omfatter 152 Nummer mod 144 i 1891.

Kontortid. Konsulatet er fra 1ste Januar 1893 tilflyttet Gran Via 16, 1ste Etage. Almindelig Expeditionstid Kl. 9½—2 Formd.

Det turde af flere Grunde have sin Interesse ved nærværende Leilighed at kaste et Overblik paa de Fremskridt, de Forenede Rigers Handels- og Skibsfarts Forbindelse paa Bilbao Distrikt har gjort i de sidste 8 Aar eller siden Embedet overgik til fast aflønnet, et Fremskridt som der er al Grund til at haabe vil yderligere udvikles, saasnart de spanske endnu svævende Traktatforholde ordnes, specielt med Frankrige, de tildels i Gang værende og dels projekterede storartede Jernbaneanlæg i Provindserne Viscaya og Asturien og Havneanlæggene i Bilbao, Coruna og Gijon (hvorom mere senere) om nogle Aar tilendebringes. For vore Handelsforbindelser med Nordspanien er der i de sidste Aar aabnet andre og nyere Felter. Exportprodukter, før aldeles ukjendte hernede, har fundet villigt og stedse voksende Marked. Konsulatets Aarsberetnelser fra og med 1886 viser Indpas af Artikler som Øl, Søm og Træmasse i stedse stigende Grad. Vore store Kasseexportartikler Klipfisk og Høvellast har trængt sig frem til nye og mere udstrakte Konsumptionsfelter og hævdet sin Plads i den skarpe Konkurrence. Og hvad vor Skibsfartsbevægelse angaar, er det glædeligt at kunne konstatere, at den ikke alene har beholdt sin hidtidige fremskudte Stilling som Befordrer af vore

Exportprodukter, men tildels været eneraadig paa Fragtmarkedet for Fremførsel af spansk Vin og Rug. Den har, i Modsætning til hvad Konsulatkomitéen i sin Indstilling af Oktober 1891 (Pag. 38) i et Par Linier anfører, vist saavidt Levedygtighed, at saavel Antallet af Fartøier som Drægtigheden af den bestuede Tonnage i Løbet af 8 Aar er mere end fordoblet. Medens udover 70-Aarene Drægtigheden af norske og svenske Fartøier til Distriktet udgjorde i Gjennemsnit mellem 20 à 25 000 Tons, viste Skibsfarten i 1885 følgende Omfang:

	Norske Fartøier		Svenske Fartøier		Tilsammen	
	Antal	Tons	Antal	Tons	Antal	Tons
Afgaaede med Ladning	137	47 287	30	12 587	167	59 874

Og for de sidste 7 Aar vil nedenstaaende Resumé over den udgaaende bestuede norske og svenske Tonnage tilligemed Totalbeløbet af erlagte Konsulat-Afgifter vise Forholdet:

	Norsk.		Svensk.		Tilsammen	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1886.						
Udg. Tons . .	163	55 031	31	13 441	194 .	68 472
Brutto-Afgifter .	Pts 4 248.03		Pts 1 130.67		P.tas 5 378.70	
					heraf til Konsulsk.	3 865.91
					+ Expdt.-Afg.	145.20
					P.tas 4 011.11	
1887.						
Udg. Tons . .	208	70 390	33	15 958	241	86 348
Brutto-Afgifter .	Pts 4 874.10		Pts 1 283.39		P.tas 6 157.49	
1888.						
Udg. Tons . .	193	63 352	21	9 566	214	72 918
Brutto-Afgifter .	Pts 4 656.29		Pts 780.77		P.tas 5 437.06	
1889.						
Udg. Tons . .	215	71 263	40	25 040	255	96 303
Brutto-Afgifter .	Pts 5 210.54		Pts 1 992.56		P.tas 7 203.10	
1890.						
Udg. Tons . .	226	79 652	57	34 316	283	113 968
Brutto-Afgifter .	Pts 6 200.44		Pts 2 740.90		P.tas 8 941.34	
1891.						
Udg. Tons . .	288	107.494	50	30 222	338	137 716
Brutto-Afgifter .	Pts 7 241.29		Pts 1 962.83		P.tas 9 204.12.	
1892.						
Udg. Tons . .	317	123 527	27	14 327	344	137 854
Brutto-Afgifter .	Pts 8 885.79		Pts 1 263.80		P.tas 10 149.59	
					heraf til Konsulsk.	6 920.77
					+ Expdt.-Afg.	308.56
					P.tas 7 229.33	

I Forbindelse med ovenstaaende Zifre over den voxende Skibsfartsbevægelse hidsættes endel statistiske Data over de Konsulatet udenfor de rutinemæssige paaliggende Gjøremaal, hvis Natur paa Grund af de i dette Land herskende eiendommelige Forholde er af den Art, at samme ved Siden af mundtlige Conferencer med Myndigheder og Private kræver et Kanceliarbejde af vanskelig og omfattende Art. Gjøremaalene, altsaa udenfor de regelmæssige, (hvortil forøvrigt kan henregnes Translatør-Arbejde og Forligsmægling ved Forhandlinger med Mæglere og Lastemodtagere), kunne hensigtsmæssigt fordeles i følgende Hovedgrupper:

- 1) Sanitetsspørgsmaal,
- 2) Bødesager,
- 3) Handelspolitiske Spørgsmaal, (væsentlig vedrørende Toldtarifferne), og
- 4) Havarisager.

Af saadanne afgjordes dels i Mindelighed dels ved administrativ Forøining i Løbet af Aarene 1885 til og med 1892 følgende:

Af 1)	24	Af 3)	13
- 2)	16	- 4)	11

Som en Illustration af den minutiøse Behandling, Havariaffærer i dette Land undergaar, kan nævnes, at Konsulatet i en for Priseretten i Ferrol henstaaende Sag angaaende Bjergeløn idethele har udvekslet over 500 Skrivelser med vedkommende Myndigheder og Interesserede.

I norsk og I svensk Sømand fra henholdsvis et norskt og et engelskt Fartøi hensad i nogen Tid i Varetagtsarrest i Bilbao som anklaget for meddelagtig i Anfald paa Politiet under i Drukkenskab opstaaet Slagsmaal. Det lykkedes Konsulatet efter mange Anstrængelser og Paatryk af forskjellig Art at faa løsgivet begge Sømænd, som man derefter skaffede nye Hyrer. Under den hernede raadende yderst langsomme Retsbehandling i Forhørs-sager, den specielt for Skandinaver næsten uspiselige Kost, selv for Varetagtsfanger, samt den spanske Kriminallovs jernhaarde Straffe for Vold mod offentlig Myndighed, har Konsulatet altid tilholdt hidankomne Skibsførere saavidt muligt at holde sine Mandskaber ombord efter Arbeidstid eller ialfald kun at besøge Lokaler som det af Engelskmændene fortrinlig indrettede „Seamens Reading Room“ i Desierto. Didhen søger nærmest den Mængde af vore Sømænd, som tjenestegjøre ombord i engelske Skibe, der i Almindelighed laste paa dette Sted, medens vore Fartøier som Regel udføre sine Losseoperationer oppe i selve Bilbao beliggende en 6 à 7 Km. fra Desierto. Det gjælder fremforalt at holde sig borte fra den Uendelighed af Udskjænk-ningssteder, der i de sidste Aar er saaledes tiltaget, at man har opgivet sammes Antal til ca. 500 paa 60 000 Indvaanere mod blot 14 for 30 Aar siden paa en Befolkning af 20 000. Hvad der i disse Drikkestuer i Almindelighed udskjænkes, er et Fluidum af værste Beskaffenhed.

Klipfiskhandelen. Importen af Klipfisk Aar 1892 til Nordspaniens Havne udgjorde:

Klasse.	Bilbao.	Santander.	Vigo.	Coruna	Pasajes	Tilsammen.
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Norsk	8 658 900	6 233 504	1 464 675	584 784	—	16 941 863
Fransk	76 500	—	—	—	1 390 450	1 466 950
Islandsk og Færøisk	1 509 400	25 000	—	—	—	1 534 400
Skotsk	544 000	333 652	—	31 015	—	908 667
Ialt af alle Klasser	10 788 800	6 592 156	1 464 675	615 799	1 390 450	20 851 880

Aar 1891	Kgr.	20 111 719	(hvoraf norsk	Kgr.	14 896 349)
- 1890	-	22 697 365	(— — -	-	16 204 865)
- 1889	-	22 254 714	(— — -	-	14 181 840)
- 1888	-	20 476 590	(— — -	-	12 577 364)

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

Klasse.	1881.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
	pct.	pct.	pct.	pct.	pct.	pct.
Norsk	71.36	61.42	63.72	71.40	74.07	81.22
Fransk	1.67	25.96	23.11	17.71	16.65	7.30
Islandsk	20.46	7.92	9.71	7.85	5.62	7.35
Skotsk	6.51	4.70	3.46	3.04	3.66	4.13

Bundtefisk. Forsendelserne fra Norge direkte til Spaniens Indland udgjorde:

	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
	Kgr.	Kgr.	Kgr.	Kgr.	Kgr.
Via Bilbao . .	183 700	220 900	35 600	182 600	67 500
- Santander .	567 622	981 200	1 109 389	1 091 150	1 945 740
Ialt	751 322	1 202 100	1 144 989	1 273 750	2 013 240

Af Rogn importeredes:

		1889.	1890.	1891.	1892.
Til Bilbao	Tdr.	855	2 529	2 213	1 462
- Santander	"	300	500	180	1 960
- Gijon	"	2 600	1 265	858	1 900
Ialt Tdr.		3 755	4 294	3 251	5 322

Af Tran:

Til Bilbao	Tdr.	142	180	156	96
----------------------	------	-----	-----	-----	----

Af det til Bilbao importerede Kvantum Klipfisk hidkom:

Pr. norske Dampskibe	6 519 900 Kgr.
- spansk —	1 699 000 -
- tydsk —	440 000 -
Ialt	8 658 900 Kgr.

Til Santander skede Importen:

Pr. norske Dampskibe	4 512 457 Kgr.
- tydsk —	976 247 -
- spansk —	744 800 -
Ialt	6 233 504 Kgr.

Til Vigo:

Pr. norske Dampskibe	1 410 675 Kgr.
- tydske —	54 000 -

Kvantumet af den til Nordspanien i 1892 importerede norske Klipfisk er det største hidtil noterede, opgaaende til 17 Millioner Kg. Heraf er over 2 Millioner Kg. hidført i Bundter eller Kasser direkte til Indlandet, en Forsendelsesmaade, som med de mere lettede og regelmæssige Kommunikationer er i jevnt Stigende. Specielt med de med regelmæssige Mellemrum direkte fra Kristiansund og Aalesund ankommende tydske Skibe synes Adgangen til Forsendelse af mindre bundtede Partier at være baade billig og bekvem for mindre Exportører.

Det franske Exportkvantum er i stærkt Nedadgaaende og udgjorde sammenlignet med 1891 næsten 10 % Formindskelse, der kom det norske og islandsk-færøiske Produkt tilgode, tildels ogsaa Shetlandsfisken. Dette fortrinlige Produkt har i de sidste Aar været i jevn stigende Forbrug og

Exporten hæver sig henimod de for ca. 10 Aar siden noterede Kvanta. Den fra 1ste Februar 1891 gjældende høie Differentialsats af Ptas 36 pr. 100 Kg. for den franske Fisk afstængte videre Export før 1ste Juni, da Spanien ved Kongelig Resolution af 29de Mai opnaaede en modus vivendi med Frankrige, der i Forbindelse med den ensartede Toldsats for al Klipfisk muliggjorde en Gjenoptagelse af de afbrudte Forsendelser. Som bekendt erlægger ogsaa Islandsk og Færø-Fisken siden December Maaned den samme Told som de andre Sorter. Forsaavidt er vi ugunstigere stillet end under vort forrige Traktatforhold, hvor den norske Vare havde en Fordeel af 4.80 pr. 100 Kg. over den danske.

Dette har forøvrigt lidet at betyde ligeoverfor vor for det store Masseforbrug i Indlandet bestemte Fisk, hvor det islandsk-færøiske Produkt saagodtsom intet Marked af Betydning har.

Kvaliteten af den ifjor hidførte norske Fisk kan i Almindelighed betegnes som tilfredsstillende. Specielt gjælder dette om det paa Bergenskanten tørrede Nyfiskparti, der hidkom i Ugen 22—28 Mai og realiseredes til gode Priser. Finmarksvarens Beskaffenhed lod ikke saa lidet tilbage at ønske, specielt udover Høsten. Soppen var ifjor ikke saa udbredt som tidligere. De regelmæssige Forsendelser, hvortil man endelig nu er naaet, gjorde at Markedet ikke til nogen Tid var overfyldt, hvorfor Forbruget og Efterspørgselen ogsaa den hele Tid var ret livlig og jevn.

Priserne for gammel Vare, som i Januar Maaned holdt sig i 186 à 188 for la norsk, stod pr. 1ste Februar, da den høiere Toldsats gjordes gjældende ligeoverfor det danske og franske Produkt, i 190 à 194 i Bilbao og i Santander saagar i 196. Priserne gik derefter ned, indtil gammel Vare i Begyndelsen af Mai noteredes til 177. For de første Nyfiskpartier erholdtes 190, 184 og 178. Udover Sommeren noteredes 170 à 168 indtil Oktober Maaned, da Priserne vare oppe i 172 for derefter at falde til 160 à 164, der holdt sig omtrent uforandret til Aarets Udgang.

Trælaster. Til Nord-Spaniens Havne indførtes Aar 1892 af saget Virke:

Importsted.	Fra Norge.	Fra Sverige.	Fra Finland.	Fra Nord-Amerika.	Til-sammen.
Bilbao Kbm.	3 700	49 793	5 013	5 550	64 056
Santander -	19 581	13 034	—	—	32 615
Gijon -	5 720	11 623	—	—	17 343
San Sebastian . . -	1 290	1 100	739	141	3 270
Coruna -	—	2 068	—	514	2 582
Vigo -	—	1 129	—	—	1 129
Avilés -	514	517	—	—	1 031
Ferrol -	—	500	—	—	500
Ialt Kbm.	30 805	79 764	5 752	6 205	122 526

Aar 1891 ialt Kbm.	103 972	(hvoraf til Bilbao 56 909)
- 1890 —	111 038	(— — 58 036)
- 1889 —	111 823	(— — 60 794)
- 1888 —	95 605	(— — 50 921)
- 1887 —	106 436	(— — 61 312)

Af ovenstaaende Resumé fremgaar, at Totalimporten i det forløbne Aar er steget med ca. 18 500 Kbm. sammenlignet med Aaret forud, hvilken Tilvæxt forstørstedelen falder paa det norske Virke, hvoraf der Aar 1892 importeredes 18 200 Kbm. mere end i 1891. Denne betydelige Forøgelse, der falder paa Stationerne Santander og Gijon, er ikke saa meget at tilskrive de smaa Beholdninger dersteds ved Aarets Indgang, skjøndt disse ogsaa bør tages med i Beregning, som en forceret Export fra Norge i 1ste Halvaar 1892 foranlediget ved den betydelige Forhøielse paa Høvlelast, der fra 1ste Juli f. A. fandt Sted i Spanien (fra P.tas 2 ifølge vor ældre Traktat til P.tas 9 pr. Kbm.) og hvori det ved den nye Traktats Afslutning ikke lykkedes at opnaa Nedsættelse, ligesaa lidt som i de prohibitive Toldsatser paa Arbeide i almindeligt Træ, som Døre, Vinduer, der nu drager en Toldsats af P.tas 24 pr. 100 K. istedetfor de tidligere traktatfastsatte P.tas 18.75. At Tilførselen fra Sverige til Santander i 1892 var betydelig mindre end i 1891 er at tilskrive den mindre Omsætning foranlediget dels ved den store Prisforøgelse paa Lasten som Følge af Told- og Kurs-Stigningen, dels paa Grund af den daarlige Høst i Indlandet, der er Santanders vigtigste Marked for Salg af Trælast.

I Bilbao viser Importen en Forøgelse for alle Landes Vedkommende. Det norske Virke indtager ikke her den samme fremstaaende Plads som i Santander og Gijon, hvor nogen Forædling af Varen ikke finder Sted, medens i Bilbao siden Rækker af Aar arbeider idethele 4 store Høvlerier. De forhøiede Priser har heller ikke kunnet hemme Efterspørgselen i synderlig Grad, da Byggevirksomheden fremdeles holdt sig meget livlig udover Aaret.

De omtrentlige Salgspriser, der selvfølgelig varierer efter Kvantitet og Lastens Beskaffenhed, vare følgende:

Planker	{	4	×	9	} Toms	ca. P.tas 320 pr. Stdr.
		3	×	11		
		3	×	9		
Battens	{	3	×	8	}	— 230 —
		3	×	7		
		2 ¹ / ₂	×	7		
Høvlelast		6	×	4 ¹ / ₂	-	— 250 —
Bjælker		—	—	—	—	250/300 —

Træmasse. De af Konsulatet i tidligere Aarsberetninger berørte Forhold om de gunstige Udsigter at erholde et lønnende Marked i Nordspanien for vor Træmasse har tilfulde bekræftet sig. Indførselen saavel fra Norge som Sverige er i jevnt stigende. Fra for ca. 7 Aar siden at udgjøre nogle faa Tons, væsentlig Prøveordres, gik den direkte Import i 1889 op til 789 Tons, 1890 til 1 510 Tons, og 1891 var samme steget til 3 508 Tons for Norge og Sverige. Ifølge Opgave fra Vicekonsulen i Pasajes skulde den norske og svenske Import i 1892 have beløbet sig til ialt 9 198 Tons fordelt saaledes:

Med direkte Skib	5 056 Tons
Via Rouen	267 —
- Antwerpen og Hamburg	3 875 —

Hvormeget der af denne Kvantitet kommer paa hvert Land kan ikke med Bestemthed opgives, da i de lokale Importlister begge Lande slaas sammen. Ifølge en Konsulatet velvillig tilstillet Opgave fra en af de største Exportører i Norge skulde den norske Udførsel til Nordspanien have beløbet sig til 2 915 Tons fordelt saaledes paa de forskjellige Sorter:

1 859 Tons mekanisk tør Masse	
254 — — — — —	— vaad —
802 — — — — —	— kemisk tør —

Priserne for mekanisk Masse noteredes under Aaret til Frcs. 13 à 14 pr. Ton cif. Pasajes. Do. for Bisulfit varierede mellem 28 à 30 ligetil 46 Frcs. pr. Ton cif.

For Tiden ere Priserne for mekanisk Masse i stigende og noteres 15 à 16 Frcs. pr. Ton.

Nedenfor hidsættes endel Data betræffende tvende i Nærheden af Bilbao opførte og nylig igangsatte store Papirfabrikker.

Papelera Vizcaina.

Fabrikken, der er beliggende ved Landsbyen Arrigorriaga, ca. 10 Km. nordenfor Bilbao, bestaar af 2 store Bygninger, forbundne med hinanden ved en 30 Meter lang Jernbro.

Bygningerne optager et Terræn afidethele 1 500 Mtr. ☐ I Turbinrummet er opført 2 Turbiner, System Ionval; hele Fabrikken er elektrisk oplyst.

De tre Maskiner som fortiden ere i Virksomhed, fabrikkerer ordinært Tryk-, Pakke- samt Cigarretpapir.

La papelera del Cadagua.

Arbeidet med Opførelsen af Fabrikken paabegyndtes den 8de Juli 1891 og allerede Aaret efter — Juli 92 — foretoges de første Forsøg med Fabrikationen, hvorved tilfredsstillende Resultat opnaaedes.

Fabrikken ligger lige ved Jernbanestationen Aranguren, samt paa Hovedveien fra Bilbao til Valmaseda.

Fortiden fabrikeres daglig 5 Tons Papir, hvilken Produktion indeværende Aar vil blive forøget til 7½ Tons pr. Døgn. Naar de manglende Byggearbejder fuldføres vil Anlægs- og den hittidige Driftskapital beløbe sig til 2½ Million Pesetas.

Forarbeidet Jern. Via Antwerpen indførtes til Bilbao 10 Tons svensk Stangjern. Denne Vare drager nu en Toldsats af Ptas 9.50 efter Minimal-Tariffen mod de i forrige Traktat fastsatte Ptas. 8.65, altsaa et Paa-læg af 85 c. pr. 100 Kg. Hesteskosøm erlægger nu Ptas. 25 mod tidligere traktatbestemte Ptas. 14.85. Ifølge den norske Konvention vil Tolden reduceres til Ptas. 15 pr. 100 Kg. Hvorvidt denne lavere Toldsats vil medføre forøget Afsætning fra Norge turde ialfald for Bilbaos Vedkommende stille sig tvivlsomt, da man her i de sidste Aar har oprettet tvende indenlandske Sømfabrikker efter svenske og tyske Patenter, der siges at arbeide med Fordel.

Sprit. Den nye Toldsats Ptas. 160 pr. Hktl. har fuldstændigt afstængt Importen af fremmed Spirit til Spanien. Den i Juli etablerede modus vivendi med Frankrige gav Exporten af spansk Vin nyt Opsving, og betydelige Kventa

udførtes udover Høsten fra Rioja og Navarra-Distriktet via Pasajes til Bordeaux og Rouen. Vicekonsulen i Pasajes opgiver Exportkvantumet Aar 1892 til 73 720 Tons Vin.

Norskt Øl. Heraf importeredes til Nordspanien ifjor idethele 435 Kasser à 36 Liter = 15 660 Liter mod 26 748 Liter Aar 1891. Med den forhøiede Told fra Ptas. 9.75 til Ptas. 15 pr. Hkttl., i Forbindelse med en lignende i Accisen, er det at befrygte, at nogen Export af Øl fra Norge hertil for Nærværende ikke vil vise sig lønnende.

Al Import af Fyrstikker blev ved Budgetlovens § 21 forbudt fra 1. Juli f. A. Fra 1 Marts d. A. har et spansk Interessentskab overtaget Monopolet mod en aarlig Afgift af 4 $\frac{1}{4}$ Million Pesetas.

Skibsfarten paa Bilbao. Under Aaret 1892 bssøgttes Bilbaos Havn af følgende Antal Fartøier:

Spanske	1 717
Engelske	1 714
Franske	339
Tydske	127
Norske	92
Hollandske	88
Belgiske	50
Danske	14
Svenske	4
Italienske	3
Portugisiske	1
Russiske	1

Ialt 4 150 Fartøier,

hvoraf 3 581 Damp- og 569 Seilskibe til en samlet Drægtighed af 2 301 012 Reg.-Tons. Sammenlignet med 1891 viser Skibsfarten i 1892 en Forøgelse af 377 Fartøier og 317 051 Tons.

Import og Export. Af de af Bilbao Havnekommission udarbeidede statistiske Opgaver omfattende Finantsaaaret 1 Juli 1891—1 Juli 1892 sammenlignet med de for samme Tidsrum 1890—91 udarbeidede fremstiller sig følgende Forhold:

		1ste Juli 1890—1ste Juli 1891.		1ste Juli 1891—1ste Juli 1892.	
		Tons.	Ialt Tons.	Tons.	Ialt Tons.
Import .	{	Udlandet . .	715 266	822 235	633 020
		Kystfart. . .	106 969		121 548
Export .	{	Udlandet . .	3 761 208	3 911 840	3 619 082
		Kystfart. . .	150 632		145 522
Forskjel.					
		Tons.		Ialt Tons.	
Import .	{	Udlandet . .	÷ 82 246	÷ 67 667	
		Kystfart. . .	+ 14 579		
Export .	{	Udlandet . .	÷ 142 126	÷ 147 236	
		Kystfart. . .	÷ 5 110		

Ved en nærmere Granskning af ovenstaaende Tabel fremgaar, at Importen af udenlandsk Kul og Stykgods har været i Tilbagegaaende, ligesom Exporten af Jernerts til Udlandet og Stykgods-Udførselen i Kystfarten. — Indførselen af spansk Kul samt Stykgods-Exporten til Udlandet viser derimod Fremvæxt, der særlig skyldes Produktionen af Rujern fra Jernværkerne i Floden.

Handelsbalancen idethele viser en Nedgang af 214 903 Tons, der hovedsagelig skyldes Tilbagegangen i Malm-Exporten. Til trods herfor var, som man vil se af nedenstaaende Tabel, Handelsrørelsen i det foregaaende Aar idethele fordelagtig, thi paa nogle faa Undtagelser nær staar den i Høide med de sidste Aar:

Aar.	Import. Tons.	Export. Tons.	Total. Tons.
1878—79	144 977	1 195 422	1 340 399
1879—80	209 893	1 791 951	2 001 844
1880—81	252 700	2 591 660	2 844 360
1881—82	247 910	2 934 313	3 182 223
1882—83	343 546	3 753 557	4 097 103
1883—84	357 967	3 585 468	3 943 435
1884—85	383 571	3 196 153	3 579 724
1885—86	431 340	3 434 088	3 865 428
1886—87	473 270	3 921 164	4 394 434
1887—88	548 348	4 076 944	4 625 288
1888—89	530 155	3 879 816	4 459 972
1889—90	684 367	4 354 038	5 038 405
1890—91	822 235	3 911 840	4 734 075
1891—92	754 568	3 764 604	4 519 172

Importen var altsaa i stigende lige til ifjor, da den for første Gang viser en Formindskelse. Herved er dog at bemærke, at Importen i 1890—91 var usædvanlig stor. Sammenligningen med Aaret 1878—79, i hvilket Aar man paabegyndte Forbedringerne af Floden, viser en Forøgelse af 520 %. Exporten sammenlignet med nævnte Aar viser ogsaa stor Fremgang, idethele 314 %.

Jernmalmexporten. Produktionen af Jernmalm omkring Bilbao antages efter anstillede Beregninger i de forløbne 32 Aar, hvorover Opgaver foreligger, at have udgjort 51 Millioner Tons. Størstedelen heraf er igjen exporteret til Udlandet, idet de her forøvrigt i stor Skala anlagte Jernværker kun har været i Virksomhed i de sidste Tiaar. Man synes nu ikke længere at være paa det rent Uvisse med Hensyn til de gode Malmfelters Varighed. Det træder nemlig for hvert Aar som gaar tydeligere frem, at man vistnok har forceret Brydningen og det i en Grad, som maa vække de største Betænkeligheder, selv for den, der befatter sig med den indenlandske Nyttegjørelse af Raamalm. At der fremdeles findes store urørte Malmfelter har man saa nogenlunde Vished om, og Koncessioner paa „pertenencias“ rundt om i Provindsen gives stadig væk, men om nogen videre Bearbejdelse høres Intet. Malmen er i Almindelighed lidet righoldig, og Felterne ligge desuden saa fjernt fra Lasteplassene, at Omkosningerne under de fremdeles herskende yderligst lave Priser blive altfor store. At man herved begynder at faa Øinene op for Situationens Alvor, der af enkelte tilskrives force majeure, medens andre finde Grunden i aabenbare Børsmånøvrer fra fremmed

Hold, viser en fornylig i et her udkommende Ugeblad „La Revista Mercantil“ indført Artikel, hvoraf det turde være af Interesse at hidsætte et Uddrag:

„Allerede i længere Tid har der vist sig Tegn til en Aftagen i Efter-spørgselen efter vore Malmsorter. Der indløber færre Ordres og disse lyde paa saa lave Anbud at man ved at acceptere samme knapt dækker Omkostningerne ved Brydningen. Det er derfor af Vigtighed, jo før jo heller at undersøge Aarsagerne til det store Prisfald og den formindskede Efterspørgsel. En her udkommende Avis giver Vizcayas Mineeiere et Varsko ved at berette om flere udenlandske Huses Bestræbelser for at afstedkomme en Baisse i Malmpriserne. Man ved at berette, at enkelte af disse Huse tilhyde Mineral til saa lave Priser, som f. Ex. mellem 6/2 og 6/4, der absolut maa være ruinerende, medmindre Vedkommende benytter sig af den oven berørte Børsmanøvre.

Mod denslags Fremgangsmaade haabe vi at Bilbaos Mineralhuse staa rustede og tage de nødvendige Forholdsregler. Det er absolut nødvendigt, at man energisk bestemmer sig for at modarbejde en Situation, der vil kunne have de sørgeligste Følger og umuliggjøre Bearbejdelse af Minefelterne, da det er umuligt at kunne producere til de Priser som nu udbydes.“

Fra Bilbao exporteredes Aar 1892 idethele 3 918 544 Tons Jernmalm fordelt saaledes paa de forskjellige Importlande:

Til England og Skotland	2 650 753 Tons
- Holland (Krupps)	768 059 —
- Frankrige	390 319 —
- Belgien (Cockerill)	75 249 —
- Nord-Amerika	34 164 —

Salgspriserne f. o. b. Bilbao udgjorde:

	Campanil.	Rubio 1 a	Rubio 2 ^o .
1892 Januar	8/3 à 9/ (nominelt)	7/- à 8/-	6/9 à 7/-
— Februar	8/9 à 9/6	—	8/3 à 8/6 6/6 à 7/3
— April	8/9 à 9/3	—	6/9 à 7/6 6/6 à 6/3
— Mai	8/- à 9/-	—	6/6 à 7/- 6/- à 6/6
— Juni	8/6 à 9/3	—	6/4 à 7/- 5/10 à 6/5
— August	8/9 à 9/6	—	6/- à 7/5 5/10 à 6/5,
hvilke sidstnævnte Priser holdt sig Aaret ud, og er for Rubio inferior de laveste hidtil noterede. Til Sammenligning hidsættes Priserne for Aarene:			
1876: Maximum 10/-; Minimum 6/3; Gjennemsnit 8/-			
1883: Januar Rubio 1 a — 7/6 à 8/- 2 ^o — 7/- à 7/3			
1884: December — - — 6/3 - — 6/-			
1887: Januar — - — 6/10 à 7/3 - — 6/6 à 6/9			
1889: — - — 9/6, 9/6 à 10/- — 8/6, 8/9 à 9/-			
1890: — (Campanil) 10/4 à 11/-; Rubio 1 a 8/- à 8/6; 2 ^o 6/9 à 7/5			
1891: — — 8/3 à 9/-; — - 7/- à 8/-; - 6/9 à 7/-			

Jernbrug. Til de i tidligere Aarsberetninger opregnede i de sidste Tiaar i og ved Bilbao etablerede større Jernværker kan føjes et nyt: Interessentskabet „Aurrera“, stiftet Aar 1890 med en Aktiekapital af 1½ Million Pesetas fuldt indbetalt. Fabrikationen omfatter Staalstøberi efter Siemens-Martin-Methoden af Maskindele, Jernbane- og Sporvognsaxler, Hjul, Cylinderstænger, Skibsankre etc. Der findes ogsaa en Afdeling for Smeltning af finere Staal til f. Ex. Plougjern, Hammere og andet Værktøi. Fabrikationen omfatter tillige Vandværk af fra 40 til 380 m.m.s indvendig Dia-

meter tilberedte i for Øiemedet opsatte Støbeovne. I den sidste Tid er ogsaa indrettet et komplet File-Værksted til Fabrikation af de i Handelen gjængse Dimensioner. Fabrikken indtager et Terræn af 30 000 $\square$ Mtr., der støder op til de store Skibsværfter „Los Astilleros del Nervion“ og Jernbruget „La Vizaya“. Bruget beskæftiger for Tiden 200 Arbeidere.

Som det vil sees omfatter Fabrikationen Specialiteter, og det saadanne, der hidtil for det meste ikke har været produceret i Spanien.

Rug-Exporten. Ophævelsen af det russiske Exportforbud i Forbindelse med en mindre god Høst i Gamle-Castillien og de stedse faldende Rugpriser i Nord-Europa umuliggjorde udover Sommeren den spanske Rugudskibning, der tog en saa stærk Fart Høsten 1891, at der blot fra Bilbao i Aarets sidste 3 Maaneder udførtes ca. 9 500 Tons Rug. Exporten i første Halvaar 1892 fra Bilbao udgjorde idethele 13 310 Tons Rug, fornemligst til Norge og Tyskland. Den samlede Udførsel udgjorde altsaa 22 810 Tons til en beregnet Værdi af ca. $5\frac{1}{2}$ Million P.tas. Heraf kommer paa Norge idethele 10 270 Tons til Værdi $2\frac{1}{2}$ Million P.tas. Lægges dertil Exporten fra Santander og Gijon, faaes et samlet Exportkvantum til Norge i Skibningsperioden — 22de September 1891 til 16de April 1892 — af 13 270 Tons til beregnet Værdi af P.tas 3 240 000.

Havnen. Som omhandlet i tidligere Aarsberetninger skal Anlæggene af Bølgebryderne, som ere bestemt at danne den ydre Havn, kontraktsmæssig være færdig den 25de Oktober 1900. Efter Anskaffelse af nødvendigt Materiel paabegyndtes Grundfundamenteringen 1ste Juli 1889, der i Aarets Løb naaede en Høide af 21 Meter; dertil ere i Budgetaaret 1891—92 tillagt 57 Meter.

Saaledes som Arbeidet skrider frem er det at antage, at i Løbet af 2 Aar det første Grundlag vil være færdig. Hvad der hidtil er gjort vil tjene til i betragtelig Grad allerede nu at give saapas Ly, at Skibe i Paa-landsuveir trygt kan ankre uden at behøve at ty til andre nærliggende Havne, som nu er Tilfældet. Hvad betræffer Arbeiderne i selve Floden „Nervion“, har man i det forløbne Aar paabegyndt en Kai af 760 Meters Længde paa den vestre Side af Floden paa Strækningen mellem Tørdokken og Kaierne ved „Olaveaga“, ca. 2 Km. nedenfor Bilbao. Disse Kaiarbeider er beregnet at skulle fuldføres i Begyndelsen af 1894.

Det elektriske Havnelys, der etableredes Aar 1893 i en Strækning af 5 Km. fra Portugalete og opover for at lette Skibenes Ind- og Udseiling om Natten, har ydet Navigationen gode Tjenester. En Antal af 29 Buelamper af Brush-System har været i Virksomhed i Aarets Løb. Antallet af Skibe, der i Løbet af Aaret ere ankomne og afgaaede ved Natte-Høivande, er 1 356 Damp- og 191 Seilskibe, ialt 1 547 Fartøier. Lyset ved Portugalete er grønt med en Høide over Havfladen af 18 Meter; dets Lysvidde er 5 Mil.

Gijon. Betræffende det i Gijon projekterede Havneanlæg indberetter Vicekonsulen sammesteds bl. A. følgende:

„Et længe følt Savn er endelig afhjulpet, idet Regjeringen har approberet et til samme sfdstledne Høst indkommet Anbud om Paabegyndelse af den første Section af Havnen ved Mussel Bay eller Indløbet til Gijon for et Beløb af 11 Millioner Pesetas, idet Omkostningerne for det hele Anlæg ere anslaaede til 40 Millioner P.tas. Disse Arbeider ere allerede paabegyndte samtidig med, at man, indtil samme fuldføres, er gaaet i Gang med

betydelig at uddybe og forbedre den nuværende Havn, saaledes at Skibe med 18 Fods Dybgaaende kunne laste ved hvilket som helst Tidevand. En umiddelbar Følge af disse Forbedringer af Havnen og den nu nylig etablerede nye Jernbaneforbindelse (Robla-Valmaseda) med Provindsen Vizcaya vil vise sig i en rask Udvikling af Provindsen Asturiens rige Mineral- og Kulleier, som hidtil delvis har ligget brak paa Grund af Mangelen paa saavel indre som ydre Kommunikationsmidler. Arealet af Asturiens Kulleier er efter officielle Data anslaaet til 270 000 Hektarer, hvoraf hidtil kun 60 000 har været bearbejdet.

Uddrag af Indberetninger fra Vicekonsulerne henholdsvis i Coruna og Pasajes.

Coruna. Coruna, beliggende i Provindsen Galicien, tæller 50 000 Indbyggere. Byen er Sædet for Provinsialstyrelsen og har saavel Civil- som Militær-Guvernør, Marinekommandantskab samt er Overret i saavel civile som kriminelle Sager for Provindsen Galicien.

Corunas Havn er bekendt for sit lette Indløb, sin Dybde og fortrinlige Ankergrund, der gjør den vel skikket for Anløb af de største Skibe i alslags Veir. Saavel angaaende Havneafgifterne som Reglerne for Lastning og Losning er særskildt Indberetning i sin Tid afgivet.

Et Lazaret — „Oza“ kaldet — er nylig bleven opført gennem Subskription blandt Byens Handlende. Dette er af Regjeringen sanktioneret som fuldgyltig Observations Kvarantæne, hvad der har været Skibene til megen Nytte i det forløbne Aar, hvor Koleraen har herjet i saamange Lande. Den tidsspildende Observation i Vigo eller Santander har derved kunnet undgaaes.

Som tidligere berørt i speciel Indberetning maa alle hertil ankommende Fartøier foretage sine Losseoperationer i Lægtære. Dette kostbare Tidspilde vil i en nær Fremtid undgaaes, idet der for Tiden paagaar store Arbejder ved Bundgravning med det Øiemed at anlægge tidsmæssige Kaier. Disse ville dække en Overflade af 24 Hektarer, hvorefter alle Fartøier vil kunne fortøje ved Kai. Omkostnings-Overslaget for det hele Anlæg er beregnet til 8½ Million Pesetas.

Den ualmindelige Udstykning af Jorden i Provindsen Galicien, hvor hver Markarbejder saa at sige er Eier af sit lille Stykke Jord, Mangelen af større Landeiendomme og Institutioner oprettede med det Maal for Øie at gjøre Agerdyrkeren bekendt med Nutidens store Forbedringer i denne Branche, gjør at Landbruget staar paa et meget lavt Trin. Afkastningen af Jorden er ikke tilstrækkelig til at tilfredsstille Behovet, hvorfor man maa indføre store Mængder Mel fra Castillien og Mais fra Amerika. Dyrkningen af Løg, Poteter og Kastanier har udviklet sig i de sidste Aar, og har Exporten af disse Artikler tiltaget i betragtelig Grad. — Vinavlen er ubetydelig i det store og hele. En Undtagelse danner Distriktet „Betanzas“ ca. 4 Mil fra Coruna. Produktionen er dog ikke stor nok til at afgive noget til Export. Fra Syd-Galicien, Provindsen Orense, exporteres dog Vin, især til Amerika.

Provindsens vigtigste Indtægtskilde er Kvægopdrætning. Denne drives dog ikke videre rationelt eller i nogen større Skala, dels paa Grund af Jordbundens daarlige Beskaffenhed, og dels formedelst den ovenberørte Udstykning af Eiendommene. Kvægmarkederne ere alligevel godt besøgte, og store Opkøb gjøres for Export til England. Uheldigvis har det engelske

Import-Forbud været til stor Ulempe og i flere Fald foranlediget Kriser blandt Opdrætterne.

I og omkring Coruna findes store Furuskove. Denne Træsart benyttes mest til Kasse-Fabrikation og til Bygninger. Til sidstnævnte foretrækkes dog svensk Træ — her kaldet „pino de Hollanda“ — eller amerikansk Pitchpine. Af Furu er der i de sidste 10 Aar exporteret til England store Kvanta i Form af Props til Minerne. — I det forløbne Aar har dog Exporten været langt mindre end tidligere, grundet paa Udhugst ved Kysten, og da Omkostningerne ved at fremføre Propsen fra Indlandet, hvor den fremdeles findes i Mængder, blive altfor uforholdsmæssige høje i Forhold til Værdien.

Den eneste Industri af Betydenhed som Exportgjenstand er Konserver, og denne er i stadig Stigeude takket være den store Efterspørgsel fra de spanske Antiller.

Vigtige Næringsgrene for Coruna er Tobaksfabrikationen, der syssel-sætter ca. 4 000 kvindelige Arbeidere; Fabrikationen af Bomuldstøier, som skaffer ca. 500 Arbeidere Beskæftigelse; Rafinering af Petroleum; Fabrikationen af Fyrstikker og andre Industrigrene af mindre Betydning.

Fiskeriet er en vigtig Næringskilde. Alene i Provindsen Coruna antages Kystfiskeriet at beskæftige ca. 4 000 Mand. Betydelige Forsendelser af fersk Fisk sker daglig til Madrid. Sardinifiskeriet er meget rigt. Her findes et stort Antal Salterier, hvorfra Fisken efter at være saltet og presset sendes til Castillien og de spanske Middelhavshavne; ligeledes foregaar der Udførsel til Frankrige, Italien og Syd-Amerika. Af Hummer exporteredes Masser til Frankrige. Værdien af Indførselen til Coruna i det forløbne Aar androg til ca. 11 Millioner Pesetas.

Klipfiskimporten androg til en Værdi af P.tas 435 000. De nye Told-satser paa Klipfisk, ca. $\frac{1}{3}$ høiere end de tidligere gjældende, medførte foreløbig en Stilstand i Importen; men denne Periode blev kun af kort Varighed, idet Efterspørgselen snarere tiltog trods Prisforhøjelsen, hvilket fremgaar af det importerede Kvantum, der er større, omend ikke saa meget over, det i 1891 importerede.

Af det samlede Kvantum Trælast, 1 379 179 Kg. til Værdi 162 400 Pesetas, er 1 104 839 Kg. til Værdi 121 800 Pesetas importeret fra Sverige, og Resten fra Savannah. — Trælastimporten fra Sverige har i det forløbne Aar beløbet sig kun til Halvparten af det 1891 importerede Kvantum, hvilket ligeledes er Tilfældet med Importen fra de forenede Stater. Dette skyldes de store Restbeholdninger fra 1891, i hvilket Aar der byggedes langt mindre end sædvanlig.

Toldforhøjelsen i 1891 paa Alkohol afstængte al Indførsel af Spiritus fra Tyskland og Sverige, hvilken var af stor Betydning for vor Havn. Derimod steg Importen af Brændevine fra Cuba, beløbende sig til 2 116 505 Liter til Værdi 575 000 Pesetas. Resten af Indførselen, hovedsagelig Genever, kom fra Holland, Belgien og Tyskland.

Med Hensyn til Importens Værdi kommer først Cuba med 2 945 700 Pesetas for Artikler som Sukker, Kaffe, Cacao, Brændevine og Tobak. Dernæst følger Frankrige med P.tas 1 162 400 for Tøier, forarbejdet Træ, Læder, Maskinerier, Beg, Tjære, Papir, Glas etc. Som Nummer 3 kommer England: Kul, Maskiner, Glas, Bomuld, Tøier, Mais, Klipfisk og talrige andre Artikler til Værdi 1 047 400 Pesetas.

Fra Porto-Rico importeredes de samme Artikler som fra Cuba. Fra Republikkerne i Central-Amerika importeredes kun Cacao; fra Republikkerne

i Syd-Amerika Læder, og fra de forenede Stater Petroleum, Træ og Bomuld. De fra Tyskland importerede Artikler vare: Maskinerier, kemiske Produkter, Papir, Porcelæn, Glas, forarbejdet Træ, Tøier, Ris, Spiritus etc. Fra Belgien importeredes ligeledes ovennævnte Artikler samt Marmor. Fra Holland hovedsagelig Glas, forarbejdet Træ og Genever. Importen fra Sverige og Norge reducerer sig udelukkende til Artiklerne Træ og Klipfisk.

Værdien af Exporten Aar 1892 udgjorde ca. 4 Millioner Ptas. bestaaende af følgende Artikler:

Kvæg. Det er allerede tidligere berørt, at Exporten af Kvæg standsede fuldstændig paa Grund af det engelske Indførselsforbud, der traadte i Kraft fra April Maaned. Af Oxer importeredes i de tre første Maaneder af Aaret et Antal af 2 345 til Værdi 880 000 Pesetas.

Props. Exportkvantumet gik ned til 580 Tons til Værdi 7 250 Ptas. Det ser ud til, at denne Export vil ophøre inden kort af Grunde som ovenfor berørt.

Løg. For Corunas Vedkommende har Exporten tiltaget til de spanske Antiller, beløbende sig til 2 156 439 Kg. til en Værdi af Ptas. 216 000.

Poteter exporteredes ligeledes udelukkende til Cuba og Porto-Rico. Udførselen beløb sig til 761 200 Kg. til Værdi Ptas. 76 000.

Castanier. Til de samme Steder som foregaaende Artikel, og beløb Exporten sig til 306 605 Kg. til Værdi 61 500 Pesetas.

Vin. Det exporterede Kvantum var 515 272 Liter, Værdi Ptas. 185 000 til følgende Steder: Filipinerne, Cuba, Republiken Argentina og Porto-Rico.

Flask og Skinker exporteredes ligeledes til de spanske Kolonier og kommer hovedsagelig fra Provindsen Lugo, hvor man særlig lægger sig efter Svineavl. Exporten beløb sig 83 328 Kg., værdsat til 175 000 Ptas.

Chokolade. Af denne Artikel, der hovedsagelig fabrikeres i Coruna, exporteredes til Cuba, Porto-Rico og de sydamerikanske Republiker 366 692 Kg. til Værdi 733 000 Ptas.

Sardiner. Størsteparten af denne Artikel exporteredes til de spanske Antiller, ligeledes betydeligt til Frankrige, men dog ikke i den Grad som forhen, paa Grund af de forhøjede franske Toldsatser. Totalexporten var 285 431 Kg., til Værdi 85 500 Ptas.

Hummer. Denne Export drives af et fransk Kompani og sendes i dettes egne Skibe til Brest, hvorfra Hummeren videreforsendes til Paris. Det exporterede Kvantum beløb sig dette Aar til 32 200 Stykker, til Værdi Ptas. 64 000.

Antallet af de til Coruna ankomne Fartøier beløb sig Aar 1892 til 1 053 repræsenterende 844 532 Tons. Størstedelen heraf er spanske Skibe, der underholder Farten paa Kolonierne, samt Indførselen af Stykgods fra England, Frankrige, Tyskland, Holland og Belgien. Derefter kommer franske Skibe med 89 927 Tons. Disse bestaa af Dampskibe der anløbe næsten udelukkende for at tage Passagerer for Amerika; Seilskibene til Førsel af Hummer.

Tyskland repræsenter kun Dampskibe med 61 391 Tons, hvorefter Størsteparten tilhøre „Norddeutsche Lloyd“ der anløbe for at tage Passagerer paa sine Ture til Amerika; Resten kommer med Stykgods fra Antwerpen og med Klipfisk fra Norge. Det engelske Flag er repræsenteret med 57 334 Tons,

beskæftiget med Udførselen af Kvæg og Import af Kul og Petroleum. Det største Antal Tons repræsenterer „Pacific Mail Steam Co.“, hvis Skibe anløber i fast Rute for at tage Passagerer til Syd-Amerika. De norske Dampskibe, der ankom til Havnen, bragte udelukkende Klipfisk. Importen af denne Artikkel skeede tidligere udelukkende under dette Flag, men dette Aar har ogsaa tyske Dampskibe begyndt dermed.

Pasajes. Havnen Pasajes, beliggende mellem San Sebastian og Bidasoa, der i det XV og XVI Aarhundrede var saa berømt for sine stærke Befæstninger og den gode Beskyttelse den gav Krigsflaaden, og paa hvis Skibsværft byggedes saavel Krigs- som Handelsfartøier, blev i det paafølgende Aarhundrede næsten uden Handelsrørelse grundet Floden Oyazuns Indtørkning, hvorved Havnen ved almindelige Lavvande faldt aldeles i det tørre. Efter at imidlertid Aktieselskabet „Sociedad de Fomento“ (hvilket efterfulgtes af det nuværende „Sociedad General del Puerto de Pasajes“), paatog sig Havne-Arbejderne efter Provindsen Guipuzcoas Representantskabs Beslutning, hvortil hørte Udførelsen af forskellige storartede Havneanlæg, der delvis allerede ere tilendebragte og fremdeles fortsættes, er Havnen Pasajes saa forbedret, at den uden Tvivl er en af de sikkraste og mest bekvemme Havne paa den spanske Kyst.

Havnen bestaar for Tiden af en stor Bugt, der staar i Forbindelse med Havet ved en Kanal. Denne løber mellem Pynterne Iaiquibel og Ulia. Kanalen er mellem 120 og indtil 250 Meter bred og har en Længde af 1 300 Meter. Denne Kanal, hvis gjennemsnitlige Dybde ved Lavvand er 8 Meter, udgjør Indseilingen til Havnen. Kanalens Dybde muliggjør Indseiling ved al Slags Vand og i hvilket som helst Veir, og at samme kan ansees sikker viser det Faktum, at der ikke er skeet noget Forlis siden for mange Aar tilbage, endskjønt Havnen besøges af saa mange Fartøier, som søger ind for Nødhavn i de her saa almindelige veirhaarde Vintermaaneder. Paa Østsiden ved Indseilingen paa Pynten „Cabo La Plata“, er indstalleret et Fyr med hvidt Lys og med 10 Mils Lysvidde; dens geografiske Plads er 43° 20' nordlig og 4° 17' Graders østlig Længde fra Paris. Der paa tænkes, og det vilde være af stor Nytte ved Natte-Indseiling, Indstallering af 2 røde Lys for at betegne Kanalens Løb. Her findes et fuldt udviklet Lodssystem under Havnekapteinens Kommando. Ved Signal givet fra Udsigtstaarnet paa Vestsiden af Indseilingen om at Skib nærmer sig, sætter Lodsbaaden strax ud for at møde Skibet udenfor Indseilingen. Ved opstaaende Uveir vil Lodserne holde sig med Baaden i Kanalen ved „Punta de Cruces“, hvorfra Skibet signaliseres indtil samme har passeret Indløbet. En Gang indkommet til den indre Havn sees en vid Bugt med en Miniums-Dybde ved Lavvande af 6 Meter umiddelbart ved Kaierne, „Ancho“ kaldet. Fra Kaierne mod Syd henimod Renteria og Lezo, ligger en langstrakt Strand, der er tør ved Lavvande med Undtagelse af en 20 Mtr. bred og noksaa dyb Kanal, der er gravet af Aktieselskabet „La Real Compania“ forat større Dampskibe kan komme lige op til Selskabets Blyfabrikker ved Lezo. Denne Kanal betegnes af hvide og sorte Bøier; de hvide Bøier vil ligge paa Skibets Bagbord og de sorte paa Styrbords Side ved Opseiling.

Pasajes's Kaier ligger i sydøstlig Retning — Stedet benævnes i Almindelighed „Ancho“, og optager ca. 300 Meters Længde Stenkai og andre 240 Meter Trækai. For Tiden er under Fuldførelse en ny udmærket Stenkai, der ligger imellem de 2de ovenfor nævnte og vil optage ialt en Længde af ca. 300 Meter. Ligeledes er under Bygning en Stenkai paa Østsiden

af den s. k. „Ancho“ Kai. Denne vil have en Længde af ca. 400 Meter. Alle disse Arbejder i Forbindelse med Opmudringen, der endnu mangler, og hvorved Skibene til alle Tider vil kunne ligge flot ved denne nye Kai, vil blive færdige indeværende Aar. Efter dette vil Pasajes ialt have ca. 1 200 Meter Kaier samt en Dybde ved Lavvande af 6—8 Meter. For Skibenes hurtigere Losning og Lastning findes 8 Dampkraner mellem $1\frac{1}{2}$ à 3 Tons Løfteevne samt en fastbygget Kran, der løfter 15 Tons.

Varerne losses direkte fra Skibene op i Jernbanevogne, da Pasajes er i direkte Forbindelse med Nord-Jernbanen ved fire Spor, som gaar langs med de forskellige Kaier. Da Jernbaneselskabet stiller saa mange Vogne til Disposition som Havneselskabet forlanger, forpligter Selskabet sig til at losse som Minimum 200 Tons pr. Dag, endskjøndt man i Almindelighed losses ca. 400 Tons. Der bliver derigjennem aldrig Tale for Skibene om Liggedagspenge. Lastningen beregnes med ca. 250 Tons pr. Dag, og Skibe, der laster Vin, indtager gennemsnitlig 700 Tønder daglig.

Lige ved Kaierne har Selskabet „Sociedad Explotadora del Puerto“ opført rummelige Pakboder til Varernes Opbevaring samt til Bortleie for Kjøbmænd og Vinexportører.

Her eksisterer ogsaa siden 1888 et andet Selskab, „Sociedad de Almacenes de Depósito“, (Docks and Bonded Warehouses of Pasajes), men Selskabet har ikke stor Trafik paa Grund af Mangel paa direkt Dampskibslinie mellem Amerika og Pasajes, hvilket bevirker, at de fra Amerika ankomne Varer forbliver i Depôerne i Santander, hvor Paketbaadene anløbe, indtil Varernes Salg eller Udførsel.

Det Antal Skibe, som har besøgt Pasajes i de sidste Aar, har varieret mellem 800 à 1 000, saaledes at man kan anslaa Gjennemsnitstallet pr. Aar til 834 Skibe med en Tonnage af 276 200 Tons Reg.; den indgaaende Tonnage til 143 782 Tons og den udgaaende til 112 059 Tons, hvilket gjør en Total-Skibsfartsbevægelse af 255 841 Tons pr. Aar.

Indførselen 1892 udgjorde:

Udenlandsk Kul	65 055 Tons,
Spansk „	8 322 „
Jernbanematerial	1 726 „
Mineral	9 245 „
Kolonialvarer	7 494 „
Material til Konstruktioner	8 737 „
Jernvarer	2 123 „
Petroleum	3 689 „
Tomtønder	12 586 „
Andre Varer	24 805 „
Total Indførsel	143 782 Tons.

Exporten bestod af:

Vin	96 623 Tons,
Bly	5 083 „
Mineralier	1 059 „
Andre Varer	7 092 „
Total Udførsel	109 857 Tons.

Alfred Kirsebom.

Washington.

Aarsberetning dateret 25de Februar 1892.

For Landmanden var Aaret ufordelagtigt i dobbelt Henseende; for det første var Afkastningen ringe, og for det andet vare Priserne lave. I 1891 var Forholdet i begge Henseender omvendt. Høsten var rig, og Priserne vare høje. En Sammenligning mellem disse to Aar viser altsaa, hvor lidet Landbrugsprodukternes Priser afhænge af indenlandske Forhold; om det amerikanske Marked alene var afgjørende, vilde Prisernes Høide i de to Aar været det omvendte af hvad de nu vare; 1891 med sin rige Produktion vilde have opvist lave Priser, og 1892 med sin mangelfulde Høst vilde have givet Farmeren en Erstatning i høiere Priser. I 1891 bragte imidlertid Misvæxten i flere europæiske Lande de amerikanske Kornpriser til at stige, medens der i 1892 ikke var det samme Behov for amerikansk Korn i Europa. Gjennemsnitsprisen for en Bushel Hvede var saaledes for Farmeren kun 63 cents i 1892, medens den i det foregaaende Aar udgjorde 90 cents, og dog var Afkastningen i 1892 95 Millioner Bushels ringere.

Mais og Byg ere ikke i samme Grad som Hvede afhængige af det udenlandske Marked, og Prisfaldet var saaledes for dem forholdsvis ubetydeligt.

Følgende Tabel vil give en sammenlignende Oversigt over det indhøstede Kvantum af disse Kornsorter:

	Mais.		Hvede.		Byg.
1892	1 628 mill. Bush.		516 mill. Bush.		661 mill. Bush.
1891	2 060 —		612 —		738 —
1890	1 490 —		399 —		523 —
1889	2 112 —		490 —		751 —
1888	1 988 —		415 —		701 —

Mængden og Værdien af Husdyrene har i Aarets Løb ikke undergaaet nogen væsentlig Forandring; dog maa Undtagelse gøres med Hensyn til Svin, hvis Antal er gaaet ned fra 52 Millioner i 1891 til 46 Millioner under foregaaende Aar.

Af nye Jernbaner byggedes der under Aaret 4 100 Mil mod 4 500 i 1891, 5 700 i 1890, 5 700 i 1889 og 7 000 i 1888. Som Grund til, at Jerbanebygningen ikke synes at holde Skridt med Landets Udvikling og tiltagende Befolkning, angives, at Lovgivningen, saavel Unionens „Inter-State Commerce Law“ som adskillige Staters Love, i de senere Aar har virket saa forringende paa Jernbaneselskabernes Nettoudbytte, at der ikke findes saa stor Tilbøielighed som tidligere til at anbringe Kapitaler i nye Foretagender. Aarets ringe Høst bidrog til, at Udbyttet i 1892 var ufordelagtigt for mange Selskaber.

Produktionen af Støbejern anslaaes til en Million Tons mere end i 1891, da den udgjorde 9 Mill. Aarsagen er at søge i Eftervirkningerne, under de sex første Maaneder, efter det gode Aar 1891: til nye Bygninger og mekaniske Arbejder af alle Slags behøvedes der Jern. Senere paa Aaret aftog imidlertid Produktionen paa Grund af de da raadende ugunstige økonomiske Forhold.

Kulproduktionen for Aaret anslaaes til 42 Mill. Tons mod 40 Mill. i 1891.

1891 havde været et usædvanligt Aar for Bomuld, hvoraf der produceredes 9 Mill. Baller; Prisen faldt ogsaa saa lavt som til 7.3 cents. Under foregaaende Aar var Høsten 2 Mill. Baller ringere, og Prisen gik ved Aarets Udgang op til over 9.5 cents pr. $\mathcal{E}$.

Den udenlandske Handel var under Aarets første sex Maaneder særdeles livlig, især var Exporten af Hvede og Bomuld betydelig. Under Aarets sidste Halvdel aftog derimod Udførselen, hvorimod Indførselen, som i Begyndelsen af Aaret havde holdt sig paa samme Høide som i 1891, under de sidste sex Maaneder tiltog end mere.

Værdien af den samlede Import under Aaret anslaaes til 876 Mill. Dollars mod 828 i 1891 og 823 i 1890. De toldfrie og de toldbare Artikler fordele sig paa dette Beløb med henholdsvis 482 og 394 Mill. Den store Værdi af den toldfri Indførsel hidrører derfra, at saadanne Indtægtsartikler som Kaffe, The og Sukker ei erlægge Told.

De vigtigste Indførselsartikler vare: Kaffe til Værdi af 136 Mill. Dollars, Sukker 100 Mill. Dollars, Uld og Uldvarer 59 Mill. Dollars, Kemikalier, Farver, Lægemidler 47 Mill. Dollars, The 46 Mill. Dollars, Jern og Jernarbejder, herunder indbefattet fortinne Varer 35 Mill. Dollars, Silkevarer 34 Mill. Dollars, Bomuldvarer 30 Mill. Dollars, Hamp, Stry og Varer deraf 30 Mill. Dollars, Raasilke 28 Mill. Dollars, Huder 27 Mill. Dollars, Guttaperka 23 Mill. Dollars, Frugt 22 Mill. Dollars, Tobak 17 Mill. Dollars, Træ og Trævarer 15 Mill. Dollars, Vin 10 Mill. Dollars.

Værdien af den samlede Export anslaaes til 923 Mill. Dollars mod 957 i 1891 og 846 i 1890. Aarsagen til denne Tilbagegang maa søges i de i Forhold til Fjoraaret lavere Bomuld- og Hvedepriser.

De vigtigste Udførselsartikler vare: Bomuld — til en Værdi af 217 Mill. Dollars mod 277 Mill. Dollars i 1891 og 254 i 1890, Hvede og Hvedemel 195 Mill. Dollars, Mais 42 Mill. Dollars, Byg og andre Kornsorter 11 Mill. Dollars, Levende Kvæg 390 000 Stykker, 35 Mill. Dollars; Flæsk 53 Mill. Dollars, Svinefedt 36 Mill. Dollars, Petroleum 43 Mill. Dollars, Tobaksblade 22 Mill. Dollars, Træ og Trævarer 21 Mill. Dollars, Jern- og Staalarbejder 19 Mill. Dollars, Lædervarer 10 Mill. Dollars.

Mellem de forskjellige Næringer fordeler Exportværdierne sig saaledes:

Landbrug	712 Mill. Doll.
Fabriker	152 " "
Skovprodukter	29 " "
Bjergværksprodukter	21 " "
Fiskerier	6 " "
Diverse	4 " "

De Lande i Europa, hvortil de største Kvanta Bomuld udførtes, vare: England til et Beløb af 116 Mill. Doll., Tydskland 39 Mill. Doll., Frankrige 30 Mill. Doll., andre Lande tilsammen 28 Mill. Doll.

Hvedeudførselen gik fornemmelig til England, nemlig til en Værdi af 117 Mill. Doll., til Frankrige udførtes der 13 Mill. Doll., til Tydskland 6 Mill. Doll., til andre europæiske Lande tilsammen 33 Mill. Doll.

Da Handelsbalancen viser en Fordel for de Forenede Stater af henved 40 Mill. Doll., skulde man ventet, at Guld til et saadant Beløb var bleven indført; dette er dog saa langt fra at have været Tilfældet, at tvertom Guld til et Beløb af over 62 Mill. Doll. er bleven udført. Uagtet de særdeles gunstige Konjunkturer under det foregaaende Aar, 1891, udførtes der ogsaa

da Guld til en Værdi af omtrent 50 Mill. Aarsagen til dette eiendommelige Phenomen paa det økonomiske Omraade er ikke saa klar, som det kunde formodes; det paastaaes vistnok, at det er Lovene om Regjeringens tvungne Sølvindkjøb, som drive Guldet ud af Landet; de europæiske Eiere af amerikanske Aktier og Obligationer formodes at frygte for, at den Tid ikke er fjern, da en Guldagio vil blive gjenindført, og da Unionens Sedler følgelig kun ville blive betalte i Sølv. Fra andet Hold paastaaes det imidlertid, at der især under den kommende Administration ikke behøves at næres nogen Frygt for en saadan Eventualitet, men at det er Østerrige og flere andre Stater, som behøver Guld for sine Bankbeholdninger og som derfor endog til høi Pris lader det komme herfra, hvorfra det lettest kan erholdes. — Formodentlig ligger den egentlige Forklaring ikke i nogen enkelt af de anførte Aarsager, men i dem alle tilsammenlagte.

I 1893 Aars Budget findes Udgifterne til Pensionerne anslaaede til det umaadelige Beløb af 158 Mill. Doll. Fra den 4de Marts 1889, da den nuværende Administration overtog Regjeringen, indtil den 1ste November 1892 er der bleven bevilget 520 665 nye Pensioner; alle disse ere militære Pensioner; ikke blot selve Deltagerne i den store Borgerkrig kunne forvente sig Pension, saafremt de ikke længer ere arbejdsdygtige, men ogsaa deres Enker og umyndige Børn kunne i de Lovene specielt angivne Tilfælde erholde Understøttelse. Pensionsstyrelsen er et af de største Embedsværk, som eksisterer i noget Land. Det har ikke mindre end 2 009 Funktionærer, og i 1891 modtog det 5 400 000 Skrivelser; Antallet afgaaende Skrivelser var i samme Aar 4 300 000.

Til de Forenede Stater ankom der i 1892 543 000 Emigranter mod 591 000 i 1891. Formindskelsen hidrørte fra de Hindringer, som lagdes iven for Indvandringen ved de strenge Karantænebestemmelser under forrige Efteraar.

De ankomne Emigranter vare af følgende Nationaliteter:

Fra Tyskland ankom 118 000, fra Storbritannien 107 000, fra Italien 60 000, fra Sverige og Norge tilsammen 55 000, fra Rusland 52 000, fra Polen (opført særskilt) 27 000, fra Danmark 10 000, fra Holland 8 000, fra Schweiz 7 000, fra Frankrige 5 000.

Det største Antal kom, som sædvanligt, over New-York, hvor der ialt landede 425 000 Indvandrere; 49 000 kom over Baltimore, 30 000 over Boston og 29 000 over Philadelphia.

De Love, som søge at forhindre Indvandringen af alle Personer, som ikke ere stærke og arbejdsføre, haandhæves meget strengt, og de udelukkede Emigranter sendes tilbage med samme Skib, hvormed de kom.

Der har været megen Tale om ved endnu strengere Lovbestemmelser at indskrænke Indvandringen, men de herom fremsatte Forslag have ialfald hidindtil ikke ført til noget Resultat.

I Unionens vestlige Stater, som endnu ere svagt befolkede, deler man ikke de østlige Staters Ønske om en Standsning eller Indskrænkning af den europæiske Indvandring.

De Beløb, som gjennem dette Generalkonsulat under Aarets Løb ere blevne opkrævede og hjemsendte til Fordel for Nordmænd eller Svensker, udgjøre tilsammen Kr. 135 817, heraf sendtes til Norge Kr. 46 212 og til Sverige Kr. 89 605.

A. Grip.

St. John's, Antigua.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 3 norske Seilskibe dr. 1013 Tons, og i Ballast 1 dr. 490 Tons. Heraf afgik til fremmede Lande i Ballast 1 dr. 471 Tons, de øvrige med Ladning. Indgaaende Fragter £ 500 og \$ 3 900. Erlagte Konsulatafgifter £ 7. 1. 6.

Sukkerhøsten for 1892 var særdeles stor, idet ca. 40 000 Oxehoveder og 30 000 Puncheons Rum udførtes, næsten alt til de forenede Stater, meget lidet til England. Den fri Indførsel til Amerika svarer bedre Regning for Importørerne, og kun smaa Kvantiteter hvidt krystalliseret Sukker gaar til England. Sukkerhøsten begynder i Marts og varer til August, i hvilke Maaneder passende Seilskibe altid vil finde gode Fragter til Amerika.

Værdien af det til Amerika udførte Sukker og Sirup kommer tilbage i Form af Brødstof, Trælast etc. Vi er ganske afhængige af Amerika for vor daglige Føde, Bygningsmaterial, Droguer, Husgeraad, Korn, Olie, Mel, Kreaturer og Heste etc. England forsyner os med Fabrikvarer, Kortevarer, Vin, Spirituosa etc.

Høsten dette Aar vil blive ringe, da vi har lidt af Tørke, den anslaaes til ca. 30 000 Oxehoveder og Sirup i Forhold.

Regjeringen har nu endelig besluttet Opmudring af Havnen i dette Aar, og der bygges et stort Mudderfartøj paa 400 Tons. Til Arbeidet antages at ville medgaa 3 Aar, og Udgiften anslaaes fra £ 60—100 000.

Der er ingen Forandring i her gjældende Skibs- og andre Afgifter.

Sundhedstilstanden var i Aaret god. Der tages nu alle Forholdsregler til Undgaaelse af Kolera. Karantænestationen, Hospitaler etc. istandsættes og holdes i fuld Orden.

F. Melchertson.

Indhold: **Bilbao** Side 43. — **St. John's, Antigua** Side 66. — **Washington** Side 63.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1892 m. M.,

No. 4.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1893.

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

Bombay.

Skibsfarten. Der ankom til Bombay i 1892 410 Seilskibe dr. 54 685 Tons og 757 Dampskibe dr. 1 325 039 Tons.

Af norske Skibe ankom 6 dr. 8 161 Tons, hvoraf 1 Seilskib dr. 256 Tons, alle med Ladning fra fremmede Steder. Erlagte Konsulatafgifter Rs. 537. 11. 6.

Indførselen til Bombay var i 1892 af Varer Rs. 257 163 036 og af Guld og Sølv Rs. 110 159 503, tilsammen Rs. 367 322 539 mod i 1891 Rs. 450 938 341. Nedgangen forklares ved det Tryk paa Importen, der navnlig foraaarsagedes ved Vanskelighederne ved Kursspørgsmaalet.

I de ovennævnte Tal figurerer Norge med Rs. 369 207 mod i 1891 Rs. 227 758 og Sverige med Rs. 184 930 mod i 1891 Rs. 33 645. At nøiagtigere Opgaver kan gives skyldes „the trades mark Act“, der forpligter Importørerne til at angive Varenes Oprindelse, hvorimod tidligere mange Varer fra Norge og Sverige kom under Navn af engelsk eller tysk Produkt.

Særskilt for de enkelte Lande udgjorde Indførselen af Varer: Fra Storbritannien og Irland Rs. 162 378 463, Østerrige 5 452 598, Belgien 7 000 613, Frankrige 6 903 157, Tydskland 5 677 211, Holland 99 751, Italien 2 872 205, Malta 39 192, Norge 369 207, Spanien 90 452, Sverige 184 930, asiatisk Tyrki 6 932, andre Lande i Europa 7 666, Abyssinien 59 854, Mozambique 265 036, Zanzibar 2 892 747, andre østafrikanske Havne 80 786, Egypten 794 858, Madagascar 56 025, Mauritius 11 363 428, andre Lande i Afrika 1 328, forenede Stater 1 585 208, Aden 771 403, Arabien 2 738 204, Ceylon 912 850, China 23 646 914, Japan 474 947, Java 218 296, Mekran og Somali 358 087, Persien 6 200 370, asiatisk Rusland 4 676 613, Siam 217 904, Straits settlements 4 153 986, asiatisk Tyrki 4 261 558, andre Lande i Asien 4 084, Australien 346 173.

I Bilag B er givet en Oversigt over de vigtigste Indførselsartikler i 1892, nemlig: Levende Dyr Rs. 1 558 160, Klæder etc. 5 258 704, Vaaben og Ammunition 482 194, Møbler etc. 626 843, kemiske Produkter og Præparater 1 105 810, Kul 8 992 824, Kaffe 1 245 755, Bomuld, raa 1 772 521, spundet og Garn 8 901 847, Tøier 75 822 518, Drogerier, Medicin etc. (indbefattet Opium og Tobak) 2 462 037, Farve- og Garvematerialier 4 780 708, Porcelæn, Stentøi etc. 849 284, Rebslagerarbejde 295 118, Frugter og Havevæxter 238 797, Glas og Glasvarer 3 852 200, Kornvarer og Bælgrugter 1 913 726, Gummi og Harpix, indbefattet Cutch og Gambier 856 835, hardware og Isenkramvarer 5 192 543, Elfenben og Varer deraf 2 759 787, Guldsmed-

arbeide 1 958 965, Lædervarer, indbefattet Støvler og Sko 1 191 250, Øl og Porter 1 120 825, Spirituosa 2 027 461, Vine og Likører 1 027 614, andre Slags 1 578, Maskiner etc. 8 956 606, Fyrstikker 1 086 949, Messing 336 460, Kobber 10 771 079, Jern 6 693 396, Bly 256 929, Kviksølv 167 776, Staal 1 956 582, Tin 746 803, Zink 637 969, andre Metaller 308 876, Olier 6 259 970, Papir og Pap 2 527 432, Provisioner 6 924 783, Jernbanemateriel 5 259 707, Frø 434 854, Silke, raa 1 057 805, Tøier, indbefattet Halvsilke 9 471 576, Specerier 2 397 126, Skrivematerialier 1 054 984, Sukker 14 167 823 The 4 253 588, Uld, raa 725 336, forarbejdet 7 252 304.

Guld 31 548 579, Sølv 78 610 924.

Indførselen fra Norge var:

Fyrstikker, 1892 Rs. 349 929, 1891 Rs. 172 254.

Jern, 1892 Rs. 11 666, 1891 43 866.

Andre Varer: Raastoffe, 1892 Rs. 1 987, 1891 2 850, Fabrikater, 1892 5 625, 1891 8 788.

Fra Sverige var Indførselen 1892: Fyrstikker Rs. 74 026 (1891 24 304), Jern 18 573, Staal 1 575, Trykpapir 929, andet Slags Papir 15 152 (1891 3 039), Trævarer 58 593 (1891 intet), andre Varer, Raastoffe 2 495, Fabrikater 13 587 (1891 1 957).

Da imidlertid disse Opgaver ikke er ganske korrekte, har jeg udarbejdet følgende Oversigt, der viser Indførselen af hver Artikel fra Norge og Sverige særskilt, og hvorefter hele Indførselen fra Norge var Rs. 935 702, fra Sverige Rs. 971 349.

Hele Indførselen fra Norge og Sverige til Bombays Præsidentskab i 1891/92:

	Norge.		Sverige.	
	Rs.	Kvantiteter.	Rs.	Kvantiteter.
Jern	—	—	381 492	58 658
Staal	—	—	135 995	—
Press Nails	99 675	11 110	—	—
Øxer	—	—	5 100	3 180 St.
File	—	—	9 000	35 000 „
Søm etc. (tacks & tipnails)	—	—	6 900	520 Ct.
Knive.	—	—	1 000	504 St.
Hammere	—	—	2 400	3 394 „
Ambolte	—	—	4 800	835 „
Slægger	—	—	4 800	362 Ct.
Papir.	23 061	1 743 Ct.	16 081	1 372 „
Fyrstikker	760 975	—	288 188	—
Trævarer	12 000	200 T.	88 593	1 636 T.
Huse	5 000	—	2 000	—
Træmasse (pulp)	20 000	100 T.	25 000	130 T.
	935 702		971 349	

Udviklingen af Indførselen fra Norge og Sverige skyldes især de to nationale Firmaer Einar Rolfsen & Co., Drammen, der repræsenterer norske, og D'Hrr. Gillis Bildt & Co., der er Agenter for den svenske Exportforening. Disse to Firmaers Virksomhed har været heldig, især naar Hensyn tages til Vanskelighederne ved Kursen og den stærke Konkurrence fra Tydskland.

En meget alvorlig Hinding for den fulde Udvikling af denne Handel er Mangelen paa direkte Forbindelser, og de norske og svenske Exportører er utvivlsomt vanskeligere stillet ligeoverfor de Lande, som har direkte

Dampskibslinier. Det nuværende System, enten via Hull eller Hamburg, er utilfredsstillende. Fragterne maa blive høiere, og Omlastningsudgifterne forøger Udgifterne ved Befordringen. Derhos gaar megen Tid tabt, hvorved Varernes Ankomst forsinkes, og tillige paadrages Tab af Rente af den anvendte Kapital. Af alle disse Grunde fastholder jeg den Mening, at en direkte Linie bør oprettes efter de Principer som jeg tillod mig at omtale i min Rapport af 22de Juli sidstleden. Det er absolut nødvendigt, at Regjeringen i Begyndelsen maatte hjælpe en saadan Linie, som jeg er sikker paa, at den efterhaanden vilde arbeide sig frem til at bestaa ved egen Hjælp.

Export. Udførselen var af Varer Rs. 406 356 766 og af Guld og Sølv Rs. 26 711 697, ialt Rs. 433 068 463, mod i 1891 Rs. 3 951 422 879. Forskjellen skyldes især den for Exportørerne uheldige Kurs.

Af Udførselen gik til Storbritannien og Irland af Varer for Rs. 68 895 156, China 89 885 722, Frankrig 71 657 123, Belgien 31 472 320, Italien 23 750 226, Tydskland 17 785 580, Sverige 193 626.

De vigtigste Exportartikler af indisk Oprindelse var: Kaffe Rs. 1 250 358, Bomuld 85 361 852, tvundet og Garn 55 555 451, Tøier 7 300 109, Droger, Medicin etc., indbefattet Opium og Tobak, 36 559 599, Farve- og Garvestofte 4 260 646, Korn og Bælgrugter 81 234 880, Gummi og Harpax etc. 752 455, Hamp 413 351, Skind og Huder 5 725 546, Horn 2 170 947, Gjødningsstofte 962 047, Oliekager 252 357, Provisioner 4 785 041, Frø 66 460 388, Silkevarer, ogsaa blandet, 361 517, Specerier 1 285 041, The 2 024 945, Uld og Uldvarer 7 223 497.

Bomuld. Udførselen 1892 var 954 243 Baller, hvoraf 200 til Christiania, 1 400 til Gøteborg og 300 til Malmø. Det er dog vanskeligt at give korrekte Opgaver herover, da Udførselen ikke sker direkte.

Af Udførselen gik til Liverpool 66 562 Baller, Havre 94 056, Triest 168 898, Genua 105 288, Venedig 59 484, Antwerpen 128 075, Dunkirchen 38 327, Odessa 56 085, Hamburg 171 525.

De største Udskibere var Ralli Brothers 193 144 Baller, Gaddum Bythel & Co. 191 480, Sauquet & Co. 97 397, Glade & Co. 68 108, Spinner & Co. 57 946, Volkart Brothers 60 539, Lyon & Co. 48 890, Prier de Soane & Co. 42 791, Bombay Co. 49 332, Blascheck & Co. 36 700, Dürst Hoali & Co. 21 324, David Sassoon & Co. 21 416, Thos H. Moore & Co. 18 220, Sabapatty Moodliar & Co. 9 077, Killick Nixon & Co. 7 015.

Af andre Varer udførtes: Hvede Tons 469 140, Linfrø 190 295, Tealfrø 61 999, Rapsfrø 87 919, Kastorfrø, 46 035, Bomuldsfrø 193, Nigerfrø 15 711, Benmel 16 281, knuste Ben 147, Jowari 5 373, Bønner 1 625, Mais 646, Byg 25, Ground Nuts 21 639, Myrabolams 31 001.

Udskiberne var følgende: Ralli Brothers Tons 299 074, E. D. Sassoon & Co. 140 200, Killick Nixon & Co. 79 137, David Sassoon & Co. 65 372, Sanday & Co. 48 423, Finley Muir & Co. 34 461, Volkart Brothers 39 004, A. Blascheck & Co. 30 664, John Fachiri 26 619, F. L. Bottleboy & Co. 17 735, The Bombay Co. Ld. 16 604, R. Cadurbhuy & Co. 11 354, Beyts Craig & Co. 8 704, Nensely Khairaz & Co. 19 025, Wm. Bell & Co. 6 725, W. & A. Graham & Co. 9 441, Ewart Latham & Co. 7 525, Lyon & Co. 6 690, Croft Wells & Co. 1 156, Tyalyee & Co. 3 255, E. Spinner & Co. 4 665.

J. Janni.

Hannover.

Aarsberetning aariet 14 Marts 1893.

Skjøndt Aaret forløb uden Krig var der Ufred paa mange Gebeter af det offentlige Liv, og i det økonomiske varede den nu snart treaarige Krise fremdeles.

Paa Pengemarkedet herskede en næsten exempelløs Overflod, forarsaget ved at Handel og Næring laa nede og derfor de for samme anvendelige Kapitaler var ledige. Den paa Grund heraf herskende særdeles billige Rentefod medførte en yderligere Nedgang i Værdien af Fonds og Effekter.

Børsvirksomheden var meget ringe. De af Publikum i de tidligere Aar lidte Tab var i mange Tilfælde ulige større end Gevinsterne i de tidligere gode Aar, og udjvnedes ikke paa andre Hold. Det er utvivlsomt, at de Kapitaltab, hvormed det tyske Folk har maattet bøde for den sidste Hausseperiodes Illusioner, har virket skadeligt paa dets Spareevne og formindsket Nationalvelstanden. Paa Grund af Publikums manglende Deltagelse, den synkende Rentefod, og de faa nye Emissioner er det let forklarligt, at Bankvirksomheden var lidet indbringende.

De nye Handelstraktater, hvortil man for forskellige Næringsgrene havde knyttet store Forhaabninger, opfyldte kun delvis disse. Den sociale Lovgivning paalagde den tyske Industri nye Byrder, hvorved Produktionsudgifterne for mange Fabrikater væsentlig forhøiedes, saa at deres Evne til at konkurrere paa Verdensmarkedet i enkelte Tilfælde maaske derved formindskedes. Den fornyede Modtagelsesevne, som det under de sidste Aars finantsielle Krise næsten ganske lukkede sydamerikanske Afsætningsgebet udviste, var ikke stor nok til at danne en Modvægt mod de øvrige Vanskeligheder ved Afsætningen. Dertil kom, at Koleraepidemien i Hamburg sidst i August, der varede hele September og krævede talrige Ofre, næsten ganske lammede den første tyske Handelsstads Trafik og navnlig hemmede Exporthandelen. Den indenlandske Konsumtion, om hvis Nedgang der ogsaa klagedes i de tidligere Aar, er heller ikke tiltaget, og en Række af Industrigrene maatte bekvemme sig til videre Prisreduktioner, for at ikke Afsætningen skulde gaa altfor meget ned.

Medens paa Grund af disse Forhold Behovet for Penge til Handel, Industri og Børs kun var ringe, er paa den anden Side de store Centralbankers Beholdninger styrket ved stor Tilstrømning af amerikansk Guld. Vistnok er den østerrigsk-ungarske Bank med sit Guldbehov for Østerrig-Ungarns Valutaregulering optraadt som ny Guldkøber paa Verdensmarkedet, men ved denne Efterspørgsel optoges Bankerne i det Høieste kun indirekte, forsaavidt den til Wien dirigerede Del af de oversøiske Guldtilførsler ikke flød ind i den engelske Banks eller den tyske Rigsbanks Kasser. Den sidstes Status var paa Grund deraf ikke i Gjennemsnit saa stærk som i 1891, men dog i Forhold til tidligere Aar meget kraftig, og den overskred ligesaa lidt i 1892 som i 1891 den afgiftsfrie Notegrændse. Dens Diskontosats var gennemgaaende lavere end i 1891; allerede den 11te Januar reduceredes den officielle Diskontosats fra 4 % til 3 %, hvorved den forblev til 28de Oktober, da den atter gik op til 4 %. Men selv denne lave Sats giver intet tilstrækkeligt Billede af Pengeoverfloden paa Kapitalmarkedet, der undertiden var saa oversvømmet af disponible Penge, at de neppe kunde placeres paa daglig Opsigelse selv til den beskedneste Rentefod.

Ogsaa paa det internationale Marked var Pengeforholdene yderst gunstige. Englands Bank, hvis Rentefod i 1891 ikke var under 3 %, holdt den hele Sommeren paa 2 %. Den franske Bank kunde ved stadig flydende Pengebestand forhøje sit Guldforraad med 170 Mill. Frs., hvilket delvis skyldtes de amerikanske Guldtilførsler, der varede næsten hele Aaret. I de forenede Staters Regjeringskredse synes man ligeoverfor den stærke Guld-export at erkjende, hvilken stor Feil man har begaaet ved de Sølvkliken tildels af politiske Grunde tilstaaede Koncessioner, der ikke hindrede Sølvets i Aarets Løb stærkt fortsatte Værdiforringelse. Ogsaa den paa Foranledning af de forenede Stater i Brüssel sammentraadte internationale Myntkonferentse maatte skilles uden foreløbig at have opnaaet noget Resultat, saa at Sølvets Fremtid endnu er ligesaa uvis som før.

Til Nedgangen i Børsvirksomheden bidrog ogsaa Tanken paa, at de økonomiske Forhold i en Række Stater, som Børsen i Opgangens Tid havde indrømmet altfor stor Kredit, for en stor Del ikke alene ikke er blevet bedre, men endog har forværret sig og delvis udviser mere eller mindre kriseagtige Fænomener. Efterat der i Foraaret allerede var udbrudt en Katastrophe i flere af Sydamerikas Stater, indtraadte ogsaa Portugal blandt de Stater, som ikke efterkommer sine Forpligtelser ligeoverfor fremmede Statskreditorer.

En ringe Forbedring viser de økonomiske Forhold i Argentina, hvor Handelen atter begynder at tage Liv.

I de forenede nordamerikanske Stater har Cleverlands Valgseier vakt Haab om, at Beskyttelsessystemet snart vil blive brudt, og de europæiske Produkter atter mere end i de sidste Aar finde Indgang paa det amerikanske Marked. Paa Grund heraf hilsendes Resultatet af Præsidentvalget med stor Tilfredsstillelse i europæiske Handelskredse, idet man dog ikke overser, at under det nye System Forandringen i Lovgivningen kun kan ske efterhaanden, hvorfor Fordelene for Europas Exporthandel maaske kun vil udvikle sig langsomt.

En Oversigt over forskellige Statslaans efter de gjældende Kurser beregnede Rentabilitet giver følgende Resultat:

	Decbr. 1889.	1890.	1891.	1892.
3½ % preussiske Consols.	3.40	3.85	3.57	3.50
3 % svenske Laan	3.36	3.48	3.66	3.49
3 % norsk Laan	3.37	3.47	3.62	3.45
4 % østerrigsk Guldrente	4.35	4.26	4.31	4.13
4 % ungarsk Guldrente	4.69	4.46	4.52	4.25
5 % italiensk Laan	4.65	4.74	4.85	4.71
4 % russisk Laan	4.42	4.17	4.46	4.23
3 % portugisisk Laan	4.64	5.37	9.27	4.64
4 % spansk Laan	5.53	5.38	6.03	6.22
4 % ægyptisk Laan	4.35	4.19	4.24	4.11
4 % United States	2.18	2.40	2.60	2.57

Under den stærke økonomiske Depression, der herskede i hele det forløbne Aar, har selvfølgelig den fra tidligere Aar overførte Spænding i de sociale Tilstande ikke kunnet bedres. Resultaterne af Kampen mellem den faste Besiddelse og den mobile Kapital betegner i forskellige Henseender et kulturelt Tilbagekridt. De uheldige økonomiske Forhold udelukkede ogsaa nogen Bedring for Arbejderklassen; tvertimod gjorde de for mange

Industrigrene ugunstige Konjunkturer det meget vanskeligt at opretholde de i gunstigere Tider indførte Lønsforhøielser, især da ogsaa den sociale Lovgivning paalagde nye Byrder. Desuagtet meldes kun enkeltvis om Arbejderafskedigelses i Storindustrien, fraseet Jern- og Staalbranchen, og større Lønsnedsættelser synes kun at være forekommet i Aarets sidste Maaneder, især i de Industrigrene, der mest led under den ugunstige Konjunktur.

Hertil hører navnlig Kulindustrien, hvis Produkter stedse gik tilbage i Pris, hvortil kom, at Karteforeningerne altfor længe havde standset Tilbagegangen, og Produktionen paa Grund af de derved frembragte Illusioner stedse var tiltaget mere og mere. Afkastningen er saaledes for mange Anlæg reduceret til et Minimum eller endog bleven tvivlsom. De hidtilværende Syndikater viste sig magtesløse, angivelig kun, fordi de ikke havde nogen Indflydelse paa Produktionen, og heraf opstod Tanken om en ny, mere omfattende og bedre ordnet Syndikatsdannelse. I Distriktet Dortmund dreves i 1891 173 Kulværker med et Belæg af 138 739 Mand og en Produktion af ca. 37 Mill. T. Man har nu fattet den Plan at samle hele denne Produktion, uagtet dens store Splittelse, til et eneste Syndikat for derved ved ensartet Fastsettelse af Produktion og Priser at undgaa en Fortsættelse af den for Kulindustriens Rentabilitet saa resikable Konkurrencekamp. Hermed var man især ivrig optaget i det sidste Kvartal.

De gennemsnitlige Kulpriser paa Børsen i Essen for Aarene 1890, 1891 og 1892 var følgende: Gasflamme kul 1890 12.36, 1891 11.02, 1892 9.75, Fedtkul 10.72, 9.86, 8.50, magre Kul 11.00, 9.73, 7.75, Gaskul 13.47, 12.91, 11.75, Støberikokes 22.00, 17.00, 14.63, Masovnkokes 19.78, 13.50, 12.00, Briketts 14.64, 14.25, 11.38.

Af de vigende Priser for Kul kunde de Industrigrene, der i højere Grad er henvist paa Konsum af Kul, navnlig Jernindustrien, drage Nytte. Desuagtet har dog denne Industri ikke havt gode Dage, idet Konsumenten ofte ikke holdt Skridt med Produktionen og Syndikaterne ikke kunde opretholde sine Priser, saaat Nedgangen i Priserne for de færdige Produkter var større end Produktionsomkostningerne.

Mange Jern- og Staalværker nødsagedes til Lønsreduktioner. Afskedigelser og Indskrænkninger. Malmforretningen i det tilgrænsende westphalske Distrikt var vedvarende stille, og større Afslutninger paa længere Tid er neppe skeet, undtagen i svensk Jern, hvorefter betydelige Kvantiteter er kjøbt. Paa Rujern manglede Afsætning i alle Sorter, og Priserne gik ned. Produktionen af Støberi- og Hæmatit-Rujern steg temmelig stærkt, men da Forbruget ikke tiltog, voxede Forraadene paa Foreningsværkerne med et Par Tusinde T. mod ved Aarets Begyndelse. Priserne gik ned med 3—4 M. pr. T. Det forventede Opsving i Stangjern bekræftede sig ikke, hvilket man vel for en stor Del kan tilskrive de mange Forretningsvanskeligheder, som staar i Forbindelse med Koleraen, og hvis Eftervirkninger endnu ikke er forsvundet. Exporten af Traadjern steg om Høsten betydeligt, uden at dog Priserne bedredes. I Jernblik var Afsætningen mangelfuld. Jernstøberierne var tilfredsstillende sysselsat, da Efterspørgselen efter Bygningsmateriale var stor paa Grund af vedvarende godt Høstveir. Maskinfabrikkerne havde i det Hele aftagende Sysselsættelse.

Da de preussiske Statsbaners Bestillinger hos Jernindustrien ikke var saa stor som i det foregaaende Aar, foreslog flere Værker Styrelsen at dække dens Behov til Overbygningsmateriale for længere Tid til faste Priser.

Disse sattes saa lavt, at Forvaltningen gik ind paa Tilbudet, og kort derefter gjorde store Lokomotivbestillinger, saaat der ialfald i denne Branche endnu er sørget for Sysselsættelse ialfald i rum Tid.

Textilindustrien havde forøget Beskæftigelse og arbeidede med større Udbytte end før. Desuagtet viser Aktieselskabernes Regnskaber for 1892 i det Hele intet bedre Resultat end i 1891. Navnlig gjælder dette de Bedrifter, der befatter sig med Bomuldsgarn og Bomuldsvævning, og ikke mindst Kamgarnsspinderierne. Noget bedre Resultat gav Væverierne for uldne og halvuldne Stofte.

Ølbryggerierne gav bedre Udbytte end i 1891 paa Grund af heldigere Afsætnings- og Produktionsbetingelser; men de staar i Fare for en trykkende Tillægsbeskatning.

Med stort Held arbeidede den kemiske Industri, der drog Nytte af det ved Koleraen fremkaldte stærke Behov for Desinfektionsmidler.

Især paa Grund af Koleraen og den derved foraarsagede Standsning i Exporthandelen gav Skibsfarten meget ugunstige Resultater. I Aarets første Halvdel opnaaedes vistnok et betydeligt Udbytte, men dette udjævnedes for det meste ved de senere lidte Tab. Ogsaa de i de forenede Stater fastsatte Forhindringer af Indvandringen bidrog til at formindske Udbyttet af denne Bedrift.

Resultaterne af Jernbane driften var ret ugunstige. De preussiske Statsbaner viser siden 1ste April en Nedgang i Indtægter af 8.46 Mill. M. eller 2.7 %. Næsten alle andre tyske Baner har ogsaa mindre Indtægter.

Man har ventet sig en Forbedring i Handelen derved, at Kornhøsten var væsentlig større end i 1891, eller for Preussen 12.68 Mill. T. mod 10.89 Mill. T. i 1891. Ikkedestomindre udviser Aaret ogsaa for Kornforretningens Nedgang, væsentlig foranlediget ved Ostindiens og Amerikas uhyre Produktionsevne, der langt overgik alt, hvad man hidtil havde erfaret. De uhyre Forsendelser fra disse Lande trykkede stadig Priserne mere ned og lammede delvis ganske Handelen. Dertil kom om Foraaret Udsigterne til en stor Høst i Tydskland, der i August viste sig endog langt at overtræffe Forventningerne. Rug, der i August 1891 kostede ca. M. 260 pr. Ton, betaltes i Juli 1892 med 190 M. og efter den nye Høst med 130—132 M. Hvede kostede i August 1891 250—260 M. pr. Ton, men i September 1892 160 M., der efterhaanden gik ned til 150—155 M. Fra Havre var Forskjellen ikke saa stor, men udgjorde dog 40 M. pr. Ton. Midt i September tog Rugprisen sig atter op til 150—154 M., men dette varede ikke længe, da Poteteshøsten blev endnu rigere end ventet. Under disse Forhold blev der ikke synderlig Spørgsmaal om Indførsel af Brødkorn fra Udlandet, og der importeredes hovedsagelig kun Mais fra Amerika og Foderbyg fra Rusland, senere ogsaa Havre fra Bøhmen.

Der klages over Arbejdslønnens vedvarende Stigning, samt over tiltagende Byrder og Afgifter og de Ofre, som foraarsages ved Mund- og Klovesygen. Priserne for Melke- og Avlskreaturer staar godt, hvorimod der klages for Fedekvæg. Forpagtnings- og Kjøbepriserne for Grundstykker er endnu stigende, især i de bedre Egne, hvor der dyrkes Sukkerroer; en nedadgaaende Bevægelse konstateres kun i Marskegnene ved Nedreelben.

Gjennemsnitspriserne for de 10 Aar 1883—92 paa de vigtigste Levnetsmidler var efter Opgaver fra 23 af Tydscklands største Markeder pr. 1000 Kg. i Mark for:

	Hvede.	Rug.	Byg.	Havre.	Poteter.
	179	153	147	141	52.8
for 1891:	221	207	167	161	73.7
- 1892:	188	176	155	148	64.6

For Sukkerindustrien stillede sidste Driftsaar sig noget ugunstigere end det forrige. Sukkerpriserne var under den fornemste Salgstid noget høiere end i 1891. I Henhold til stedfundne Salg er Middelprisen for Grundlage 88 % paa Magdeburger Sukkermarked 17.45 M. mod M. 16.65, 15.50 og 18.55 i de tre foregaaende Driftsaar. Gjennemsnitshøsten af Roer pr. Hektar var 1890/91 322 DCtr. og 1891/92 282 DCtr. Antal af arbejdende Fabriker gik ned fra 406 til 403. I samlet Bearbejdelse af Roer staaar Aaret tilbage for det forrige med 11 353 172 DCtr. eller 19.7 %. I det tydske Rige erlagdes Afgift af 403 Fabriker for 94 880 022 DCtr. i 1891/92. Udførselen faldt ikke saa meget som Produktionen, og udgjorde af raffineret Sukker i 1891/92 2 376 507 DCtr. mod i 1890/91 2 355 915 DCtr., og af Raasukker i samme Aar DCtr. 4 368 487 og 4 932 548. Forbruget er ogsaa gaaet lidt tilbage,

Produktionen af Roesukker i Europa, indbefattet Produktionen i Spanien og Madeira, udgjorde for det tydske Rige, beregnet i Raasukker af middels Godhed, i 1891/92 1 198 156 Tons mod 1 331 965 i 1890/91, i Frankrige 650 377, Østerrige-Ungarn 786 566, Rusland 550 994, Belgien 180 377 og Holland 46 815 Tons. Europas hele Produktion var, indbefattet Danmark, Sverige, Italien, Rumænien, Spanien og Madeira, 1891/92 3 501 230 Tons mod i 1890/91 3 710 805 og 1880/90 3 633 630 Tons.

Om Sukkerraffinaderiet er der kun ugunstige Meddelelser, da der hele Aaret igjennem var et slemt Misforhold mellem Priserne paa raat og raffineret Sukker, hvorhos Raffinerierne af Hensyn til den 1ste August 1892 i Kraft trædende nye Lov om Sukkerafgiften maatte bestræbe sig for at blive kvit sine Forraad indtil Begyndelsen af den nye Arbejdsperiode, og det derved foranledigede stærke Tilbud havde stor Indflydelse paa Priserne paa Raffinade.

Indtil Aaret 1836 var den tydske Produktion af Hvidbedesukker uden nævneværdig Betydning, da Sukkerforbruget næsten ganske dækkedes ved Indførselen af indisk Sukker. En Forandring heri indtraadte først, da den indenlandske Roesukkerindustri efterhaanden mere udbredte sig og endelig fik saadan Udstrækning, at den fra Aaret 1866/67 af ikke alene ganske dækkede Tydscklands Behov og indskrænkede Forbruget af fremmed Sukker til en ringe Brøkdel, men ogsaa kunde afgive betydelige Overskud til Udlandet. I Aarene 1857—65 bestod kun to, en Tid kun en, Fabrik i det forrige Kongerige Hannover, der forarbejdede fra 42 174 til 218 120 Dobbeltcentner Roer, mod nu 44 Fabriker og 10 629 971 DCtr. Antallet af Fabriker og Bearbejdelsen af Hvidbeder i Provindsen Hannover var 1886/87 5 Fabriker og 336 326 DCtr. Roer, 1870/71 8 og 720 570 DCtr., 1875/76 20 og 2 932 995 DCtr., 1880/81 30 og 6 200 342 DCtr., 1883/84 34 og 9 005 604 DCtr., 1884/85 41 og 10 750 828 DCtr., 1890/91 45 og 10 629 971 DCtr.

Trælastforretningen led ogsaa af Forretningernes Gang i det Hele. Efterspørgselen for Modeller og Indpakning var mindre end i 1891. Nybyg-

ning og Udvidelse af Fabriker, der i 1891 gav den herværende Træhandel et stærkt Fremstød, fandt kun Sted i ringere Omfang. I Byen Hannover byggedes i 1892 325 Vaaningshuse mod 343 i 1891. Importen af svensk Trælæs var større end i 1891, men Afsætningen ikke tilsvarende, hvorved store Lagere ophobes paa Stabelpladsene, saa at Importørerne nu er lidet tilbøielige til at indgaa paa Producenternes høiere Fordringer.

I Textilindustrien var Forholdene, som nævnt, skjøndt noget bedre, saa dog fremdeles ugunstige. Bomuldspriserne havde indtil Slutningen af Marts med faa Afbrydelser en tilbagegaaende Tendens og gik saa lavt ned, som man ikke havde kjendt paa 50 Aar. Senere indtraadte Forhøielser, men derpaa atter Nedgang. Derhos aftog Forskjellen mellem Bomulds- og Garnpriserne, saaat Aaret 1892 var meget tabbringende for det Hannoverske Bomuldsspinderi og Væveri. Senere er dog indtraadt en betydelig Bedring, og Priserne for Bomuld og Garn er stærkt steget, saa at der atter aabner sig Udsigt til en bedre Fremtid for denne store Bedrift. I Bomuldssilkeindustrien var Forholdene gunstigere, og den herværende mekaniske Væveri kunde oftere forhøje sine Priser.

Gummifabrikationen var rigelig beskjæftiget, og de to herværende store Anlæg, die Continental-Caoutchouc- und Guttapercha-Compagnie og die Hannoverische Gummikamme-Compagnie gav i Dividender resp. 27 pCt. og 12 pCt.

Uldvaskeriet og Kjæmmeriet hersteds opviste gode Resultater og gav i Udbytte 10 pCt.

De Hannoversche Papierfabriker Alfeld-Gronau havde derimod et ugunstigt Aar, dels paa Grund af Nedgang i Papirpriserne, der ofte neppe dækkede Produktionspriserne, dels ogsaa af Mangel paa Behov og Bestillinger.

Det Hannoversche Maschinenbau-Actien-Gesellschaft, før Georg Egestorff, var i det Hele godt beskjæftiget, navnlig med Anlæg af Vandværker for Byer og større industrielle Etablissements, bl. A. de nye store Pumpemaskiner for Berlin. I Aaret afleveredes 120 Lokomotiver.

Bernhard Caspar.

Livorno.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	6	2 005	-	-	6	2 005	-	-	Lire 12 445
” Norge til Vicekonsuls- stationerne	20	7 413	-	-	20	7 413	-	-	” 37 608
” Sverige til Hovedsta- tionen	2	2 086	-	-	2	2 086	-	-	£ 1 645
” andre Lande til Hoved- stationen	12	9 584	-	-	12	9 584	-	-	{ £ 4 827
” andre Lande til Vice- konsulstationerne . .	2	2 203	-	-	2	2 203	-	-	{ L. 38 950
Ialt	42	23 291	-	-	42	23 291	40	23 054	Lire 35 490
II. Afgaaede:									
Til andre Lande fra Ho- vedstationen	6	2 083	13	11 469	19	13 552	-	-	-
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	17	5 988	6	3 751	23	9 739	-	-	-
Ialt	23	8 071	19	15 220	42	23 291	40	23 054	

Af svenske Skibe ankom 4 dr. 3 873 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. L. 1 039.52, ved Vicekonsulst. L. 521.24, hvoraf tilfaldt Konsulen L. 260.61. Af svenske Skibe ved Hovedst. L. 341.60. Ialt tilfaldt Konsulen L. 1 641.73. Expeditionsgæbyr af norske Exp. L. 26, af svenske L. 12.60.

Aarsberetning dateret 14de Marts 1893.

Af de fuldstændige Fortegnelser over de norske ankomne og afgaaede Fartøier, samt summarisk Opgave over Antal og Drægtighed over de svenske Fartøier, som jeg havde den Ære at indsende til det høie Departement den 25de Januar, fremgaar, at 40 norske Dampskibe, og 2 smaa Seilere, (med Fisk fra Newfoundland) have besøgt Distriktets Havne, nemlig 42 imod 38 i 1891. Antallet af de svenske Fartøier ankomne til Livorno har været 4 Dampskibe, imod 2 i 1891; intet svensk Skib ankom til Vicekonsulsstationen i Civitavecchia.

Fragtsatserne i 1892 vare som følger: til Østersøen: med Marmor 25 à 30 sh. stg., med Stykgods 30 à 40 sh. stg. pr. 1 000 Kilos. Til Hamburg med Marmor 20 à 25 sh. stg. og Stykgods 20 à 35 sh. stg. pr. Ton. Til London med Marmor 10 à 12 sh. stg., Arbeider deraf 15 à 20 sh. stg. og Stykgods 15 à 20 sh. stg. pr. Ton. Til Amerika U. S. pr. Dampere med Marmor 18 sh. stg., Klude 20 sh. stg., Sæbe 30 sh. stg., Oliven Olie i Fade 35 sh. stg., in full pr. Ton.

Handelen mellem Norge og Distriktet viser sig at være livligere Aar efter Aar.

I afvigte Aar indførtes til Livorno direkte fra Norge med Dampere, samt over Hull, Genua og Hamburg, ca. Kilos 410 600 Rundfisk, og ca. Kilos 230 000 Klipfisk, og til Civitavecchia 1 111 Tons Klipfisk med norske Route-Dampskibe, og 4 Tons Stokfisk; disse sidste antagelig som et Forsøg.

Rundfisk. I Juli Maaned og saagar i August, blev denne Fiskesort kjøbt af herværende Spekulantere til følgende Priser; Prima Vestre L. 65.50, Fin Hollænder L. 61.50 pr. 100 Kilos „Cif“, senere betaltes for fin Hollænder, (hvid Fisk som her foretrækkes) L. 67 pr. 100 Kilos pr. Steamer, Cost, Fragt og Assurance.

Nuværende Detail-Priser, for Vestre L. 85 og for fin Hollænder L. 70 à 72 pr. 100 K.

Italiensk Sortering, paa dette Marked, er nu omstunder næsten usælgbar; disse Fiskehandlere ere blevne meget vanskelig at tilfredsstille.

Norsk Klipfisk. Denne Fiskesort concurrerer stærk med den Newfoundlandiske, og saagar sommetider foretrækkes for den.

I Begyndelsen af Sæsonen betaltes for norsk Klipfisk L. 63, og senere faldt Prisen à L. 50 pr. 100 Kilos, „Cif“.

Vaarsild. I August Maaned ankom hertil fra Bergen et lille Parti af 20 Tønder, hvis Kvalitet fandt megen Bifald, og forhandlede à L. 23¹/₂ pr. Fad.

Af fremmede Fiskevarer var dette Marked i forrige Aar vel forsynet.

Newfoundlandiske Klipfisk. En Mængde Ladninger ankom til denne Havn, som solgtes overhovedet til følgende Priser: St. John 20 à 21 sh. stg., Labrador 15 à 16 sh. stg. pr. Cwt. Cif.

Engelsk saltet Sild, „Pilchards“, opnaaede en Pris af L. 31 à 35 pr. Tønde, ufortoldet.

Røget Sild fra fra Yarmouth, „Herrings“, Lire 26 à 30 pr. Tønde.

Saltet Lax, „Salmon“, 115 sh. stg. pr. Tønde „Cif“.

Italiensk Anchois, „Acciughe“, L. 100, 120 à 150 pr. 100 Kilos, efter Kvaliteten.

Spansk Sild, „Sardina prensada“. En overflødig Mængde importeredes hertil; Prisen varierede fra L. 7, 8, 10, 12, 14, 15 til 16 L. pr. 1000 Fisk, efter Fiskens Kvalitet og Ankomsttiden fra August til Januar.

Norsk Træløst indføres aldrig hertil.

Desværre maa jeg gjentage hvad jeg allerede med Bekymring har anført i mine forrige Beretninger, at Handelen og Skibsfarten mellem Sverige og Livornos Distrikt har meget aftaget i de senere Aar, og især beklagelig er det, at der kun ringe er Udsigt at dette uheldige Forhold kan i en nærmere Fremtid forandres til det Bedre.

Svenske Lloyds Dampskibe besøge kun sjelden denne Havn, saaledes maa de fleste af dette Lands Produkter sendes herfra til de forenede Riger med danske Dampere over København.

Hvad svenske Udførsels-Artikler angaar, er kun lidet at berette.

Trævarer. Med et italiensk Seilskib ankom hertil fra Neder-Calix ca. Tylvter 1 200 Planker (230 Standards,) hvis Indkjøbspris antages at være L. 45 à 46 pr. Tylvt 3 × 9.14 Fods Cost, Fragt og Assurance Livorno.

Detail-Prisen for Furu Planker varierer fra L. 55 à 60 pr. Dussin. Planker og Bræder fra det Adriatiske Hav, og Pitch Pine fra Amerika, forsyne dette Marked med Trælast, og derved tilsidesætter for en stor Del Østersøiske Planker.

Af Bjelker fra Sverige har ingen Tilførsel fundet Sted i 1892.

Tjære. Fra Sverige og Finland ankom hertil 800 Tønder; Prisen varierer fra L. 32 à 36 pr. fuld Tønne.

Beg. Fra Archangel importeredes 1 200 Tønder; Prisen noteres i L. 17 à 18 pr. 100 Kilos.

Gamle Jernbaneskiner. Af disse ankom til Livorno fra Sverige 3 Ladninger, nemlig: Fra Ystad med norsk Dampskib „Seaton“, 1 125 Tons, Værdi L. 97 000, fra Stockholm med norsk Dampskib „Freya“, 2 200 Tons, Værdi L. 190 000, fra Stockholm med italiensk Skib „Emilia“, 1 016 Tons, Værdi L. 8 600.

Stangjern og Hestesøm; ingen Indførsel fandt Sted fra Sverige i afvigte Aar.

Vexel-Cours 1892. 3/M. London, Januar 25.55, Juli 25.90, Decbr. 25.86 pr. £. 3/M. Tydskland, Januar 125.75, Juli 126.90, Decbr. 126.80 pr. 100 Rm. Sigt. Frankrige Januar 102.25, Juli 103.50, Decbr. 103.90 pr. 100 Francs.

Rundfisk og Klipfisk indført 1892: Rundfisk i Januar fra Hamburg 11 Baller, Februar fra Genua 10, Hamburg 77 Baller, Marts fra Genua 212, Hamburg 30 Baller, April, Genua 138, Hamburg 391, Neapel 5 Baller, Mai, Hamburg 425, Genua 118 Baller, Juni, Genua 35, Hamburg 255, Hull 10 Baller, Juli, Genua 27, Hamburg 170 Baller, August, Bergen 300, Genua 40, Hamburg 105, Amsterdam 50 Baller, September, Genua 10, Amsterdam 13, Hull 65, Hamburg 100 Baller, Oktober, Genua 14, London 6 Baller, November, Genua 8, Hull 76 Baller, December, Bergen 600, Hamburg 566, Hull 308, Genua 3 Baller, ialt 4 106 Baller.

Klipfisk: Juli Dpsk. „Hugin“ fra Bergen, 500 Baller, „Leo“ fra Hull 300 B., August, „Nordlyset“, Bergen, 600, „Erik Berntsen“, Bergen, 150 B., „Anna“ fra Christianssund 750 B., ialt 2 300 Baller.

Til Civitavecchia ankom 4 Tons Rundfisk, 1 111 Tons Klipfisk.

Harald Kield Stub.

Berlin.

Aarsberetning dateret 14de Marts 1893.

Allerede i forrige Aar fremholdt jeg, at Handel og Rørelse i 1891 led under Stagnation og nedgaaende Konjunktur paa næsten alle Forretningslivets Omraader. Om det forløbne Aar gjælder dette i endnu høiere Grad.

Den Krise, som siden 1890 har trykket Europa, har ogsaa for Tydskland kun antaget en mere udpræget Form, der har vist sig i synkende Værdier og Mangel paa nye Foretagender.

Ved nogle fremmede Staters manglende Evne til at opfylde sine Forpligtelser er den tydske Almenhed, som for en ikke ringe Del har havt sine

Besparelser nedlagt f. Ex. i argentinske og portugisiske Papirer, paaført store Tab, der paa den ene Side har havt til Følge en Utilbøielighed til at deltage med den ledige Kapital i produktive Foretagender, og en Tilbageholdenhed i kapitaleiende Kredse, der først nu i Begyndelsen af 1893 af flere sammenstødende Grunde synes at ville vige for en mere optimistisk Betragtning. Hertil kom, at for Tydsklands Storindustri, som først i de sidste Aar har naaet en betydelig Udvikling, dens fornemste Marked, Nordamerika, for en stor Del er blevet stængt ved Toldbestemmelser. Sydamerikas usikre Pengeforhold og Stagnationen i Jernbane- og andre Bygningsforetagender har heller ikke undlagt at øve en skarpt fremtrædende Virkning paa Tydsklands Jernindustri. Hvorvidt denne er af forbigaaende Betydning er vanskeligt at bedømme. Alle Kulturlandes Bestræbelser gaar for Tiden ud paa at gjøre sig uafhængige af det udenlandske Marked med Hensyn til Frembringelse af Industriprodukter, og dette er sikkert en af de Faktorer, hvormed de industridrivende Nationer maa regne i Fremtiden.

At under disse Forhold Udbyttet saavel af Kul- som Jernindustrien viser sig mindre lønnende er klart, og den Stigning i Produktionen, som bliver nødvendig for at udjævne Prisfaldet, kan kun virke skadeligt for Industrien i og for sig. Dog synes det nye Aar ogsaa paa dette Omraade at ville blive mere lovende end det forløbne.

Uagtet de ovennævnte Omstændigheder viser Tydsklands Handelsbalance en forholdsvis gunstig Stilling:

1892:	Indførsel	M. 4 463 093 000,	Udførsel	M. 3 327 980 000
1891:	Do.	- 4 403 404 000	Do.	- 3 339 755 000

Dette har for en stor Del sin Grund i Aarets gode Høst, saavel af Korn som Poteter, hvorved Landet antages at have gjort en Besparelse eller havt et Udbytte af ca. 600 Millioner Mark. Den gode Høst medførte selvfølgelig et Prisfald paa endel nødvendige Konsumtionsartikler, som det delvis fremgaar af følgende officielle Prisnoteringer for Oktober:

	pr. 1 000 Kg.	Hvede.	Rug.	Havre.	Byg.	Poteter.	Oxekjød.
1892:	M.	153.33	140.23	146.15	137.80	23.33—37.50	102.60
1891:	-	224.21	211.23	165.63	153.33	41.67	110.93
		Rugmel.	Hvedemel.	Smør.	Raasukker.	Roeolie.	Sild.
1892:	M.	19.11	22.50	207—247.50	28.50	49.83	35—18.80
1891:	-	29.05	31.17	170.39	35.92	60.19	39.04
		Kaffe.	Ris.	Fedt.	Humle (Nürnberg pr. 100 Kg.).		
1892:	M.	150	20.37	83.25	240—350		
1891:	-	158.71	22.83	69.86	220		

Hvad Pengemarkedet angaar udmærkede det sig ved usædvanlig Tilgang paa Kapital og deraf følgende lav Rente.

Den tyske Rigsbanks officielle Diskonto var ved Aarets Begyndelse 4 %, men sank allerede den 11te Januar til 3 %, hvilken Rentefod blev gjældende til den 28de Oktober, da den atter steg til 4 %, som bibeholdtes til Aarets Slutning.

Privatdiskontoen var i Gjennemsnit for Aarets forskjellige Maaneder:

Januar 1.854 %, Februar 1.565 %, Marts 1.458 %, April 1.495 %, Mai 1.377 %, Juni 1.793 %, Juli 1.4375 %, August 1.444 %, September 1.855 %, Oktober 2.175 %, November 2.341 %, December 2.894 %. Diskontosatsen for Aaret bliver saaledes 1.807 % mod 3.06 % i 1891.

Til Sammenligning anføres Englands Banks Diskontosatser i 1892, da disse har stor Indflydelse paa de øvrige europæiske Banker:

$\frac{1}{1} - \frac{21}{11}$, $3\frac{1}{2}\%$, $\frac{22}{1} - \frac{7}{4}$, 3% , $\frac{8}{4} - \frac{28}{4}$, $2\frac{1}{2}\%$, $\frac{29}{4} - \frac{20}{10}$, 2% , $\frac{21}{10} - \frac{31}{12}$, 3% .

Blandt de faa Emissionsaffærer, som er forekommet i Aaret, maa først og fremst fremholdes det tyske Riges 3% Laan paa 160 Millioner og det preussiske 3% konsoliderede Laan paa 180 Millioner Mark. Disse, der blev udgivet til en Kurs af 83.60 $\%$, gav et godt Resultat.

Emissionen af udenlandske Statspapirer var særdeles begrændset. Af disse kan nævnes den norske Stats 4% Laan 10 Mill. Kr. til den gode Kurs $100\frac{5}{8}\%$, det rumænske 5% Laan til Beløb $37\frac{1}{2}$ Mill. Mark à 97.50 $\%$, og Byen Kjøbenhavns 4% Laan paa $5\frac{1}{2}$ Mill. Kr. til 100.25 $\%$.

De ledende Banker har under saadanne Forhold ikke kunnet opnaa det foregaaende Aars Uddelinger, som fremgaar af følgende Fortegnelse over deres Dividender i 1892:

Reichsbank 6.38 $\%$, Disconto Comm. 6 $\%$, Deutsche Bank 8 $\%$, Darmstädter Bank 5.25 $\%$, Berliner Hand. Ges. 6 $\%$, Dresdner Bank 7 $\%$, Nationalb. für Deutschl. 5 $\%$, Mitteldutsche Cred. Bank $4\frac{1}{2}\%$, Deutsche Genossensch. Bank $4\frac{5}{6}\%$.

Hypothekbankernes Virksomhed var derimod temmelig livlig, og Resultatet deraf viser sig i forholdsvis gode Dividender:

Deutsche Grundschuldbank 6.5 $\%$, Deutsche Hypoth. Bank, Berlin 7 $\%$, Deutsche Hypoth. Bank, Meiningen 6 $\%$, Gothaer Grund. Cred. Bank 3.5 $\%$, Hamburger Hyp. Bank 8 $\%$, Pommerske Hyp. Bank 6 $\%$, Preuss. Hyp. Bank 6.5 $\%$, Preuss. Hyp. Vers. Ges. 6 $\%$, Süddeutsche Boden Cred. Bank 7 $\%$.

Den skandinaviske Kurs stod hele Aaret temmelig høit og var for Sedler: høiest 112.90 i Juli, lavest 111.75 i Januar. For Vexler høiest 112.50 i August og September, lavest 111.90 i Januar.

Kurserne paa de norske Stats- og andre Papirer, der noteres paa herværende Børs, er følgende:
Det norske 3 % Statslaan, høist 87.75 % i Juli og August, lavest 83.25 % i Januar.

Det norske 4 % Statslaan af 1892:

høiest 102.25 % i August,

lavest 101.10 % i Juni.

Den norske Hypothekbanks $3\frac{1}{2}\%$ Obligationer:

høiest 94.50 % i Juni,

lavest 90 % i Mai.

Det tyske Rige indførte i 1892 29 507 301 300 Kg. Varer til beregnet Værdi M. 4 463 093 000, og udførte 19 891 049 600 Kg. til Værdi M. 3 327 980 000.

I 1891 var Importen Kg. 29 012 718 800 til Værdi M. 4 403 404 000, og Exporten Kg. 20 139 375 000 til Værdi M. 3 339 755 000.

Af Produkter fra Norge indførtes til Tydskland efter den officielle Statistik (i 100 Kg.)

Træløst: raa Stokke saget paa Længden, 40 828 (fra Sverige 402 288). Bygningstømmer 320 423 (fra Sverige 2 960 111). Snedkerarbejder, grove, 3 569 (fra Sverige 42 658).

Havre: 455 (fra Sverige 4 462).

Fisk: fersk 7 269 (fra Sverige 341 164), Sild 259 693 (fra Sverige 52 697).

Tran 83 048.

Sten: raa, Granit 324 563 (fra Sverige 2 660 543).

Malme: Guld-, Sølv- og Platinamalm 3 365, Svovlkis 22 590.

Kalk: fosforsur 13 409, Kaolin, Feltspath 19 061.

Da den tyske Statistik kun angiver Oprindelseslandet for en Del Varer, naar disse indføres i betydelig Mængde, er disse Opgaver af begrændset Værdi.

Nogle af vore Artikler have et ret godt Marked. Fiskeimporten er f. Ex. hvert Aar stigende, og de Forsøg, som er gjort fra norsk Side med frossen Kolje, er tildels kronet med Held.

Importen af Tyttebær (fra Sverige 2 439 300 Kg.) var i Aaret livlig og Varen betingede paa Grund af sin udmærkede Kvalitet, gode Priser. Desværre gjorde Koleraens Udbrud stor Skade paa denne Forretning.

Med norske og svenske Trævillahuse er ogsaa gjort Forsøg i Berlins Forstæder, og det synes ingenlunde usandsynligt, at man her kan finde et Marked derfor.

Som det turde være bekjendt, har Hs. Maj. Keiseren ved Potsdam ladet opføre for sig en Pavillon i ren norsk Stil, hvortil Alt er taget fra Norge; Udførelsen er endog skeet ved norske Teknikere og Arbeidere.

Handelen med levende Kvæg er temmelig livlig; dog har Priserne i det foregaaende Aar været lidet lønnende. At erholde en nøie Opgave over, hvor mange Kreaturer der kom særskilt fra Sverige, er meget vanskeligt, da uden Sammenligning den største Del deraf gaar over Danmark, og mangen Gang hidkommer som dansk Kvæg. Et Forsøg paa at faa igang en direkte Forbindelse fra Norrkøping med Stettin til Kreaturexport, blev opgivet.

Koleraen, der i Aarets Begyndelse optraadte heftigt i det vestlige Asien og Rusland, udbredte sig mere og mere mod Vest.

I Tyskland konstateredes de første Koleraatilfælde den 19de August. I Hamburg fik Epidemien en meget hurtig og heftig Udbredelse, uden Tvivl for en stor Del paa Grund af Hamburgs mindre gunstige Drikkevandsforhold. Allerede den 21de August viser 83 Sygdomstilfælde, og 22 Dødsfald, og de følgende Dage steg disse Tal i foruroligende Grad, saaat den 30te August viser det høieste Antal Sygdomstilfælde 1 081 og 484 Dødsfald. Fra denne Dag viser Epidemien en Tilbagegang, og den 24de Oktober var den første Dag siden dens Udbrud, der var uden Anmeldelse og Sygdomstilfælde. Ialt angrebes i Hamburg 17 975 Personer, hvoraf 7 611 døde.

Foruden Hamburg og Altona hjemsøgttes flere Steder af Farsoten, men nogen egentlig epidemisk Karakter antog den ikke.

I Berlin indtraf de første Dødsfald den 30te og 31te August. Ialt angrebes af Kolera 32 Personer og døde 15. 7 af disse var kommet hidreisende fra Hamburg, 14 tilhørte Besætningerne paa Flodbaadene, og næsten alle de andre kunde paavises at have været i Berørelse med denne Befolkning eller benyttet Flodvandet.

Man har ogsaa under denne Epidemi fundet, at Smitten med uden Sammenligning større Sandsynlighed udbredes langs og gennem Vasdragene end gennem Samfærdselen tillands, hvor derhos Kontrollen er lettere end paa Floderne og Kanalerne blandt en Befolkning, der for største Delen bor ombord paa sine Baade og anvender Flodvand til Drikkevand.

Ved Aarets Slutning kunde Koleraepidemien overalt i Tydskland ansees som ophørt, skjøndt enkelte Tilfælde er indtruffet hist og her.

I Begyndelsen af dette Aar er Koleraen, som det fremgaar af Konsulatets Rapporter herom, desværre optraadt flere Steder uagtet den ganske usædvanligt strenge Vinter. Myndighederne, der især i Berlin og Preussen er optraadt med særdeles Energi mod Sygdommen, har taget alle Forholdsregler for at møde et sandsynligt nyt Udbrud i den varme Aarstid.

Konsulatet vil i denne Anledning fremholde, at flere tyske Autoriteter ikke anser Karantæneforanstaltninger som en saa virksom Beskyttelse mod Sygdommens Udbredelse som man hidtil almindelig har ment, hvortil kommer disses rent ruinerende Indflydelse paa Handel og Samfærdsel.

Den af Tydskland i 1891 betraadte Vei, ved Handelstraktater at søge at aabne tyske Produkter Marked og fordelagtige Vilkaar, er ikke opgivet. Underhandlinger drives paa flere Kanter, hvilket turde bevise, at de vundne Erfaringer tale for dette Systems Fremgarg.

Dette gjælder ogsaa Loven om Selvtaxering, som, om den end ikke kan frakjendes Feil, dog sikkert har havt tilfølg, at de store Formuer i høiere Grad end før har været underkastet en rigtigere Beskatning. Hvorvidt de foreslaaede Stempel- og Maltsskatter vil opfylde de til dem stillede Forhaabninger, er for Tiden vanskeligt at afgjøre. Hvad særlig angaar Maltsskatten, turde de mindre Bryggerier rammes haardt deraf.

Understøttelsesforeningen har i Aaret givet Understøttelse til 191 Personer med M. 982.80 og som Laan M. 335.

Generalkonsulatet, som officielt er aabent fra Kl. 10--1 (Landsmænd modtages hele Dagen til Kl. 6 Em.) har fremdeles sit Lokale i Brüderstrasse 5.

Ed. Schmidt.

Indhold: Berlin S. 78. — Bombay S. 67. — Hannover S. 70. — Livorno S. 76.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1892 m. M.,

No. 5.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1893.

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

Guayaquil (Ecuador).

Aarsberetning for 1891, dateret 11te Februar 1893.

Aaret 1891 forløb normalt og da der der ikke holdtes nogen Kongres, forblev alle tidligere Love i Kraft, og ligesaa den nye Toldlov af 1890. Skjøndt Freden ikke er bleven forstyrret, var Resultatet af Aaret 1891 under Forventningerne.

Indførselen beløb sig efter Opgaver fra Toldboden i Guayaquil til Sucres 7 241 095. Skjøndt Importen er for stor for Ecuadors Konsumtion, viser den allerede en Nedgang i Forhold til tidligere Aar, antagelig paa Grund af at Staten nu kræver al Told betalt kontant, istedetfor som før efter 6 Maaneder, og dernæst maaske fordi Tilgangen paa Penge ikke var saa stor som i tidligere Aar, da betydelige Beløb er anbragt i nye Anlæg, som endnu ikke giver Udbytte. Importen af Drikkevarer aftog betydelig, især af Øl og Brændevin; det første paa Grund af Konkurrence fra the Guayaquil Lager Beer Brewery Association, der sælger et godt og drikkeligt Øl, og af Brændevin paa Grund af Konkurrence med de etablerede italienske Fabrikker. Ogsaa Vin, især Vino Vermouth of Torino, efterlignes her, men ikke saaledes som Brændevin. Indførselen af Vermicelli og Maccaroni gik ogsaa meget ned paa Grund af de her oprettede Fabriker derfor.

Udførselen var ogsaa mindre end i tidligere Aar, og opgives til en Værdi af Sucres 7 351 800; Forskjellen grunder sig især paa en mindre Export af Cacao.

Industrien gaar kun langsomt frem af Mangel paa Befolkning. Sukkermøllerne har især søgt at drage Arbeidere til fra det Indre, men dels døde Folkene paa Grund af det usunde Klimat, og dels vendte de tilbage til Andesbjergene af Frygt for Klimatet. En ny Sukkerfabrik er opført paa Galapagos-Øerne, der siges at gaa godt, en anden i Milagro-Distriktet er standset. I Guayaquil er oprettet en Sæbe- og Lysfabrik, der dog hidtil kun har produceret en ordinær Sæbe, der neppe kan konkurrere med den parisiske Michandsæbe.

Jernbaner. Linien Duran-Yaguachi og Chimbo er fratrækket Entreprenørerne, der ikke har kunnet opfylde sine Forpligtelser. Herom er der nu opstaaet Proces med Staten.

Gruber. Et nyt Selskab, væsentlig af New-York-Kapitalister, er dannet til Guldvaskning ved Esmeraldas. Gruberne i Zaruma-Distriktet synes efterhaanden at ville ophøre, da Udhyttet af Guld ikke staar i Forhold til Udgifterne. I Azogues, Provindsen Oro, arbejder et Selskab paa at udvinde Sølv, hvilket dog antagelig ikke vil gaa bedre end alle andre hidtilværende Grubeforetagender her.

Handel. Høsten af Cacao, hvorefter næsten al Handel afhænger, var i 1891 210 801 Quintaler, mod 364 920 i 1890. Toldindtægterne var i 1891 af Indførsel Sucres 1 645 196 og af Udførsel Sucres 127 524.

Udførselen beløb sig til Kg. Brutto ca. 28½ Mill., til Værdi Sucres 7 351 800, hvorefter Cacao Kg. 10 775 036, til Værdi Sucres 4 544 398.

Skibsfart. Af Seilskibe ankom 38 dr. 14 756 Tons. Heraf var tyske 7 dr. 3 113 Tons, danske 5 dr. 2 366 T., peruvianske 11 dr. 2 044 T., columbianske 1 dr. 18 T., ecuadorianske 2 dr. 137 T., nordamerikanske 3 dr. 2 093 T., franske 2 dr. 1 166 T., italienske 2 dr. 1 193 T., norske 2 dr. 663 T., chilenske 2 dr. 666 T., engelske 1 dr. 1 297 T. De to norske kom fra Malaga med Ladning.

Af Dampskibe ankom foruden de regulære engelske Postdampskibe (Pacific Steam Navigation Co.) og de chilenske do. (Compania Sud-Americana de Vapores) 30 dr. 50 239 Tons, hvorefter tyske 13 dr. 17 575 T., engelske 7 dr. 10 707 T., franske 10 dr. 21 957 T., tilhørende henholdsvis: Kosmos & Hamburg Pacific Dampschiff Linie, Gulf Line and Lampert-Holt og Compagnie Maritime du Pacifique.

Post pr. engelsk eller chilensk Dampskib via Colon til Europa gaar hver Lørdag, mod Syd til Corral etc. hver Mandag.

Bankerne har paa Grund af Konjunkturerne ikke gjort saa gode Affærer som i 1890. De betalte Dividender udgjorde: Banco del Ecuador 14 %, Banco Territorial S. 48 pr. Actie à 500, Banco International 13 %, Banco de Credito Hipotecario S. 102.40 pr. Actie à 7 600, Compania Ecuatoriana de Seguros S. 27 pr. Actie à 7 500.

Kurser. Vexler paa London £ 20, 3 D. S. Sucres 130—147, 90 D. S. 128½—145½, Paris frcs. 500, 3 D. S. S. 129—146, 90 D. S. 127½—144½, Hamburg M. 400, 3 D. S. S. 128—145, 90 D. S. S. 126½—144.

E. Rickert.

Karlsruhe.

Aarsberetning dateret 1ste Marts 1893.

Den ved Slutningen af min forrige Rapport udtalte Mening, at man endnu ikke kunde vente en gennemgribende Forbedring i de daværende mislige Forhold, har desværre bekræftet sig. Aaret 1892 maa betegnes som utilfredsstillende for Handel og Næring, i enkelte Brancher endog som helt slet. Af en hærjende Epidemis tunge Virkninger for Tydsklands første Handelsby rammedes ogsaa dette Konsulatsdistrikt. Aaret indtager saaledes en lav Plads i den siden 1ste Halvdel af 1890 atter nedadgaaende økonomiske Udvikling.

Stærkest led denne Gang vistnok Kornhandelen. Man begyndte Aaret med usædvanlig rige Lagere, — alene af Hvede næsten 1 Million Dobbelcentner —, idet man frygtede en Hungersnød i mange Lande. Istedet skaffede Nordamerikas overordentlig rige Høst en Mængde Kornvarer, som tilligemed de bedste Udsigter om en god Høst hjemme frembragte en Prisbevægelse, der hidtil ikke har havt Sidestykke. Priserne paa Hvede og Rug gik stadig nedad og staar for Tiden paa det laveste Niveau siden de sidste 10 Aar.

Kornpriserne (pr. Dobbelcentner) bevægede sig fra Januar til Mai, og derfra til Oktober, saaledes: For Hvede fra M. 24.69—21.14—18.49. For Rug fra M. 24.27—19.36—16.32. For Byg fra M. 17.75—16.79—17.29. For Havre fra M. 15.29—14.11—14.80.

Hvorledes Forretningsudbyttet maa have været i et Aar, da Hveden tilsidst var ca. 60 M., Rug ca. 80 M. pr. Ton billigere end i Begyndelsen, behøver vel ikke nogen særskilt Beskrivelse.

Forretningen i Bælgfrugter maatte følge med i de nedadgaende Kornpriser, fraseet den skadelige Indflydelse af en rig Poteteshøst.

Under maadelige Priser og god Kvalitet var Kjøbet af Humle fra Bryggerierne temmelig betydeligt. Den nye Høst var noget mindre end den tidligere, og om end kvalitativt ikke saa tilfredsstillende, gav den dog i det Hele et godt Produkt. Exporten til Amerika og Rusland er ligesom før af bekendte Grunde begrændset til et Minimum.

Frøhandelen, især i Kløver, var normal. Vore Aspargesproducenter klager over et mislykket Aar. For nordtysk Mel var dennegang ikke det sydtyske Marked lønnende før den nye Høst; senere spillede det en betydelig Rolle. Derimod var Afsætningen for vore Møller meget god, men Priserne ufordelagtige. Groshandelen med Brændevin og Handelsbrænderiet lider endnu under Ulighed i Lovgivningen om Udskjænkning af Brændevin i de forskellige Dele af Tydskland. Brænderiet og Presgjærfabrikationen stod især tilbage i 2det Halvaar. Maltfabrikationen led af Overproduktion og Følgerne af Kolera. Ølbryggeriernes Tilstand var paa Grund af de gunstige Humle- og Bygpriser meget bedre i 1892. Vinhøsten staar saavel med Hensyn til den store Gehalt af Most som dennes Smag ved Siden af de bedste Aargange siden 1875. Handelen i indenlandske Vine lader dog meget at ønske paa Grund af de trykkede Forhold. Forretningen i fremmede Vine bevægede sig ogsaa dette Aar inden normale Grændser. Sukkerraffineriernes Trivsel betinges af Prisforskjellen mellem Raasukker og Raffinade. I denne Henseende lod Aaret næsten hele Tiden meget tilbage at ønske. Sukkerhandelen gik som før, men synes at gaa mere stabile Forhold imøde; Konsumenten voxer og sidste Roehøst er ikke større end de tidligere. Sukkervare- og Chokolade-Industrien var godt beskjæftiget, men til trykkede Priser. Handelen i indenlandsk Raatobak var tilfredsstillende; for Cigarfabrikationen var derimod Afsætningen slæbende og kunde vanskelig bringes i Forhold til Produktionen. Denne Branche lider meget under de rigorøse og for Konsumenten skadelige Bestemmelser om Søndagshvilen.

Exporten af Faar og Faarekjød til Frankrige led under de betyngende Forholdsregler i dette Land. Heller ikke med Nordamerika kunde man dette Aar knytte nogen Forbindelser i Kjødvarer. Handelen med Æg var livlig uagtet de paa Grund af Koleraen høje Priser paa russisk Vare.

Af Sengefjær vandt kun de middels og ringere Sorter Bifald, som følge af Middelstandens økonomiske Forhold. Groshandelen i Kaffe havde

kun meget begrændset Nytte af den betydelige Prisstigning, men Aaret var dog i det Hele ganske tilfredsstillende. Kaffebrønderiet led under Mangel paa Konsum paa Grund af høie Priser. Speilfabrikationen klager over daarlig Afsætning og lave Priser. Cementindustrien gik fremdeles tilbage, uagtet Produktionen ikke blev tilsvarende begrændset. For Bygningsvirksomheden var Aaret i enhver Henseende ugunstigt. Teglværker og Stenfabriker var godt beskjæftiget, men til for lave Priser. Det sydtyske Kulmarked er stedse trykket, og Priserne gaar, uagtet Konvention, stedse nedad. Det samme gjælder Jern- og Metalvarer, hvortil Grunden søges i, at enkelte Konventioner er ophævet. Maskinfabriker og Støberier har med Undtagelse af Agerbrugsmaskiner, havt et mindre gunstigt Aar. I Telegraftraad og Kabler har Aaret været godt, takket være Virkningerne af Frankfurter-Udstillingen, der stedse gjør sig mere gjældende. For de fleste Specerivarer var Konjunktoren tilbagegaaende; derimod opstod efter Koleraen en meget betydelig Konsum med lønnende Priser for Groshandelen i enkelte pharmaceutiske Artikler. Kinin var godt efterspurgt, dog berettes om et kun forbigaaende Opsving af Priserne. I den kemiske Storindustri var ialfald enkelte Artikler begunstiget, som f. Ex. Soda og Chlorkalk, den sidste især paa Grund af nævnte Epidemii; derimod var Forretningen i Syrer lidet tilfredsstillende. Fremstillingen af Harpixprodukter (Lak, Fernisser etc.) lider som Hjelpeindustri for Bygnings- og andre Haandværksforetagender, af samme Vanskeligheder som disse. I kunstig Gjødning var Forretningen livlig, men Priserne ret lave. Tilførselen af Petroleum var større, Priserne lavere end i 1891. Oliefærø og Oliefrugter led under en nedadgaaende Bevægelse. For Sæbe klagedes over store Prisbevægelser for Raastoffet. Af Stenkulstjæreprodukter efterspurgtes især karbolholdige Tjæreolier af Hensyn til Koleraen; det samme gjælder Stenkulstjærebeg. I Anilinfarver var Forretningen i det Hele gunstig, men Exporten, især til China, led under slette Kursforhold. I revne Oliefarver var Forretningen efter Omstændighederne gunstig. Exporten af Klude paavirkedes naturlig stærkt af Koleraen. Forretningen i Tyl og Kniplinger opnaaede ikke det forventede store Opsving. I Manufakturvarer var Forretningen normal; ved Aarets Slutning bevægede Priserne for alle Bomuldsvarer sig stærkt opad. I Uldstrømpevarer var store Oplag paa Grund af mild Vinter. For Herreklæder var Priserne mindre lønnende end før. Fabrikationen af Jutesække var i Aarets 2den Halvdel paa Grund af de billige Priser tilfredsstillende, og et stort Antal Bestillinger er allerede gjort for næste Aar. I Tapetfabrikationen er Udsigterne ikke forbedret. Cellulosefabrikationen havde megen Fordel af Forbudet mod Indførsel af Filler til flere Lande. Rebslageriet holdt kun med megen Møie Driften paa samme Høide. Lædergroshandelen har ikke gode Resultater at opvise, heller ikke Groshandelen med Skovvarer, undtagen i Aarets første Halvdel. Derimod kan Handelen med Peltsvarer ikke kaldes slet. Den slette Gang i Handelen med Bord tilskrives dels Forretningsstanden i den nederrhinke Storindustri, dels en urimelig Underbyden i Konkurrentsen. Fabrikationen af Geværskafter lider af de samme Vanskeligheder som skildret i forrige Rapport. Møbelbranchen var vistnok beskjæftiget, men til vigende Priser. I Trætyper og andre Træutensilier var Forretningen træg; Udførselen til Frankrige var mere begrændset. Fabrikationen af Artikler af blødt og haardt Gummi og Asbest var ikke tilfredsstillende; det samme gjælder Fabrikationen af Korkeproppe og

K a m m e af Skildpadde, der stod paa Høide med det foregaaende Aar. I Skibsfarten klages over lave Fragter, og i Speditions kredse over Prisnedsættelser. Ligesaa klager næsten alle Slags Forsikringsselskaber. Pengemarkedet var ualmindelig flydende. Paa Børsen gik Kurserne næsten stedse ned, blandt andet foruroligedes man ogsaa af Udsigterne til nye Skattepaalæg.

Vi synes dog nu at være ved Slutningen af den tilbagegaaende Bevægelse og mange Tegn synes at tyde paa en Bedring i de almindelige Forretningsforhold i en ikke altfor nær Fremtid. Enkelte Industrier, som f. Ex. Spindrier og Væverier, var allerede ved Aarets Slutning levende beskjæftiget, og havde Bestillinger for længere Tid.

Robt. Koelle.

Leith.

Skibsfarten 1892.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragt.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.				Seilskibe. £	Dampskibe. £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.				
I. Ankomne.												
Fra Norge til Hovedstationen . .	59	9 342	17	7 672	1	1 499	1	1 338	78	19 851	3 810	3 529
„Norgetil Vicekonsulsstationerne .	392	68 138	121	60 357	57	8 245	33	11 804	603	148 544	28 309	23 142
„andre Lande til Hovedstationen .	50	15 193	14	9 499	6	1 782	4	2 925	74	29 399	15 295	7 810
„andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . .	363	164 559	116	54 376	306	60 817	219	94 236	1004	373 988	184 360	30 718
Ialt	864	257 232	268	131 904	370	72 343	257	110 303	1759	571 782	231 774	65 199
II. Afgaaede.												
Til Norge fra Hovedstationen . .	51	11 741	-	-	2	1 280	-	-	53	13 021	3 802	-
„Norgefra Vicekonsulsstationerne .	542	110 033	196	92 805	44	11 243	18	4 643	800	218 724	36 249	34 146
„andre Lande fra Hovedstationen .	22	7 592	16	10 329	43	8 000	21	11 911	102	37 832	4 290	3 315
„andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . . .	291	102 991	200	86 428	247	84 388	77	37 153	815	310 960	62 756	37 526
Ialt	906	232 357	412	189 562	336	104 911	116	53 707	1770	580 537	107 097	74 987

Af svenske Skibe ankom 523, dr. 226 980 Tons, hvoraf Dampskibe 249, dr. 156 242 Tons, Samlet Bruttofragt £ 63 837.

Aarsberetning dateret den 15 Marts 1893.

Følgende Ziffre udviser Omfanget af Norges Skibsfart paa Skotland og tilliggende Øer i Aaret 1892 sammenlignet med Aaret 1891.

	1891.		1892.		Forøgelse.		Formindsk.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Ankomne Fartøier:								
Med Ladning . . .	1 062	354 992	1 132	389 136	70	34 144	—	—
I Ballast . . .	605	189 815	627	182 646	22	—	—	7 169
Tilsammen	1 667	544 807	1 759	571 782	92	26 975	—	—
Afgaaede Fartøier:								
Med Ladning . . .	1 234	414 329	1 318	421 919	84	7 590	—	—
I Ballast . . .	445	145 096	452	158 618	7	13 522	—	—
Tilsammen	1 679	559 425	1 770	580 537	91	21 112	—	—
Skibsfartens hele								
Omfang . . .	3 346	1 104 231	3 529	1 152 319	183	48 087	—	—
Bruttofragter:								
Med ank. Fartøier	£ 253 510		£ 296 973		£ 43 463			
„ afgaaede do.	£ 270 702		£ 182 084				£ 88 618	
Tilsammen	£ 524 212		£ 479 057				£ 45 155	

Den norske Skibsfarts hele Omfang paa dette Distrikt er forøget med 183 Fartøier og i Drægtighed tiltaget med 48 087 R.-Tons.

Den væsentligste Forøgelse falder paa: Boness med omtrent 6 000 Tons, Dundee 3 000 Tons, Fraserburgh 6 000 Tons, Granton 8 000 Tons, Greenock 16 000 Tons, Troon 3 000 Tons.

Totalbeløbet af de optjente Bruttofragter er formindsket med £ 45 155. Forøgelsen i Drægtigheden af saavel den norske, som den svenske Skibsfart paa dette Distrikt falder næsten udelukkende paa Dampskibe.

Inden Distriktet indkøbtes for norsk Regning: 2 Dampskibe drægtige 209 R.-Tons og 8 Seilskibe drægtige 7 750 R.-Tons, tilsammen 10 Fartøier drægtige 7 959 R.-Tons.

Inden Distriktet forliste 8 norske Fartøier. Besætningerne reddedes.

Norges Skibsfart var i 1892 fordelt paa Distriktets Havne saaledes:

	Antal.		Tons.		Heraf Dampskibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Leith	152	49 250	36	21 434		
Aberdeen	48	14 830	15	4 309		
Alloa	150	30 324	21	8 681		
Arbroath	3	1 025	3	1 025		
Ardrossan	16	6 211	2	1 163		
Ayr	38	16 203	2	1 009		
Boness	206	49 787	45	18 579		
Burnt Island	94	32 187	43	20 896		
Charlestown	85	11 083	2	386		
Dunbar	2	259	—	—		
Dundee	45	16 507	8	4 210		
Dysart	87	8 560	—	—		

	Antal.	Tons.	Heraf Dampskibe.	
			Antal.	Tons.
Fraserburgh	45	11 609	33	9 818
Glasgow	116	57 243	63	29 416
Grangemouth	275	113 796	125	70 240
Granton	41	10 845	5	2 365
Greenock	80	71 423	8	7 189
Kirkwall	2	430	—	—
Lerwick	13	2 700	10	2 300
Macduff	2	332	—	—
Methel	97	26 284	37	16 786
Montrose	14	5 589	6	1 896
Peterhead	49	11 236	25	7 740
Port Glasgow	1	320	—	—
St. Davids	35	5 893	5	1 784
Stornoway	21	5 347	17	4 660
Troon	14	7 927	5	3 622
Wick	28	4 582	9	2 699
Tilsammen	1 759	571 782	525	242 207

I de 10 sidstforløbne Aar ankom til Distriktet af norske Skibe: Aar 1883 1 959, dr. 429 466 Tons, 1884, 1 739 dr. 397 571 Tons, 1885, 1 843 dr. 447 595 Tons, 1886 1 747 dr. 435 914 Tons, 1887 1 628 dr. 410 112 Tons, 1888 1 723 dr. 458 594 Tons, 1889 1 873 dr. 522 411 Tons, 1890 1 789 dr. 541 344 Tons, 1891 1 667 dr. 544 807 Tons, 1892 1 759 dr. 571 782 Tons. Totalbeløbet af de optjente Bruttofragter udgjorde: Aar 1883 438 439 £, 1884, 365 188 £, 1885, 379 109 £, 1886, 359 529 £, 1887, 327 228 £, 1888, 242 364 £, 1889, 351 340 £, 1890, 558 682 £, 1891, 524 212 £, 1892, 479 049 £.

Af norske Skibe ankom 50 med Is, 51 med Stykgods, 42 med Hø & Halm, 33 med Harpix, Terpentin, Olie, 29 med Fisk, 23 med Jernmalm, 15 med Salt, 15 med Korn, 29 med Træmasse, 4 Sukker, 4 Oliekager, 3 Granit, 8 Cement, 3 Sten, 8 Ben, 2 Torv, 4 Ler, 1 Phosphat, 1 Svovlkis, 3 Heste, 3 Tjære, 1 Bark, 1 Parafinolie, 1 Mais, 2 Frugt og 1 423 med Trælast.

Af de afgaaede afgik 72 med Sild, 2 Parafinolie, 2 Tjære, 2 Teglsten, 2 Poteter, 1 Torv, Resten afgik med Kul.

Til den norske Sømandskirke i Leith indkom som frivillige Gaver fra norske Skibsføre i 1892 £ 18. 2. 7, 1891, £ 15. 18. 0. og 1890, £ 15. 9. 0.

Af Sømandsanvisninger hjemsendtes for 2 norske Sømænd £ 205. 0. 0.

Efterladenskaber hjemsendtes efter norske Sømænd til Beløb £ 14. 10. 4.

Antallet af skibbrudne og nødlidende Sømænd og andre Personer, der modtog Understøttelse af Konsulatet, udgjorde: Norske 153, Svenske 17, tilsammen 170.

Antallet af Paa- og Afmønstringer udgjorde paa norske Skibe: paa-mønstrede 455 og afmønstrede 984.

Fra norske Skibe rømte 85 Mand.

Antallet af Expeditioner afsendte fra Konsulatet udgjorde: Til Indre-departementet 214, Udenrigsdepartementet & Kom. Kollegiet 126, Vicekonsulerne, andre Myndigheder & Private 1 841, tilsammen 2 181 imod i 1891 1 756, i 1890 1 622.

Antallet af modtagne Expeditioner beløb sig i 1892 til 1 263, 1891 1 269, 1890 1 141.

De af norske og svenske Fartøier erlagte Konsulatafgifter udgjorde: Af norske tils. £ 1 850. 11. 6., svenske £ 658. 9. 1., ialt £ 2 509. 0. 7. Heraf tilfalder Konsulskassen resp. £ 1 002. 17. og 360. 8. 1. ialt £ 1 363. 5. 6. mod i 1891 £ 1 240. 19. 10 og 1890 £ 1 103. 4. 3.

Import. Følgende Tabel udviser Kvantiteten og Værdien af nedestaaende fra de forenede Riger til Skotland indførte Vareartikler under 1892.

Trælast.

				Fra Norge.				Fra Sverige.			
				Værdi.				Værdi.			
Huggen	Last	80 472	Loads,	£	84 409	72 841	Loads,	£	86 472		
Saget	—	48 872	—	-	85 836	140 097	—	-	258 325		
Stav		9 604	—	-	23 647	176	—	-	269		
tilsammen				138 948	Loads,	£	193 892	213 114	Loads,	£	345 066
i 1891		120 231	—	-	166 645	175 880	—	-	375 035		
—	1890	127 541	—	-	187 842	164 776	—	-	271 883		

Papir & Træmasse.

Papir	1 958	Tons,	Værdi	£	32 622	2 737	Tons,	Værdi	£	60 092
Træmasse	23 455	—	—	-	90 030	6 469	—	—	-	42 122
tilsammen	25 413	Tons,	Værdi	£	122 651	9 206	Tons,	Værdi	£	102 214
i 1891	21 387	—	—	-	92 491	7 233	—	—	-	73 971
i 1890	21 633	—	—	-	80 978	4 589	—	—	-	44 752

Kornvarer.

Havre	0	cwts.,	Værdi	£	0	28 542	cwts.,	Værdi	£	9 033
Bønner	0	—	—	-	0	13 679	—	—	-	4 452
tilsammen	0	—	—	-	0	42 221	—	—	-	13 485
i 1891	1 580	—	—	-	475	159 979	—	—	-	51 529
i 1890	10	—	—	-	3	22 403	—	—	-	6 980

Jernvarer.

Malm						1 669	Tons,	Værdi	£	1 330
Pig Jern						598	—	—	-	3 590
Bar -						1 334	—	—	-	13 429
Gammelt Jern	37	Tons,	Værdi	£	111	88	—	—	-	247
Staalvalset	0	—	—	-	0	75	—	—	-	785
Forarbejdet Jern	178	—	—	-	3 676	1 490	—	—	-	19 248
tilsammen	215	Tons,	Værdi	£	3 787	5 254	Tons,	Værdi	£	38 629
imod i 1891	123	—	—	-	2 614	6 446	—	—	-	38 658
— 1890	159	—	—	-	3 080	4 321	—	—	-	43 686

Totalværdien af de af indførte Artikler udgjorde saaledes:

	1892.	1891.	1890.
Fra Norge . . .	£ 320 331	£ 262 225	£ 271 903
Fra Sverige . . .	£ 499 394	£ 439 188	£ 367 301,

udvisende en ganske betydelig Forøgelse i sidstforløbne Aar.

Af Landbrugsprodukter indførtes fra alle Lande til Skotland:

	1892.	1891.
Smør . . 184 407 cwts, Værdi	£ 1 036 630	166 388 cwts, £ 889 873
Margarin 151 719 — — -	471 947	234 721 — - 402 846
Ost . . 237 170 — — -	497 684	333 591 — - 485 560
Æg . . 854 950 st. h. — — -	299 507	696 514 st. h. - 245 411
Heste . . 3 346 Stk. — -	88 840	3 086 Stk. - 70 286
Kvæg . . 89 149 - — -	1 426 207	88 820 - - 1 405 061
Faar . . 105 - — -	183	7 780 - - 10 093
Mos, Liter 15 397 Tons, — -	19 424	10 776 Tons - 12 718
Tilsammen £ 3 840 422		£ 3 521 848

Af Artikler, der indførtes til Skotland fra Hjemlandene i nogen næneværdige Kvantiteter foruden de ovenfor nævnte, hidsættes:

Fra Norge: Bomuldsaffald, kondenseret Melk, Fisk (saltet), Glas, Guano, Hvalben, Hval- og Sæltran, Hø, Kemikalier, Kork, Margarinsmør, Sild, Sten og Sælskind.

Fra Sverige: Cranberries, dreiede Trævarer, Flasker, Fyrstikker, Havestole, Hesteskosøm, Smør, Sneller og tomme Tønder.

Fragtmarkedet. I det forløbne Aar har Fragterne faldt lavere end nogensinde saalænge kan mindes, og det store Antal Fartøier, saavel Træ-, Jern- som Staalskibe, baade Damp og Seil, der er oplagte saaatsige hele Verden over, er uden tidligere Sidestykke.

Grunden til disse Misforhold ligger:

i Forøgelse af fragtsøgende Skibsrum og Aftagen i Efterspørgsel efter Tonnage,

i de enorme Tab, der forårsagedes ved Hvedeprisernes stadige Synken,

i den af de nordamerikanske Fristater befulgte Handelspolitik,

i de økonomiske Forviklinger i de Forenede Stater, Brasilien, Argentina, Chili og Australien, og tilslut i almindelig Mangel paa Tillid inden Handelsverdenen.

Hertil kommer, at medens saaledes Fragtfortjenesten stadig er bleven mindre og mindre, har Hyrerne og Kulpriserne etc. vist en stigende Tendens.

Paa de forskellige Farvande stillede Fragterne sig omtrent saaledes:

Til Skotland: fra Østersøen 20 sh. til 23 sh. 6 d., pr. Stdr. og 30 sh. 6 d. pr. Favn, fra norske Havne 14 til 20 sh. pr. Stdr. og 17 til 20 sh. pr. Favn, for Træmasse fra Norge 5 sh. pr. Ton, fra Pitchpinehavnene 90—100 til 102 sh. pr. Stdr, fra Kvebek 50 sh. til 46 sh. 3 d. pr. Stdr., 16 til 19 sh. pr. Load, Hvidehavet 40 sh pr. Stdr.

Isfragterne var fra 5 sh. 6 d., 6 sh. 6 d., 7 sh. 6 d. pr. Ton.

Kornfragterne. Fra Østersøen 10½ d. til 1 sh., 7½ til 9 d. pr. Kvarter, fra Donaufloden 14 sh., 8 sh., 18 sh. 6 d. pr. Ton, fra Odessa 9

sh., 13 sh. 6 d., 8 sh. pr. Ton, fra New-York 3 sh. 6 d., 2 sh. 3 d. pr. Kvarter, fra Riverplate 25 sh. til 12 sh. 6 d. pr. Ton, fra Amerikas Vestkyst 27 sh. 6 d. til 22 sh.

Bomuldsfragterne fra Alexandria vare fra 10 til 6 sh.

Espartofragterne fra Oran 12 til 10 sh. pr. Ton.

Kulfragterne var fra Leithfjorden: Til norske Havne fra 4 sh. 3 d. til 4 sh. 9 d. pr. Ton, til svenske Havne fra 3 sh. 10 d. til 4 sh. pr. Ton, til Demerara 11 sh. pr. Ton, til Savona 6 sh. pr. Ton, til Rio Gande 30 sh. pr. Ton.

Handel og Næringer.

Træl原因st. I Begyndelsen af Aaret var de norske Træl原因stforretninger bedre end i den tilsvarende Del af det foregaaende Aar. Importørernes Beholdninger var ikke meget store og Afskibernes faste Holdning med Hensyn til den nye Sæsons Last bevirkede, at Detaljpriserne vare gode. Auktionssalgene begyndte ikke før Februar Maaned, og der opnaaedes ganske gode Priser; Beholdningerne var betydelig udtømte, da den nye Forsyning kom, og en usædvanlig stor Del af de første Forsendelser blev forbrugt straks. Indførselen i de første sex Maaneder af Aaret var kun for en ubetydelig Del større end i samme Periode af 1891, men efterhaanden kom der større Forsyninger, og Priserne holdt sig faste. Der har været adskillige større Bygningsforetagender, der krævede betydelige Kvantiteter; ligeledes konsumeres en Mængde Træl原因st i Kassefabrikationen og ved Jernbanevæsenet. I det Hele taget har Aaret 1892 været heldig for Træl原因stindustrien, Priserne har været jævne, naar undtages Priserne for første Sort „Yellowpine“-Planker og god Baltic „Redwood“-Planker; for disse steg Priserne i Begyndelsen af Sæsonen med 10 til 15 $\frac{1}{10}$.

Beholdningerne var ved Aarets Slutning ikke store og nuværende Konjunkturer er ikke ugunstige for Fortsættelse af lønnende Forretninger i det kommende Aar.

Som tidligere anført importeredes til Skotland fra:

Norge	i 1892 ialt	138 948 Loads	til en Værdi af	£ 193 892	
	i 1891	- 120 231	— — —	- - 166 645	og fra
Sverige	i 1892	- 213 114	— — —	- - 345 066	imod
	i 1891	- 175 880	— — —	- - 275 035	

Altsaa for begge Landes vedkommende en betydelig Forøgelse.

Priserne vare for norsk Pitprops:

Ved Sæsonens Aabning:

	2 $\frac{1}{2}$ "	3"	3 $\frac{1}{2}$ "	4"	4 $\frac{1}{2}$ "	5"	6"
	1 s. 9 d.	3 s.	3 s. 6 d.	4 s. 3 d.	4 s. 6 d.	5 s. 6 d.	7 s. 6 d.
Paa Høsten:	1 s. 6 d.	2 s. 9 d.	3 s. 3 d.	4 s.	4 s. 3 d.	5 s. 3 d.	7 s. 3 d.
	Alt cif. pr. 100 Fod.						

Svensk Pitprops opnaaede 5 à 10 Procent mere paa Grund af den bedre Assortering af Ladningerne.

For Norske	2da Yellow Battens	£ 5 à £ 7	pr. Standard,
	3d	— —	£ 4. 10 sh. à £ 6 pr. Stdr.,
	4ta	— —	£ 4 à £ 5. 10 sh. pr. Stdr.

For Svenske Mixed Yellow Deals £ 10. 10 sh., £ 15 à £ 16 pr. Stdr.,
 — 3 — £ 9. 10 sh., £ 11 à £ 13. 10 sh. pr. Stdr.,
 — 4 — £ 8, £ 8. 15 sh. à £ 13 pr. Stdr.,
 — 5 — £ 7, £ 7. 15 sh. à £ 8. 15 sh. pr. Stdr.

For Stav til Sildetønder betaltes fra 40 til 60 sh. pr. 1000 Fod.

Medens der til Firthfjorden og Skotlands Østkyst ankom 442 norske og 238 svenske Skibe med Trælaster fra Hjemlandene, ankom der med Trælaster til Østkysten kun 24 norske og 7 svenske Fartøier.

Det skotske Landbrug har under det forløbne Aar arbeidet under exceptionelt uheldige Konjunkturer. I tidligere Aar har tildels Veirforholdene havt til Følge betydelig Forringelse saavel i Kvantitet som Kvalitet, men paa samme Tid har dog noget bedre Priser paa de forskjellige Artikler tildels raadet Bod derpaa. I Aaret 1892 derimod er ikke blot Veirets ugunstige Karakter ansvarlig for de store Tab som Landeierne har lidt, men meget mere de overordentlige lave Priser, der erholdtes for næsten alle Landbrugsprodukter. Allerede under den nærmest foregaaende Periode var Priserne saa lave, at man ikke troede de kunde gaa lavere ned, men heri blev man skuffet, og ved Aarets Udgang var Konjunkturerne for Landmanden ugunstigere end nogensinde før i Mands Minde, og der synes heller ikke at være den ringeste Udsigt til nogen Bedring i den nærmeste Fremtid.

Af de fornemste Kornsorter produceredes i Skotland:

	1890.		1891.
Hvede	2 134 983 Bushels,		1 971 067 Bushels,
Byg	7 622 732 —		7 789 651 —
Havre	35 051 644 —		34 901 757 —

Det dyrkede Areal udgjorde:

af Hvede	61 592 Acres,		53 294 Acres,
Byg	212 703 —		223 265 —
Havre	2 997 545 —		2 899 129 —

Gjennemsnitsudbyttet var:

Hvede	34.66 Bushels pr. Acre,		36.98 Bushels pr. Acre,
Byg	35.84 —:—		34.89 —:—
Havre	35.10 —:—		35.17 —:—

Paa Grund af Indførselsforbud er enhver Kvæg- og Faareimport fra Norge og Sverige ophørt, og det eneste Landbrugsprodukt, der foruden de før nævnte Kornsorter indførtes fra Hjemlandene er Hø, der før Høsten indførtes til Grangemouth fra Norge i ret betydelige Kvantiteter. Aldrig har Indførselen af Hø til Skotland været saa stor som i 1892, og ikke alene fra Udlandet, men ogsaa fra England, især i April og Mai Maaned, da Hø-mangelen allerede begyndte at vise sig. For Hø fra Syd-England, der førtes til Skotland pr. Jernbane, betaltes indtil £ 6 à £ 7 pr. Ton. Betræffende Udsigterne for denne Indførsel fra Norge og Sverige under kommende Sæson anfører Vicekonsulen i Grangemouth, at saavidt han har kunnet erfare, er der indtil nu afsluttet en Kontrakt for omtrent 1 000 Tons fra Norges Vestkyst og nogle smaa Partier ere ankomne fra Christiania, men at Priserne for skotsk Hø for Tiden er ganske rimelige, uden at der er Tegn til nogen Stigning, saaledes at der neppe synes at ville blive nogen synderlig Anledning for Indførsel af Hø fra Norge i nogen større Mængde i dette Aar.

Skibsbyggeriet. Ved de skotske Værksteder byggedes i 1892: Ved Clyden 339 907 Tons, ved Firthfjorden 33 650 Tons, tilsammen 373 557 Tons, imod 339 541 Tons i 189 og 416 617 i 1890. Af de 373 557 Tons nybyggede Fartøier i 1892 var 182 131 Tons Staal-Seilfartøier.

Af de ved Clyden byggede Fartøier var før 1870 Seilskibstonnagen større end Dampskibstonnagen, men efter Suezkanalens Aabning indtraadte der en fuldstændig Revolution i Skibsbygningsvirksomheden for de følgende 6 Aar, indtil der indtraadte en Overproduktion af Dampskibe. Paa Grund af Stigning i Priserne paa Kul og Fragternes Nedgang paabegyndtes nu atter Bygning af Seilskibe i større og større Proportion.

Der byggedes af

	Dampskibe.	Seilskibe.
i 1888	197 547 Tons,	42 660 Tons
i 1889	229 307 —	78 839 —
i 1890	241 918 —	86 281 —
i 1891	157 696 —	126 347 —
i 1892	130 785 —	159 907 —

„Campania“, drægtig 12 500 Tons, der byggedes for Cunard Kompaniet, er det største eksisterende Handelsdampskib.

For norsk Regning byggedes 8 Staalseilskibe med en Drægtighed af 6 753 Tons for en Kjøbesum af £ 87 400, og for svensk Regning 1 Dampskib stort 764 Tons for £ 17 500.

Kul. Fra Skotland exporteredes til Udlandet i 1892 4 934 054 Tons, 1891 4 496 694 Tons, hvoraf sendtes til Norge 1892, 327 274 Tons, 1891, 287 567 Tons.

Kulforretningen har i det Heletaget givet et gunstigt Resultat. Ved Aarets Begyndelse var Forretningerne meget livlige, men henimod Slutningen af Marts Maaned indtraadte en Stilhed, idet Kjøberne forlangte Afslag i Priserne. Imidlertid neutraliseredes dette Forhold tildels ved den fortsatte Strike i det store engelske Kuldistrikt, Durham, og fik de skotske Kul paa Grund deraf mere Indpas paa flere udenlandske Markeder, som hidindtil alene tog Kul fra Tyne-Distriktet. Flere af de store skotske Kulexportører forstod, at det, forat kunne bibeholde de saaledes vundne nye Markeder, var nødvendigt at fremsende Kullene saavidt mulig fri for Støv og i det Heletaget i renere Tilstand end tidligere, hvorfor ogsaa de i saa Henseende fornødne Apparater ere blevne anskaffede. Det forløbne Aar har udmærket sig ved at der praktisk talt ingen Arbejdsstandsning har fundet Sted blandt Kulminearbejderne i Skotland. Kulpriserne var omtrent 1/- pr. Ton lavere end Aaret før, og Arbejdernes Løn er bleven reduceret omtrent 4 Pence pr. Ton. I 1891 betaltes 6/- pr. Dag, i April 1892 nedsattes Lønnen til 5/6 og i Oktober yderligere til 5/- pr. Dag.

De vigtigste Markeder, hvortil skotsk Kul udførtes, vare: Tyskland, 1 453 402 Tons, Danmark 770 108 Tons, Frankrige 486 821 Tons, Rusland 440 801 Tons, Italien 258 272 Tons, Spanien 132 481 Tons.

Det er vanskeligt at udtale nogen Formening om Udsigterne for kommende Sæson. For Nærværende er Konjunkturerne meget ugunstige og omendskjønt der synes at være lidt Tegn til Opsving paa enkelte Hold, tør man vistnok ikke bygge paa nogen snarlig Forbedring i denne for Skotland saa vigtige Industri.

Jern og Staal. Af Pig Iron produceredes i Skotland i:

1892.	1891.	1890.	1889.	1888.
977 213 T.,	674 425 T.,	798 333 T.,	998 928 T.,	1 027 774 T.

Til Udlandet exporteredes:

171 586 T.,	166 969 T.,	237 607 T.,	246 193 T.,	240 173 T.
-------------	-------------	-------------	-------------	------------

Oplagene udgjorde:

443 646 T.,	579 677 T.,	613 445 T.,	1 035 840 T.,	1 244 433 T.
-------------	-------------	-------------	---------------	--------------

Af 125 Smelteovne var ved Slutningen af Aaret 1892 kun 67 i Virksomhed.

Priserne vare:

Januar til Marts:

1892	1891.	1890.	1889.	1888.
45/11—40/11	47/1—44/8	61/1—50/9	41/3—44/-	41/6—38/11

April til Juni:

41/1—41/5	43/8—49/3	46/5—44/7	44/6—42/9	38/10—37/10
-----------	-----------	-----------	-----------	-------------

Juli til September:

41/6—41/9	47/2—47/4	—	—	39/5—42
-----------	-----------	---	---	---------

Oktober til December:

41/7—41/8	47/—47/2	51/4—46/9	54/8—60/4	41/1—41/9
-----------	----------	-----------	-----------	-----------

Handelen med Staal har været meget utilfredsstillende. Ved Aarets Begyndelse betales for:

Shipplates leveret ved Clyden £ 6. 10 sh. pr. Ton,

Boiler " — - — £ 7. - - —

Angles " — - — £ 5. 5 - - —

hvilke Priser ved Aarets Slutning var faldt ned til henholdsvis £ 5. 10 sh., £ 6 og £ 4. 15 sh. Priserne for Hematit Jern faldt fra 52 sh. 1 d. pr. Ton i Januar Maaned til 50 sh. 3 d. i Marts, steg igjen til 52 sh. i Juni, men faldt atter til 51 sh. i Oktober og yderligere til 48 sh. i December.

Samtidigt faldt Kulpriserne fra 8 sh. pr. Ton leveret ved Værkstederne ned til 6 sh. 6 d. og Arbeidslønnen blev ogsaa tildels nedsat, men disse Reduktioner i Omkostninger beløb sig kun til 10 sh. pr. Ton, medens Prisfaldet for det færdige Produkt var £ 1 pr. Ton.

Fiskerierne. Inden Skotland opfiskedes:

	1892.		1891.		1890.	
	cwts.	Værdi. £	cwts.	Værdi. £	cwts.	Værdi. £
Sild . . .	3 621 133	754 469	3 421 818	918 872	3 513 810	769 141
Haddock .	722 740	394 362	725 792	375 538	752 769	369 791
Torsk . . .	463 450	170 537	501 392	188 010	442 394	154 271
Flyndre . .	70 915	61 495	78 982	67 180	81 155	68 101
Lange . .	146 567	48 004	176 345	56 024	154 875	48 468
Soles . . .	23 349	37 155	17 739	30 214	16 649	27 386
Halibut . .	25 246	27 158	19 152	17 154	20 228	18 633
Hvitting . .	49 089	25 603	71 138	29 509	75 197	30 672
Pigvar . .	4 596	14 510	5 024	17 211	5 537	18 432
Andre Slags	264 163	57 701	266 379	54 275	299 501	54 716
Skjælfisk .	—	80 313	—	75 799	—	67 849
Total Værdi	£ 1 671 307		£ 1 829 786		£ 1 627 461	

Sildefiskerierne viser sig saaledes at have afgivet næsten Halvdelen af Værdien af den optagne Fisk.

I den egentlige Sildesæson (Maanederne Juli og August) erholdt Fiskerne i Wick Distriktet for fersk Sild fra 10 sh. 6 d. op til 24 sh. pr. Cran; jævnest stillede Priserne sig i Tidsrummet 15de Juli til 25de August (15 til 22 sh. pr. Cran). Af de forskellige Distrikter er Fraserburgh det vigtigste. Derfra udrustedes i 1892 735 Baade, der landede 231 713 Crans eller $315\frac{1}{4}$ Crans pr. Baad.

I Peterhead Distrikt landedes 151 307 Crans, i Aberdeen D. 106 432, i Stornoway D. 90 530, i Shetland Øerne D. 31 020, i Ørkenøerne D. 14 371 Crans.

I Sommerens Løb ankom til Leith fra Færøerne en Brøndsmakke med 400 levende Fisk, som straks blev solgt til noksaa gode Priser, men alligevel angives Forsøget ikke at have været lønnende nok til at friste til Gjentagelse.

Som specielt vedrørende Distriktets vigtigste Havne hidsættes:

Leith. Aaret 1892 har udmærket sig ved stor Livlighed inden Dokkerne i Leith, og Færdselen paa de gamle Ruter er tiltaget, paa samme Tid som Forretningerne paa de senere aabnede Linier har udvidet sig betydeligt.

Følgende Tabel udviser Afgifter oppebaarne af Skibsfart, indførte og udførte Varer:

Oppebaaret som Dok-Afgifter af:

	Skibsfarten.	Indførte Varer.	Udførte Varer.	Tilsammen.
i 1892	£ 26 526. 4. 10,	£ 28 955. 12. 7,	£ 12 476. 2. 8,	£ 67 958. 0. 1,
i 1891	- 24 090. 8. 1,	- 26 425. 1. 7,	- 11 861. 9. 0,	- 62 376. 18. 8,
i 1890	- 23 603. 4. 11,	- 26 359. 13. 7,	- 11 461. 4. 1,	- 61 424. 4. 7,

hvilket viser en Forøgelse for 1892 af £ 5 581. 1. 5, og det maa bemærkes, at Taxterne har været de samme. Handelen paa Amerika og Canada har i høi Grad virket til Forøgelse af de oppebaarne Afgifter; den transatlantiske Trafik har i de to sidste Aar og især i det sidstforløbne Aar taget et betydeligt Opsving, og et stort Antal Dampskibe underholder Trafiken mellem Leith—New-York, Leith—Montreal og andre Havne i de forenede Stater og Canada, og det forudsiges, at denne Trafik vil tiltage Aar for Aar.

Leiths Havn var besøgt i 1892 af 4 956 Skibe med samlet Drægtighed 1 518 769 Tons, i 1891 af 4 967 dr. 1 369 483 Tons, hvilket viser en Forøgelse i Drægtighed af 149 286 Tons.

Der udskibedes betydelig mere Kul og Pig Iron i 1892 end i 1891, medens der har vist sig nogen Tilbagegang i Udførselen af enkelte andre Produkter.

Følgende Tabel udviser Totalindførselen og Totaludførselen sammenlignet med 1891:

Indførsel.	1892. Tons.	1891. Tons.	Forøgelse Tons.	Formindskelse. Tons.
Korn	291 575	269 181	22 394	—
Mel	65 281	43 654	21 627	—
Sukker	81 427	93 050	—	11 623
Esparto	11 836	9 485	2 351	—
Guano	32 265	43 343	—	12 078
Trælast	87 492	68 242	19 250	—

Udførsel.	1892. Tons.	1891. Tons.	Forøgelse. Tons.	Formindskelse. Tons.
Kul	465 531	456 377	9 154	—
Pig Iron	51 961	47 948	4 013	—
Oljer.	37 423	38 826	—	1 393
Øl	58 266	61 112	—	2 846

Toldindtægterne beløb sig til i 1889 £ 631 159. 3. 5., 1890 £ 669 906. 19. 6., 1891 £ 751 338. 6. 4., 1892 £ 864 834. 9. 5.

Forbedringer ved Dokkerne. Nye Oplaghuse er blevne byggede, især i Edinburgh Dock og Albert Dock; ligeledes er Bekvemmelighederne for Landsætning af Kreaturer betydelig forbedrede og kan der angives Rum til 600 Stykker.

Havnevæsenets store Plan om Bygning af en ny Dok vil sandsynligvis paabegyndes til Vaaren. Den nye Dok vil blive 1 100 Fod lang, 450 Fod bred og 40 Fod dyb. Dockgaten vil blive 350 Fod lang, 65 Fod bred og en Dybde (on the cill) af 30 Fod paa Høivande og 25 Fod paa Lavvande. Der vil blive Anledning til at forhale Fartøjerne fra denne Dock direkte til de andre nu eksisterende Dokker, og det hele Anlæg antages at ville koste omtrent £ 400 000.

Landbrugsprodukter. Følgende Tabel udviser Mængden af de forskellige Kornsorter indført til Leith i 1892 sammenlignet med 1891.

	Hvede.	Byg.	Havre.	Mais.
1892	513 000 Kvarters	415 000 Kv.	157 000 Kv.	183 000 Kv.
1891	373 000 —	462 000 -	216 000 -	123 000 -
	Bønner.	Erter.	Hvedemel.	
1892	15 000 Kv.	48 000 Kv.	735 000 Sække	
1891	23 000 -	55 000 -	550 000 —	

Forretningerne med dansk Smør har været rolige i 1892, og har Importørerne ikke købt mere end netop tilstrækkeligt til Byens Behov, dette som Følge af de ustadige Priser i Danmark; Kvaliteten har været meget god. Der gjordes meget gode Forretninger i Sommermaanederne i irsk Smør, men har Indførselen heraf ikke været saa stor som i tidligere Aar. Smør fra Kolonierne har ikke været meget efterspurgt paa Markedet som Følge af at Priserne har været forholdsvis meget høje, og Kvaliteten mindre god. Indførselen af Ost fra Canada er tiltaget i betydelig Grad, nemlig med 300 000 Kasser mere end i 1891; Forbruget af Ost er ogsaa tiltaget, hvilket viser sig deraf, at Beholdningerne paa denne Side ikke er meget store. Den skotske Ostproduktion har ikke været meget tilfredsstillende, og Mange har lidt store Tab.

Følgende Tabel udviser Indførselen af Trælaster til Leith i de fire sidste Aar:

	Huggen.	Saget.	Total Loads af 50 Cubifk.
1889	6 805 Loads.	104 902 Loads.	111 707
1890	8 754 —	68 499 —	87 253
1891	7 015 —	79 805 —	86 802
1892	7 702 —	103 091 —	110 793

Boness. Aaret 1892 viste sig at være det mest gunstige for Boness, og indtager Stedet den første Plads blandt Skotlands Havne, hvad Indførsel af Pitprops angaar.

Følgende Tabel viser Totalindførselen af Trælast til Boness i de 3 sidste Aar:

	Huggen.	Saget.	Tilsammen.
1892	94 000 Loads	5 911 Loads	100 811 Loads
1891	85 809 —	9 632 —	95 441 —
1890	80 917 —	9 071 —	89 988 —

Denne Last, som for faa Aar siden blev ført til Stedet næsten udelukkende med Seilskibe, bliver nu for en stor Del bragt over i Dampskibe og Seilskibe af god Klasse, og de udmærkede Bekvemmeligheder i Boness Dock bevirker, at Afskibere og Skippere foretrækker Boness for alle andre Havne, hvor Pitprops indføres. Følgende Tabel viser Prisen paa Pitprops under Aaret 1892 fra Norge:

	2½"	3"	3½"	4"	4½"	5"	5½"	6"
Vaaren:	1/9	3/	3/6	4/3	4/6	5/6	6/6	7/6 pr. 100 F.
Høsten:	1/6	2/9	3/3	4/	4/3	5/3	6/3	7/3 c. i. f.

For Pitprops fra Sverige og Tyskland betales fra 5 til 10 % mer, som Følge af at Afskiberne i de to sidstnævnte Lande viser større Omhyggelighed med at afpasse Lasten efter Markedets Krav; i Norge tages hertil lidet eller intet Hensyn.

Udførselen bestaar næsten udelukkende af Kul, og viser 1892 en ganske betydelig Forøgelse; der udførtes saaledes i de 3 sidste Aar:

i 1892	487 840 Tons
i 1891	434 352 —
i 1890	430 454 —

Frugtmarkedet viste ingen Forbedring sammenlignet med 1891, og Udsigterne for det kommende Aar er ikke meget lyse. Som Følge af de lave Fragter er Beholdningerne af Pitprops og Minetømmer uhyre store, og der vil ikke blive stor Efterspørgsel ved første aabne Vande; sandsynligvis vil Nordenglands Importører blive de første i Markedet til Vaaren.

Med Hensyn til Boness Dok og Havn kan mærkes, at en stærk Muddermaskine har været beskæftiget med at gjøre Dokken dybere, ligeledes vil man maaske i 1893 bringe i Anvendelse elektrisk Lys, hvilket vil i høj Grad lette Skibenes Lastning og Losning.

Charlestown. Som i tidligere Aar har den vigtigste Forretning været Indførsel af Pitprops og Udførsel af Kul, men har Forretningerne gaaet meget tilbage i de senere Aar som Følge af at Ind- og Udførselen gaar mere og mere over fra Seilskibe til Dampskibe, og disse sidste foretrækker at gaa til Havne som Burnt Island, Methil, Boness og Grangemouth, hvor der er bedre Bekvemmeligheder.

Indførsel. Den samlede Tonnage, der ankom til Stedet i 1892, beløb sig til 50 905 Reg.-Tons imod i 1891 43 955, hvilket viser en Forøgelse af 6 950 R.-Tons, derimod er det en Formindskelse af 3 608 sammenlignet med Aaret 1890.

Med Pitprops ankom der 49 Skibe dr. 9 110 Reg.-Tons, hvoraf 8 norske dr. 1 218, 17 svenske dr. 3 507, 14 danske dr. 1 912, 10 russiske & tyske dr. 2 473, imod i 1891 43 dr. 7 465 og i 1890 59 dr. 9 288 R.-Tons.

Fra Norge ankom med Pitprops 16 Skibe dr. 2 377 R.-T., fra Sverige 25 dr. 4 427, fra Rusland 8 dr. 2 306.

Fra Norge ankom der ogsaa nogle Ladninger Planker, Battens og Brænde.

Udførsel. Som allerede nævnt danner Kul den vigtigste Udførsels-artikel og blev der saaledes udført heraf i 1892 75 772 Tons imod i 1891 64 578 og i 1890 78 570, hvilket viser en Forøgelse af 11 194 Tons sammenlignet med Aaret 1891, men en Formindskelse af 2 798 Tons sammenlignet med Aarets 1890.

Af Kul udførtes:

	1892.	1891.	1890.
Til Norge . . .	14 500 Tons,	11 080 Tons,	11 800 Tons,
- Sverige . . .	3 000 —	1 900 —	4 350 —

Kulpriserne holdt sig faste hele Aaret igjennem, naar undtages, at der mærkedes en liden Nedgang ved Enden af Aaret.

Af Forbedringer, der kan ventes udførte ved Stedet, kan nævnes: For-dybning af Havnen og mere tidsmæssige Maskiner for Losning og Lastning af Fartøier, og man formener, at disse Forbedringer vil virke til at forøge Stedets Import og Export.

Dundee. Indførselen af Trælast fra de forenede Riger viser for Norges Vedkommende en stadig Aftagen, medens for Sveriges Vedkommende er en betydelig Forøgelse sammenlignet med foregaaende Aar. Grunden til Nedgangen i Indførselen fra Norge er paavist i forrige Aars Rapport, og saalænge som vore Kjøbmænd vedblive at fabrikere deres eget Behov af Gulvbord, er der meget liden Udsigt til nogen Forandring.

Næsten alle Gulvbord og Lister, der gjøres her, forbruges i Landet, og er Glasgow det vigtigste Marked, kun ganske lidet udføres til Kolonierne, og er det da Ordre, der effectueres af Importørerne for Regning af Export-kjøbmænd.

Af de 37 000 Loads Battens, der indførtes, blev omtrent $\frac{5}{8}$ fabrikeret til Gulvbord og Lister, og Grunden hvorfor Kjøbmændene foretrækker at lave Gulvbord og Lister er, at det vilde være umuligt for dem at indføre nævnte Artikel i saadanne Størrelser, der vilde passe. Konsumenterne spørger altid efter friske skaarne Bord, og Fabrikkerne holder altid tilstrækkeligt Maskinen igang forat effectuere Ordre eftersom de indkomme. Mindre Oplag af den almindelige Størrelse holdes altid, men disse Oplag gjøres aldrig saa store, at Varen taber sit friske Udseende.

Da Bygningerne i Skotland opføres af meget substantielt Materiale, maa ogsaa Træværket være i Proportion dertil, og i den Hensigt fordres der altid Træværk af speciel Størrelse, og alle vore Importører holder derfor altid flere Maskiner for Gulvbordfabrikation gaaende for altid at kunne levere den forlangte Størrelse.

Eftersom Gulvbord fra Norge og Sverige kun holder en vis Gjennemsnitslængde, vilde det være umuligt at udtage den tilstrækkelige Mængde for en større Ordre for Bord af en vis Længde, og alle de kortere Bord vilde følgelig blive overflødige paa Markedet, og derfor blive solgt med Tab. Den største Del af Gulvbord, som fabrikeres her, skjæres af Cronstadt Battens eftersom der blandt dem findes de største Længder. Vore Importører paastaar ogsaa at de kan indføre Battens og deraf fabrikere Gulvbord og Lister ligesaa billigt som at indføre disse sidste. De regner Omkostningerne til 15 sh. pr. Stdr. Ved selv at lade skjære Gulvbord og

Lister faar Importørerne hvad der falder af Lasten: Høvelflis, Kanter etc. samt Sagmug, der benyttes i Masovnene, og skal der indkomme som Udbytte heraf omtrent £ 700 à £ 800 aarlig.

Da de f. o. b. Priser, der forlangtes for svensk Whitewood Battens, var fordelagtigere end Priserne fra Rusland, blev der som Følge heraf i Begyndelsen af Sæsonen kjøbt større Mængder fra Sverige end sædvanligt, og herved forøgedes Indførselen fra Sverige, medens samtidig Indførselen fra Rusland aftog i samme Forhold.

Nedenstaaende Opgave udviser Indførselen fra de forenede Riger i 1892 sammenlignet med de to foregaaende Aar:

i 1892 fra Norge	919 Loads,	fra Sverige	20 205,	tilsammen	21 124 Loads,
i 1891 - Norge	1 145 —	- Sverige	16 634,	tilsammen	17 782 —
i 1890 - Norge	3 349 —	- Sverige	17 848,	tilsammen	21 197 —

hvilket viser for Norges vedkommende en Aftagen af 226 Loads sammenlignet med 1891 og en Aftagen af 2 430 Loads sammenlignet med 1890. For Sveriges vedkommende er der en Forøgelse af 3 568 Loads sammenlignet med 1891 og 2 357 sammenlignet med 1890. Som før bemærket forårsagede den forøgede Import fra Sverige en betydelig Nedgang i Importen fra Rusland; medens der fra sidstnævnte Land indførtes i 1891 omtrent 26 500 Loads, beløb Importen sig i 1892 til omtrent 22 500 Loads.

Som Følge af de overordentlige lave Priser paa Pitchpine købte Kjøbmændene usædvanlig store Kvantiteter, saa at dette Aars Forøgelse i Import af nævnte Trælast beløber sig til omtrent 3 000 Loads mere end i 1891.

Totalindførselen fra Rusland, Finland & Amerika beløb sig til 39 711 Loads; alt i alt indførtes til Dundee i 1892 60 835 Loads.

Priserne. Gjennem hele Aaret holdt Priserne sig lave men faste. Sundsvall & Hernösands Battens (Whitewood) solgtes for £ 4. 10 sh. à £ 4. 12 sh. 6 d. pr. Stdr. f. o. b.; for Cronstadt Battens $6\frac{1}{2}''$ à $7'' \times 2\frac{1}{2}''$ betalt £ 5 pr. Stdr. For saget Pitchpine faldt Priserne meget hurtigt og adskillige store Ladninger kom hertil for 45 sh. pr. Load cif. Yellowpine Tømmer stod i meget høje og faste Priser, men paa Grund af dette Materiales Kostbarhed var Efterspørgselen ringe. Gulvbord af almindelig Størrelse solgtes for 11 d. à 1 sh. 1 d. pr. Kvadrat Meter.

Resultatet af Aarets Forretninger har for Importørerne været mere gunstigt end man havde ventet; Detaljpriserne har holdt sig meget faste og Efterspørgselen var især i første Halvaar meget stærk. Eftersom Veiret blev koldt i November, og holdt sig saaledes ud hele December, maatte Bygnings- og andet udendørs Arbejde standse for en stor Del. Som Følge af at Kjøbmændene nu sidder inde med store Beholdninger, vil der blive meget liden Indførsel paa første aabne Vande. I Begyndelsen af Aaret var der stor Forstyrrelse i Trælastforretningerne som Følge af et af Trælastfirmaernes Fallit; Passiva beløb sig til omtrent £ 33 000, men saavidt vides berørtes ikke noget skandinavisk Firma af Fallitten.

Fragter. For enhver, der har været interesseret i Skibsfart, har Aaret 1892 været meget ugunstigt. De lave Fragter fra det foregaaende Aar faldt mer og mer, og fra Begyndelsen af Sæsonen indtil den sidste Ankomst fra Baltic, var der nok af Tonnage til 24 sh. pr. Stdr. Fra Kvebek akcepteredes 20 sh. 6 d. pr. Load & 45 sh. pr. Stdr. Planker. Kvægdampskibene akcepterede endog mindre.

I Aarets Løb var Dundee besøgt af 45 norske og 13 svenske Fartøier, med en samlet Tonnage af 19 446 imod i 1891 af tilsammen 50 Fartøier

med 17 243 Tons Drægtighed, hvilket giver en Forøgelse af 8 Skibe med 2 208 Tons. Seilskibe bliver mere og mere fortrængte af Dampskibe i Trælasttrafikken og samme er Tilfælde med Juteindførselen, ja der forudsiges endog, at inden faa Aar vil Jute alene blive indført i Dampskibe.

Fyrstikker & Flasker. Tre småa Fartøier ankom fra Gøteborg med 137 Kasser Fyrstikker = 21 Tons og 1 199 Mats tomme Flasker = 129 Tons imod i 1891 22 Tons Fyrstikker og 65 Tons Flasker.

Is. Fire Fartøier ankom fra Norge med 680 Tons Blokis imod 442 Tons i 1891.

Jute. Indførselen af Jute fra Indien til Dundee viser en betydelig Nedgang i Aaret 1892; dette har ikke sin Grund i Slaphed i Forretningerne paa Stedet, men er mest en Følge af, at der kom Indberetning om Udsigt til daarlig Høst, hvilket bevirkede at Prisen paa Ræproduktet steg i ubørt Grad, og vilde en større Indførsel saaledes medføre store Tab for Fabrikanterne og Spinnerierne. Efter Midtsommer viste det sig, at der ikke var nogen aktuel Mangel og Prisen gik følgerigen hurtigt ned.

I 1892 ankom der til Dundee fra Indien 54 Fartøier med Jute; af disse var 30 Dampskibe og 24 Seilskibe; deres samlede Drægtighed beløb sig til 107 589 Tons og de bragte 938 277 Baller.

I 1891 ankom ialt 78 Fartøier af tilsammen 150 747 Tons Drægtighed og bragte 1 234 440 Baller Jute. Dette viser en Formindskelse for Aaret 1892 af 24 Fartøier, 43 158 Tons og 296 163 Baller. Af de ankomne 54 Fartøier kom 25 Dampskibe og 16 Seilskibe fra Calcutta og 5 Dampskibe og 8 Seilskibe fra Chittogang.

Foruden Jute førte disse Fartøier ogsaa betydelige Kvantiteter af The, Castorolje og andre indiske Produkter. Fragterne har længe været meget slette; men aldrig tidligere er Jute bragt til Markedet under saa daarlige Fragtnoteringer. Dampskibe og Seilskibe, der var befragtede i den første Tid af Jutesæsonen — Oktober—November — erholdt vanskeligen 25 sh. à 27 sh. 6 d. pr. Ton og fra Begyndelsen af Aaret 1892 faldt Fragterne hurtigt, og Dampskibe skal have akcepteret 15 sh. pr. Ton, ja endog 12 sh. 6 d. pr. Ton.

Flax, Hamp og Codila. Sammenlignet med 1891 Aars Indførsel viser der sig en liden Forøgelse i Indførselen af nævnte Fibrer.

108 Skibe (alle Dampskibe med en Undtagelse nær) med en Drægtighed af 77 098 Tons bragte 27 101 Tons Last imod i 1891 83 Skibe 58 967 Tons Reg. og 24 220 Tons Last, hvilket viser en Forøgelse for sidste Aar af 25 Skibe, 18 131 Tons Register og 2 881 Tons Last.

Disse Dampskibe medførte ogsaa en stor Mængde Korn, Bønner, Linfrø og Oljekager.

Fragterne har været meget lave gennem hele Sæsonen, Flax, Hamp etc. er bleven bragt hertil fra Riga for 13 sh. pr. Ton, fra Cronstadt og Reval for 14 sh. 6 d. à 15 sh. pr. Ton.

Newfoundland & Grønlands Sælfangst. Fangsten har for Dundees Vedkommende været uheldig. 10 Dampskibe var engageret i Fangsten, af disse forliste 2; de øvrige 8 Skibe fangede 61 821 Sæl, hvoraf udvandtes 739 Tons Olie, imod i 1891 6 Skibe, der fangede 89 910 Sæl, hvoraf udvandtes 973 Tons Olie, hvilket viser en Formindskelse af 28 089 Sæl og 234 Tons Olie. Næsten den hele Fangst blev gjort af 3 Skibe, der gik til Newfoundland; Grønlandsfarerne fangede alene 3 073 Sæl.

Hvalfangsten er slaet ganske feil; der er kun fanget 6 Hval, hvoraf udvandtes 197 Tons Olie og omtrent 2 Tons Hvalben. Efter Tilbagekomsten fra Grønland blev 4 Dampskibe udrustede til Hvalfangst i Sydpolarhavet; ingen Underretning er indløben fra disse Skibe, siden de forlod Falklands Øerne; man venter dem tilbage ved Enden af April. Prisen paa Udbyttet af Fangsten har været meget lav, det eneste der har erholdt høi Pris er Hvalben, der er bleven solgte for £ 2800 pr. Ton. Olie er solgt for £ 17 à 17. 10/ for Sæl- og £ 18. 10/ for Hvalolie.

Canadisk Kvæg. Indførselen er taget noget af i Aarets Løb. I 1892 indførtes der til Skotland 44 768 Stykker imod i 1891 55 632. Heraf faldt paa Dundee i 1892 8 577 Stykker imod 11 306 i 1891. Ved Enden af Sæsonen i 1891 var der hyppige Klager over den daarlige Tilstand, hvori Kvæget befandt sig, og Kjøberne holdt sig tilbage indtil de havde seet den første Forsendelse. Almindelig Tilfredsstillelse har hersket i Aarets Løb, og det bidrog til stor Misfornøjelse blandt Kvæghandlerne i Distriktet, da Regjeringen gjorde Indskrænkninger med Hensyn til Indførselen. Priserne var lidt lavere end forrige Aar; Gjennemsnitspriserne var £ 10 à 11 pr. Stykke.

Esparto. 23 Dampskibe bragte 14 209 Tons Esparto til Brug i Papirindustrien, imod 12 432 Tons i 1891, hvilket viser en Forøgelse af 1 777 Tons. 7 660 Tons kom fra Spanien og 6 549 Tons fra Algier. Intet Seilskib var befragtet med Esparto i 1892.

Skibsbygning. Som nævnt i Rapport for 1891 havde Skibsbyggerne under Bygning eller paa Kontrakt 10 Fartøier af omtrent 21 900 Rt., dette holdt dem i Virksomhed for den største Del af Aaret, men senere er der ikke indkommet nogen ny Ordre, og er der for Tiden meget lidet at gjøre, heller ikke er Udsigterne videre lyse; kun to Skibe er under Bygning ved 1893 Aars Begyndelse, tilsammen af omtrent 6 870 gross Tonnage. I 1892 blev der sat paa Vandet 10 Skibe med en Drægtighed af 21 990 Tons imod i 1891 14 Skibe af 19 523 Tons Drægtighed.

Der er i Aarets Løb blevet opført en Del store Oplagshuse i Dokkerne, og Havnevæsenet er beskæftiget med at udvide Piererne og foretage en Del andre Forbedringer for at lette Losningen af de store Dampskibe, der anløbe Dundee. Ikke paa lange Tider har den locale Industri gennemgaaet saadan Afvexling som i 1892. Ved Enden af 1891 var der stor Bevægelse i Jutemarkedet, Værdien var stegen betydeligt som Følge af den urigtige Rapport fra Calcutta; og endog i Begyndelsen af Aaret antog man at Priserne havde naaet Hødepunktet, men yderligere Indberetning om Udsigt til daarlig Høst, hvilken Indberetning blev støttet af Kjøbmændene, ledede til at Priserne steg endnu mer, og tilsidst naaede de indtil 100 % over Gjennemsnitprisen paa Jute for de sidste 10 Aar.

Næsten alle Fabrikker har arbeidet i indskrænket Tid, og nogle har endog lukket fuldstændigt, idet Eierne har foretrukket at vente indtil den nye Høst bliver bragt paa Markedet. Som Følge af at det tilvirkede Gods ikke steg i Værdi i tilsvarende Forhold som Raamaterialiet, og adskillige større Firmaer havde gjort store Indkjøb til høieste Priser, saa har de sidstnævnte tabt uhyre Summer. Ved Midtsommer faldt Priserne hurtigt, da det blev bekjendt, at der i Virkeligheden ikke var Mangel paa Jute, og at Udsigterne for den nye Høst aldrig havde været saa gode. Som en Følge af den hurtige Forandring i Priserne og Efterspørgselen maatte et af Dundees mest anseede og største Firmaer standse sine Betalinger og viste det sig,

at af Firmaets Forpligtelser, til Beløb £ 250 000, omtrent £ 100 000 faldt paa Dundee og deromkring. Som Følge af denne Fallit har mange mindre Firmaer maattet standse. Ved Aarets Slutning arbejdede imidlertid Fabrikkerne med fuld Tid og fuld Aflønning, men paa Grund af den stærke Konkurrence med Udlandet, giver Forretningerne kun lidet Udbytte.

Sundhedstilstanden i Byen har været meget god i Aarets Løb.

Glasgow. Priserne paa Staal og Jern vare:

	Begyndelsen af 1892.	Enden af 1892.
Iron Angles pr. Ton	£ 5. 17. 6.	£ 5. 5. 0.
Iron Plates	- 6. 5. 0.	- 5. 4. 0.
Staal Angles	- 5. 15. 0.	- 4. 13. 0.
— Plates	- 6. 5. 0.	- 5. 8. 0.
Skibe af omtrent 1 200 Tons p. R.T. Jern	11. 0. 0.	- 10. 0. 0.
— — — — — Staal	11. 0. 0.	- 10. 0. 0.
Maskiner p. H.K. nominelle (compound) £	45. 0. 0.	- 40. 0. 0.
— — — — — (triple exp) -	48. 0. 0.	- 43. 0. 0.
Arbeidsløn for Skibstømmermænd pr. Time	8 d	
— - Snedkere -	7 ¹ / ₂	
— - mekaniske Arbeidere -	7	

Gjennemsnitsprisen for Seilskibe med Udrustning for Ostindiafart af omtrent 1 200 Rt. var £ 10. 5/ pr. Rton for Staal og £ 10. 0. 0. for Jern og for Skibe af omtrent 2 000--2 500 R.tons £ 9. 7. 6. pr. R.ton for Staal og £ 9. 5/ for Jern pr. Rt.

En regulær Dampskibslinie mellem Glasgow og Gøteborg er bleven underholdt ved Napir Shipping Company med to Dampskibe og ved Svithjod Steam Company, Gøteborg, hvis Dampskibe anløber Glasgow paa deres Tur tilbage fra Liverpool.

Af Is indførtes fra Norge i 1892 14 700 Tons imod 13 430 Tons i 1891. Priserne holdt sig meget lave, i Begyndelsen af Sæsonen betales fra 8/6 til 9/ og under Sommeren 11/6 til 12/ pr. Ton. Dampskibsladninger erholdt 11/6 pr. Ton hele Aaret gennem med Undtagelse af to Ladninger fra Kragerø, der erholdt 10/ pr. Ton.

Kulforretningerne maa i det Hele taget siges at have været tilfredsstillende. Nedenstaaende Tabel udviser Priserne paa forskellige Sorter Kul ved Enden af 1891 og tilsvarende Tid af 1892.

	1891.	1892.	
Steam Kul	10/9	9/	pr. Ton f. o. b. Glasgow.
Splint -	9/6	7/9	- - -
Ell -	9/	7/9	- - -
Main -	8/	7/	- - -

Det vil sees at Steam og Splint Kul er faldt mest i Pris, hvilket har sin Grund i, for Steam Kullenes vedkommende, det daarlige Fragtmarked og Konkurrencen med Tyne Havnene og Havnene i Wales, for Splint Kullenes vedkommende i Stilhed i Staal- og Jern-Industrien, og ogsaa som Følge af at Jernværkseiere, der før var de største Kjøbere, nu tager deres Forsyninger fra egne Kulgruber.

Gjennemsnitsprisen i 1892 for Slomannan Steam Kul var 10/ pr. Ton, Splint Kul 8/6, Ell Kul (Hamilton) 8/9, Main Kul 7/6 pr. Ton f. o. b. Glasgow.

Indførselen af Kjød og levende Kvæg til Glasgow beløb sig i 1892 til: fra de forenede Stater 58 353 quarters ferskt Kjød vægtigt 11 365 548 *W*, imod i 1891 60 000 — — — 11 100 000 —

Af Kvæg indførtes fra de forenede Stater 44 161 Stykker imod 34 303 Stykker i 1891.

Fra Canada indførtes 29 349 Stykker imod 30 171 i 1891.

Faar indførtes ikke, heller ikke blev der indført Heste eller Kvæg fra Norge eller Sverige,

Grangemouth. Den totale Indførsel fra Norge og Sverige beløb sig til en Værdi af £ 367 650 imod i 1891 £ 275 913, altsaa en Forøgelse af £ 91 737.

Udførselen til Norge og Sverige beløb sig til £ 326 332 imod £ 327 881 i 1891, altsaa en Formindskelse af £ 1 549.

Indførselen af toldfrie Varer fra Norge og Sverige beløb sig til: Fra Norge £ 277 445, fra Sverige £ 89 947, tilsammen £ 367 392. Toldpligtigt Gods fra Norge og Sverige £ 258, ialt £ 367 650.

Udførselen til Norge og Sverige beløb sig til £ 326 322, hvoraf til Norge £ 227 674, til Sverige £ 98 648.

Af Kul udførtes der i 1892 1 274 732 Tons, imod i 1891 1 146 106 Tons, altsaa en Forøgelse af 128 626 Tons.

Af Pig Iron udførtes i 1892 41 500 Tons, imod i 1891 37 500 Tons, altsaa en Formindskelse af 4 000 Tons.

Havnen var i 1892 besøgt af 275 norske Skibe, hvoraf 125 var Dampskibe og af 92 svenske Skibe, hvoraf 29 Dampskibe.

Fragterne for udgaaende var omtrent de samme som i 1891, derimod faldt Fragterne for indgaaende meget og er for nærværende meget lave.

I 1892 byggedes der ialt 15 Skibe med en samlet Drægtighed af 21 704 T., men Prisen paa Skibene var meget lav og bevirkede dette, at det herværende Bygningskompani for en kort Tid maatte indstille sine Betalinger.

I de første 6 Maaneder af Aaret blev der indført store Mængder af Hø fra Norge, men denne Indførsel standsede, da Landets nye Høst blev bragt til Markedet; ligeledes indføres der fra Norge en Mængde Papir, og de største Bladeiere har afsluttet Kontrakt om store Leveringer til deres Trykkerier.

Granton. Indførselen fra Norge sammenlignet med Aaret 1891 stillede sig saaledes for de vigtigste Artiklers vedkommende:

		1891.	1892.	Forøgelse.	Formindskelse.
Battens & Planker . . .	Loads	1 240	1 708	468	—
Pitprops	—	1 423	1 747	424	—
Telegrafpoler	—	146	91	—	55
Træmasse	Tons	—	467	467	—
Is	—	187	250	63	—

Fra Sverige indførtes i 1892: Battens & Planker Loads 849, Pitprops Loads 4 492, Træmasse Tons 3 305, Papir Tons 2 858, Havre Quarters 3 848, Tyttebær Gallons 8 536, Flasker Mats 13 668, do. Stykker 691 488, Smør Casks 9 251, Tændstikker Kasser 9 364, Hesteskosøm Kasser 13 238, Tomme Casks 28 630.

Til Norge udførtes: Kul i 1891 Tons 4 700, i 1892 Tons 6 268.

Peterhead. Ingen Udførsel har fundet Sted fra Peterhead til Norge eller Sverige i 1892, derimod har norske og svenske Skibe været engagerede i Sildeudførselen til Rusland og Tydskland.

I 1892 udførtes i norske og svenske Skibe til Rusland 20 876 Tønder, i 1891 4 852 Tdr. og i 1890 6 129 Tdr., hvilket viser en Forøgelse af 16 024 Tønder sammenlignet med 1891 og 14 747 sammenlignet med 1890.

I 1892 udførtes i norske og svenske Skibe til Tyskland 24 939 Tønder, i 1891 38 750 Tdr., i 1890 37 702 Tdr., hvilket udviser en Formindskelse af 13 811 Tdr. sammenlignet med Aaret 1891 og af 12 763 sammenlignet med Aaret 1890.

Frigten var 1 sh. til 1 sh. 6 d. pr. Tønde.

Totaludførselen for de 3 sidste Aar stiller sig saaledes: 1892 184 084 $\frac{1}{2}$ Tønder, 1891 118 942 Tønder, 1890 172 941 $\frac{1}{2}$ Tønder.

14 000 Tønder blev sendt til Leith, hvorfra de senere bleve skibede til Continentet, en Del gik ogsaa til Amerika.

Indførselen fra Norge og Sverige til Peterhead i 1892 bestod næsten udelukkende af Træløst. Næsten hele Træløstindførselen til Peterhead foregik i norske og svenske Skibe, kun nogle faa Ladninger ankom i britiske og danske Skibe.

Den med norske og svenske Skibe indførte Træløst bestod af: Stav 536 Stdr., Planker & Battens 807, Bjælker 68, Brønde 3, Rundlast 85, Plankekap 65 Stdr.

Med britiske Skibe ankom: Planker & Battens 150 Stdr., Bjælker 92, Plankekap & Brønde 10 Stdr.

Med danske Skibs ankom: Planker & Battens 64 Stdr., Brønde & Plankekap 27 Stdr.

Gjennemsnitsfrigten var 27 sh. 6 d. pr. Stdr.

Følgende Opgaver udviser Gjennemsnitsprisen for Træløst i 1892:

Stav pr. 1000 Fod £ 2. 10, Battens pr. Stdr. £ 6. 15, Bjælker pr. Kub.-Fod 9 d., Rundlast pr. Stdr. af 120 Kub.-Fod £ 6, Brønde pr. Kub.-Fod 8 d.

Et Dampskib ankom fra Kristiania med 97 Tons Is.

Af Salt indførtes der i norske og svenske Skibe: 1 040 Tons fra St. Ybes, 190 T. fra Figuirá, 796 T. fra Runcorn, 650 T. fra Westpoint.

Gjennemsnitsfrigten var 6 sh. 6 d. pr. Ton.

Af norske og svenske Skibe ankom tilsammen i 1892 56 Skibe dr. 12 861 Tons, i 1891 49 dr. 11 575, altsaa en Forøgelse af 7 Skibe og 1 286 Tons.

Industri. Sildefisket er fremdeles den hovedsagelige Bedrift i Peterhead.

I 1892 var Fangsten større end i 1891, men Gjennemsnitsprisen saavel paa Stedet som paa Kontinentet var betydelig mindre.

Ved Peterhead og Boddam blev der fanget af Sild: i 1892 151 307 Crans, deraf mærket 87 633 $\frac{1}{2}$ Tønder, i 1891 112 262 Crans, deraf mærket 51 520 Tønder; Forøgelse i 1892 af 39 045 Crans, mærket 36 113 $\frac{1}{2}$ Tønder.

Fiskerne opnaaede en Gjennemsnitspris af 19/9 pr. Cran, imod i 1891 21/8 pr. Cran.

Al Sild sælges nu ved Auktion og Gjennemsnitsprisen stillede sig saaledes: For Crown fulls 23/6—28/, for Matties 14/9—19/, for Spents 12/9—15/, for Mixed 11/6—15/.

J. W. Tornøe.

Køningsberg.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	46	11 431	1	197	47	11 628	-	-	107 310
” Norge til Vicekonsul- stationerne	23	4 647	-	-	23	4 647	-	-	34 710
” Sverige til Vicekonsul- stationerne	-	-	1	542	1	542	-	-	-
” andre Lande til Ho- vedstationen	28	6 945	6	1 316	34	8 261	-	-	78 370
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	8	2 718	11	4 787	19	7 505	-	-	22 150
Ialt	105	25 741	19	6 842	124	32 583	98	27 767	242 540
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	24	5 252	6	1 526	30	6 778	-	-	40 700
” Norge fra Vicekonsul- stationerne	5	1 062	2	416	7	1 478	-	-	9 130
” Sverige fra Hovedsta- tionen	5	888	4	898	9	1 786	-	-	7 130
” Sverige fra Vicekon- sulstationerne	-	-	1	48	1	48	-	-	-
” andre Lande fra Ho- vedstationen	33	7 766	9	3 559	42	11 325	-	-	62 610
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	31	9 812	3	568	34	10 380	-	-	71 840
Ialt	98	24 780	25	7 015	123	31 795	98	27 767	191 410

Af svenske Skibe ankom 144 dr. 34 082 Tons

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. M. 1 288.75, ved Vicekonsulst. M. 816.50, hvoraf tilfaldt Konsulen M. 408.51. Af svenske Skibe ved Hovedst. M. 1 321.5, ved Vicekonsulst. M. 993.30, hvoraf tilfaldt Konsulen M. 496.64. Ialt tilfaldt Konsulen M. 3514.95. Expeditionsafgifter af norske Expeditioner M. 135.40, svenske M. 254.70, fælles M. 26.90.

Aarsberetning dateret 15de Marts 1893.

I min Beretning af forrige Aar omtalte jeg allerede det i Sommeren og Efteraaret 1891 proklamerede russiske Udførselsforbud af Korn, Oliekager, Mel og Klid, hvilket først i Juni, respektive August Maaned blev ophævet og varede altsaa omtrent 12 Maaneder. At saadanne usædvanlige Anordninger fremkaldte uoverseelige og skadelige Virkninger, var en Selvfølge, og navnlig vare de uheldige for herværende Export, hvilket omstaaende Tal beviser. Det forløbne Aar var for Skibsfarten i enhver Henseende saavel hvad de til Forladning tilbødte Kvantiteter, som Fragtraterne angaar, yderst ugunstige.

Exporten af herværende Hovedartikel Korn har i mange Aar ikke været saa liden, som i det forløbne Aar, da Tilførslerne fra Ind- og Udlandene var meget ubetydelige, og omendskjøndt den tiltog i de senere Maaneder,

som Følge af god Høst i Provindsen og den fuldstændige Frigivning af Kornudførslen fra Rusland, blev den alligevel ikke paa langt nær saa stor, som i de foregaaende Aar. For denne ringe Export af Korn, bød sig ikke nogen Erstatning i andre Artikler, da Exporten af Træ, Hamp og Mel blot var af omtrent samme Størrelse som tidligere; Fragterne vare under disse Forhold yderst lave og Resultatet blev for Rederierne høist utilfredsstillende.

Der ankom til Pillau i 1892, 1 688 Fartøier, dr. 541 993 Reg.-Tons imod i 1891 1 825 Fartøier, dr. 607 700 Reg.-Tons, deraf var i 1892 1 226 Dampskibe med 502 502 R.-T., imod i 1891 1 306 Dampskibe med 554 154 Reg.-Tons.

Af de indkomne Fartøier vare under norsk Flag 90 Fartøier, svensk 105, dansk 287, Engelsk 207, Tysk 929, Hollandsk 55, Russisk 12, Belgisk 3. Af de indkomne Fartøier vare 1 467 i Königsberg.

Hoved-Exporten søværts fra Königsberg bestod i 1892 af Hvede 52 200 Tons, Rug 29 100 Tons, Byg 3 700 Tons, Havre 20 700 Tons, Erter 15 800 Tons, Bønner 9 500 Tons, Vikker 13 400 Tons, Linsæd 14 000 Tons, Raps, Hampefrø, diverse 17 200 Tons, Mel 24 800 Tons, Klid 3 300 Tons, Mais 6 000 Tons, Hør 5 400 Tons, Hamp & Hampegarn 23 900 Tons, Hør & Hampeblaar 5 200 Tons, Sukker 2 700 Tons, Melasse 400 Tons, Shoddy, Uld 300 Tons, Æg 400 Tons, Spiritus 100 Tons, Oliekager 13 600 Tons, Raa Huder, Skind 800 Tons, Klude, gammelt Taugverk 7 100 Tons, Linsæd, Raps, Terpentinolie 1 000 Tons, Tømmer, Staver, Props etc. 105 000 Tons.

Frugtberetning. Skibsfartens Aabning her paa Königsberg fandt Sted den 28de Marts for Dampskibe og 6te April for Seilskibe. I de første Maaneder af Aaret bleve følgende Fragter betalte fra Pillau: Til Englands Østkyst 1 sh. 6 d. til 1 sh. 1 d. pr. 500 Pd. Hvede, 6 sh. 6 d. pr. Ton Sukker, 12 sh. 6 d. til 11 sh. Hamp og Hør. Rotterdam 1 sh. 7½ d. til 1 sh. 3 d. Antwerpen 1 sh. 7 d. til 1 sh. 6 d. Amsterdam 9 holl. fl. Hvede, Bremen 15 M. Hamburg 11—13 M.; Norge 16—15 M., Flensburg 15 M., Kiel 13—14 M. pr. 2 500 R Rug.

Fragterne i Foraarsmaanederne fra Königsberg for Dampskibe være: Til Englands Østkyst 1 sh. til 1 sh. 3 d. Hvede 1 sh. 4¼ d. Oliekager pro 500 R 11 sh. til 12 sh. Hamp og Hør, 14 sh. til 16 sh. 8 d. Blaar, 9 sh. 6 d. til 10 sh. 6 d. Lumper, 30 sh. Børster og Haar pr. Ton, 6 sh. til 6 sh. 6 d. Sleepers, 10 sh. Minetræ pr. Load, 15 sh. Planker pr. Standard til Rotterdam og Antwerpen 1 sh. 1½ d. til 1 sh. 3 d. Hvede og Mel 11 sh. 6 d. til 15 sh. Hamp, 10 sh. 6 d. til 12 sh. Lumper, 11 sh. Olie, til Amsterdam 8 til 11 holl. fl. Hvede og Mel, 15 sh. til 17 sh. 6 d. Hamp; til Bremen 12 til 18 M. Rug, 17 til 18 M. Snittræ, 12 til 14 sh. Hamp; til Hamburg 11 til 13 M. Rug, 15 til 23 M. Snittræ. Til Norges Østkyst og Bergen 12 til 19 M. Rug og Mel, 10 til 20 M. Hamp; til Vestsverige 12 til 18 M. Rug og Mel, 16 til 20 M. Hamp, 55 til 60 M. pr. Centner Frø. Westervik, Sundswall, Hernøssand 9 M., Kiel, Lübeck, Fehmarn, Kjøbenhavn 11 til 15 M. Rug, 40 Pf. Klid, 60 Pf. Thymotheum, 60 til 70 Pf. Hamp pr. Centner, 15 til 20 Pf. Snittræ, 25 Pf Rundtræ pr. Kubikfod, Flensburg 12 til 17 M. Rug, 20 M. Hamp, Stettin 4½ til 10 M., 8½ til 11½ M. Snittræ; Rügenwalde 8 til 10 M. Rug. For Seilskibe: til Kiel for Snitfyrretræ 7½ til 8½ M. pr. Last; til Firth of Forth 7 sh. til 7 sh. 3 d. pr. Load Props. Arendal 16 M., Bridport 20 sh., Brest 21 sh. 6 d. pr. Ton Hamp. Hertugdømmerne 7 M. pr. Læst Rug. Fragterne til Königsberg i dette Tidsrum vare for Dampskibe: fra Bergen 1,25 M. pr.

Tønne Sild, 1,25 til 1,50 M. pr. Tønne Tran; fra Sverige 1,50 M. pr. Tønne Sild; fra Østnorge 5 M. pr. Ton Sten; fra Skotland 5 sh. 3 d. til 5 sh. 4½ sh. Slibestene, 12 sh. Soda, 14 sh. 6 d. Blegpulver pr. Ton; fra Middlesborough 6 sh. Salt, 45 sh. Shoddy, 35 sh. og 10 pCt. Maskiner pr. Ton, 7 sh. 6 d. pr. Oxhoft Porter; fra London 14 sh. Talg og Olie, 20 sh. og 15 pCt. pr. Ton, 7 sh. 6 d. og 15 pCt. pr. Kiste Indigo. For Seilskibe fra Firth of Forth 6 £ 5 sh. til 6 £ 15 sh. pr. Ton Kul; fra St. Ybes 11 sh. pr. Ton Salt.

I Sommermaanederne herskede her en aldeles livløs Fragtforretning og de faa Afslutninger som under denne Periode kom istand opnaaede endnu lavere Fragter end de under Foraarsmaanederne noterede. I Høstmaanederne afsluttedes for Dampskibe til Englands Østkyst 1 sh. 4½ d. til 1 sh. 6 d. pr. Pd. Hvede, 7 sh. pr. Ton Sukker, 14 sh. 6 d. til 17 sh. 6 d. Hamp og Hampgarn, 15 sh. Lumper, 6 sh. til 6 sh. 6 d. pr. Load Sleepers, 8 sh. 6 d. til 10 sh. Props og Minetræ, 17 sh. 6 d. pr. Standard Planker; Belfast 2 sh. 6 d. Hvede, 24 sh. 6 d. Hamp. Amsterdam 10 til 11 holl. Fl. pr. Last Hvede og Mel 14 sh. 6 d. til 17 sh. 6 d. Hamp. Rotterdam 1 sh. 4½ d. til 1 sh. 6 d. Antwerpen 1 sh. 6 d. Gent 1 sh. 9 d. Rouen 2 sh. 3 d. Nantes 2 sh. 9 d. Hvede 23 sh. 6 d. til 27 sh. 6 d. Hamp. Bremen 16-til 20 M Hamburg 13 til 16 M. Kiel 11 til 15 M. Flensburg 14 til 18 M. Danmark og Kjøbenhavn 13 til 15 M. Sverige 12½ til 18 M. Norges Østkyst 18 til 20 M, Bergen 16 til 20 M. Trondhjem 22 M. Finland 17 til 20 M. Alt pr. 2 500 kg. Rug. Stettin 7 til 9 M. pr. Last Korn og Sæd, 8 til 13 M. pr. Last Bretter. For Seilskibe til Englands Østkyst 1 sh. 3 d til 1 sh. 6 d. pr. 500 $\mathcal{R}$ Hvede, 7 sh. 6 d. pr. Ton Oliekager. Westhartlepool 9 sh. pr. Load Props; til den engelske Kanal 10 sh. 3 d. pr. Oliekager. Stockholm 33 Pf. pr. Centner Oliekager. Finland 16½ M. pr. 2 500 kg. Rug; Flensburg 35 Pf. Jernbanesveller. Til Königsberg blev der i dette Tidsrum betalt følgende Fragter for Dampskibe: fra Firth of Forth 5 sh. 9 d. til 7 sh.; fra engelske Kulhavne 5 sh. til Pillau, 6 sh. til Königsberg pr. Ton Kul, 5 sh. 9 d. pr. Ton Salt: fra Malmø 26—27 Pf. pr. 100 kg. Kalksten; fra Newcastle 10 til 15 sh. pr. Ton Gods; fra Skotland 1 sh. 4 d. til 1 sh. 6 d. pr. Tønne Sild; fra Bergen 1,50 til 1,75 M. pr. Tønne Sild; fra Newyork 3 sh. til 3 sh. 4 d. og 5 pCt. pr. 40 Galloner Petroleum; fra Norge 5 M. pr. 1 000 kg. Granitsten. For Seilskibe fra Firth of Forth 7 £ 5 sh. til 7 £ 15 sh. pr. Keel Kul; fra Skotland 1 sh. 4 d. til 5 sh. 2 d. pr. Tønne Sild; fra Leer 14 Mk. pr. 2 000 kg. Jern.

Landbruget i 1892. Da Dyrkningen af Vintermarkerne var foregaaet regelmæssig og Vinteren forløb gunstig ligesom Sommeren bragte smukt Veir, gik Forventningerne om en god Høst i Opfyldelse. Saavel Vinter- som Sommersæden gav rigt Udbytte og gode Kvaliteter. Rug naaede indtil 130 $\mathcal{R}$ hollandsk, Hvede indtil 140 $\mathcal{R}$ hollandsk Vægt. Ligeledes gav Kartoflerne et stort Udbytte, derimod var Høsten af Foderroer omtrent overalt lille, da de plantede Roer i deres første Opvæxt bleve overfaldne af en 3 Dages Skyldregn, af hvilke de ved det senere tørre Veir ikke mere kunde komme sig. Kvægfoderet faldt i Kvantitet ringe ud; Kvaliteten var derimod god.

Derimod vare Priserne mod forrige Aars gaaet stærkt tilbage. Rug 134—116 M. imod 1891 250 M. Hvede 160—135 M. imod 1891 240. Byg 150—105 M. imod 1891 180 M. Havre 140—115 imod 1891 170 M.

Ærter 180—120 M. imod 1891 210 M. Bønner 140—110 imod 1891 160 M. Vikker 130—100 M. imod 1891 126 M., alt for indenlandsk Korn.

Afseet fra disse lave Priser der formindskede Høstresultatet for Landbruget betydeligt, indtraadte en særlig sørgelig Begivenhed nemlig den fuldstændig epidemiske Optræden af Mund- og Klovesygen, for hvilken kun enkelte Godser bleve skaanede, og som tilføiede Besidderne en betydelig Skade. Melkeudbyttet blev meget stærkt skadet og Kvæg-Beholdningerne lede saa meget, at en maanedlang Sygdom efterfulgte, Sygdommen er endnu ikke fuldstændig at betragte som ophørt. Smørproduktionen er stadig stigende; de østpreussiske Kvaliteter ere meget afholdte. Forbruget af kunstig Gødning stiger Aar for Aar, Thomasslaggermel er traadt i Forgrunden, men ogsaa Faxemergel er brugt mere end i de forrige Aar. Remonter bleve betalte med 600—1000 Mark. Kvægpriserne lede ved Mund- og Klovesygen og den hermed nødvendigblevne Afspærring en stor Forstyrrelse og Handelen blev stærkt skadet. Kjødpriserne bragte for Oxer 24—27 M., Svin 35—40 M., Faar 18—23 M., alt pr. 100 Th levende Vægt.

Meget søgte vare drægtige Kjører og Kvier, for hvilke der blev betalt 300—400 M.

Foderstofpriserne vare betydelig lavere end det forrige Aar:

Hvedeklid 4,50 M. imod 1891 7 M., Rugklid 4,25 M. imod 1891 7,50 M., Indlandske Rapskager 6,50 M. imod 1891 7,80 M., Hampekager 4,30 M. imod 1891 5 M., Solblomstkager 5,50 M. imod 1891 7 M., alt pr. 100 Th .

Kornhandelen. Kornexporten led i den første Halvdel af Aaret under det russiske Udførselsforbud, ligesaa i den anden Halvdel paa Grund af de eiendommelige Toldforhold. Medens Tolden for udenlandsk Korn som en Følge af Handelstraktaterne er nedsat til 3,50 M. fra den 1ste Februar, bestaar samme for Ruslands Vedkommende i den gamle Høide af 5 M. Denne Differentialtold og især ogsaa det vedvarende bestaaende Identitetsbevis for Transit Korn besværer Kornforretningen i høieste Grad, da de i Udlandet meget afholdte Blandinger af preussisk og russisk Korn, som tidligere sikkrede det tyske Korn et stort Afsætningsmarked, ikke mere er udførlig paa Grund af Identitetsbeviset. Man haaber at Differentialtolden og Identitetsbeviset i Løbet af Aaret 1893 ville blive ophævede.

Kornhandelens Omfang i Aaret 1892 var betydelig mindre end i Aaret 1891. Efter de officielle Optegnelser blev der i 1892 tilført:

fra Indlandet 111,111 Tons imod 84 868 Tons i 1891,

„ Udlandet 141 235 — „ 324 619 —

tilsammen 522 346 Tons imod 409 487 Tons à 1 000 Klg. i 1891,

og udført: landværts 44 248 Tons imod 47 752 Tons i 1891.

søværts 183 527 — „ 301 680 —

227 775 Tons imod 349 432 Tons à 1 000 Klg. i 1891.

Formindskelsen af Tilførselen og Exporten er naturlig i første Linie at føre tilbage paa Udførselsforbudet i Rusland, og træffer især:

Hvede	mindre ca.	2 000 Tons	Rug	mindre ca.	7 000 Tons.
Byg	—	„ 6 000 —	Havre	—	„ 23 000 —
Ærter	—	„ 19 000 —	Bønner	—	„ 6 000 —
Diverse	—	„ 8 000.			

Gjennemsnittspriserne har i det forløbne Aar stillet sig frit ombord fortoldet pr. 100 Kilo for:

	Hvede	Rug.	Byg.	Havre.	Ærter.
Januar . .	M. 21,40	M. 21,40	M. 15,40	M. 15,20	M. 18
Februar . .	" 21,80	" 21,20	" 15,50	" 15,20	" 20
Marts . .	" 21	" 20,20	" 14,50	" 14,20	" 19
April . .	" 20,80	" 19,40	" 14	" 14,50	" 20,50
Mai . .	" 21	" 19,50	" 14	" 15,40	" 18
Juni . .	" 20,80	" 19,10	" 13,80	" 15,20	" 18,50
Juli . .	" 21	" 20	" 12,20	" 16,50	" 19,50
August . .	" 15,80	" 13,30	" 11,50	" 13,40	" 18
September .	" 16	" 14,10	" 11,70	" 13,60	" 15,20
Oktober . .	" 16	" 13,10	" 11,20	" 13,60	" 15
November .	" 15,20	" 12,30	" 11	" 12,80	" 16
December .	" 14,70	" 12,20	" 10,70	" 12,80	" 16

Til Norge og Sverige var Exporten i den anden Halvdel af Aaret meget livlig, især af Ærter og Hvede til Norge; Hvede, Rug og Mel til Sverige. Af Benmel gik ogsaa flere Seilskibsladninger til Sverige.

Til Danmark gik hovedsagelig Hvede, medens der med Rug og Havre, ellers livlige Exportartikler, omtrent slet ikke blev handlet. I den anden Halvdel af Aaret oplivedes Klidforretningen; dog stod den tilbage mod forrige Aar. Nogen Udvidelse vandt Forretningen i Linsæd, derimod blev der kun handlet lidt med Oliekager.

Til Finland blev der solgt større Partier Mel.

Tyskland købte især i den anden Saison over Rotterdam omtrent alle Kornsorter, saavel Hvede, Rug og Havre som Mel.

England. Forretningen var regelmæssig; bemærkes maa dog den store Export dertil af Oliekager.

Frankrig købte Rundsæd og Sæd.

Belgien. Forretningen dertil var meget svag. Det pecuniære Udfald af den herværende Kornforretning var et overordentlig ugunstigt, da de store Beholdninger, der vare lagrede fra 1891, kun bleve realiserede med store Tab, og Omsætningerne i Løbet af Aaret vare for smaa til at kunne erstatte Tabene.

De herværende Forraad stillede sig ved Aarets Slutning saaledes:

Hvede ca. 11 100 Tons à 1 000 Klg., Rug 7 000, Byg 4 000, Havre 3 700, Ærter 5 100, Bønner 2 100, Vikker 3 600, Linsæd 2 200, Raps og Hampefrø 3 700.

Hamp og Lin. Forretningen i disse Artikler stillede sig under det forløbne Aar temmelig ugunstig. I Begyndelsen af Aaret indtraf der større Partier Hamp fra den sidste Høst, der udviste tildels smukke Kvaliteter. I Maanederne Mai, Juni og Juli udviklede der sig lidt mere Liv i Forretningen, og tiltrods for de i nævnte Maaneder nedadgaaende Rubelkurser holdt Priserne sig her paa det samme Standpunkt. Høsttilførslerne vare forholdsmæssig ringe, samme fandt god Modtagelse her paa Markedet, uagtet Udlandet holdt sig tilbage med Indkjøb; antagelig brugte Kjøberne større Kvantiteter til Dækning af tidligere Salg. Beretningerne over den nye Høst i Rusland lød forskjellig, dog idetheletaget opgives et noget bedre Resultat end det foregaaende Aars.

Priserne for Hamp stillede sig for Mittellagen efter Kvalitet fra M. 23 $\frac{1}{2}$ til 26 $\frac{1}{2}$, Malestowker-Lagen M. 22 til 24, Russisk-Lagen M. 20 til 21 $\frac{1}{2}$, Petersburger-Lagen M. 18 til 20 $\frac{1}{2}$, Podschetzka-Lagen M. 19 til 22, halv ren Lagen M. 14 til 16 $\frac{1}{2}$, Strimelhamp M. 15 $\frac{1}{2}$ til 17 pr. 50 kg.

For Lin herskede i Begyndelsen af Aaret nogen Livlighed, navnlig fandt de ringere Kvaliteter mere Bemærkning, senere hen paa Aaret var Omsætningen ringe.

De ankomne Kvaliteter tilfredsstillede kun enkeltvis, ved den største Del Slanitzlin klagedes over daarlig Farve, som gjorde Forretningen dermed endnu vanskeligere. Beretningerne over den nye Linhøst vare omtrent overensstemmende med dem over Hamp. Priserne noteredes i Løbet af Aaret saaledes: for gewichte Kron-Lin M. 20 til 26, gewichte Sorter M. 14 til 19, Slanitz-Lin M. 18, 20, 21 23, Slanitz-Lin (ordinær) M. 15 til 17 pr. 50 kg.

Beholdningerne ved Aarets Slutning udgjorde 3 700 Tons Hamp & Hampeblaar imod 3 000 Tons 1891, og 700 Tons Lin & Linblaar imod 1 000 Tons i 1891.

Sildeberetning. Total Importen af Sild beløb sig til 307,200 Tønder imod 249,300 Tønder i 1891.

Fra Norge & Sverige . .	147 000	Tønder imod	113 000	Tønder i 1891.
- Storbritanien . . .	156 000	-	135 000	-
- Holland	4 200	-	300	-

307 200 Tønder imod 248 300 Tønder i 1891.

Exporten af Sild til Rusland i 1892 var 145 000 Tønder imod i 1891 100 000 Tønder. Sildeomsætningen i de første Maaneder af Aaret var meget mindre end ellers er Tilfældet her under Fastetiden, kun billig Svensksild fandt nogen Tiltrækning, medens andre Sorter bleve ganske forsømte. Uagtet Rubelkursen steg fra 200 til 212 i denne Tid, opnaaedes dog ingen Forretning herfra med Rusland, hvilket hovedsagelig havde sin Grund deri, at Forholdene dersteds efter Kornudførselsforbudet udviklede sig meget mislige. For herværende Provinds's Vedkommende var det den store Knaphed for Kartofler som bidrog til at forhindre større Indkjøb af Sild. Norsk Kjøbmandssild manglede vedvarende i reel stor Vare. Priserne for Norsk Sild gik tilbage ca. 2—3 M. pr. Tønde uden at Forretningen for mindre Sorter tog noget Opsving. KKK beholdt 27—30 M., KK 23—26 M., K. 18—21 M., smaa K og KM 14—11 M., smaa KM og M 10—8 M. Slosild omtrent 17 M. pr. Tønde. Svensksild opnaaede: spents og smaa spents 8—9 M., large spents 11—13 M., fulls 15—17 M. pr. Tønde. Tilførslerne under de første Maaneder bestode af 13 665 Tønder Norsksild, og 14 410 Tønder Svensk-sild, tils. 28 075 Tønder. Efterspørgselen for skotsk Sild manglede ogsaa under denne Periode, først senere hen da Priserne vare gaaede betydeligt tilbage, viste der sig mere Begjær, hvorved Lageret heraf kunde oprømmes til den nye Høst's Ankomst. Crownbranded full gik ned i Prisen fra 33 til 32 M. og blev oprømt til 29 M.; crownbranded Ihlen og mixed dalede fra 25 til 19 M. Alle Noteringer gjælde pr. ufortoldet Tønde. Fra Begyndelsen af Mai til Midten af Juli Maaned vedblev Sildeforretningen at være ubetydelig, og først ved den nye udmærkede Kartoffelhøst og efter Indtræffelse af frisk ny Sild opstod fra denne Tid af nyt Liv. Af gammel Sild Indtraf der kun meget lidet, derimod af ny skotsk Sild fra Midten af Juli temmelig rigelige Tilførsler. Markedet tilførtes under denne Tid ca. 215 Tønder Svensk Sild.

8 715 Tønder Norsk-Sild, 610 Tønder ny engelsk Matjesild, 16 290 Tønder ny Shetland og skotsk Østkystensild. Tilsammen ca. 25 830 Tønder.

For Norsksild undergik Priserne ogsaa i dette Tidsrum en videre Tilbagegang, især for mindre Sorter, uden at Lageret kunde blive oprømmet. I Mai opnaaede KKK 26—29 M., KK 20—23 M., K 15—18 M., reelle KM eller smaa K 10—13 M., KM eller smaa K 7—9 M., i Juli KKK 24—25 M., KK 20—22 M., K 13—16 M., reelle KM eller smaa K 9—12 M., KM eller smaa KM 7—8 M. Slosild 16 M. Svensksild blev fuldstændig oprømt til Priser for fulls à 14—15 M., spents i Mai à 8—10 M., large spents 12—13 M., senere à 10—12 M. for sidstnævnte Sort. Fangsten af den nye Matjessild i Stornowaydistriktet var gunstig, derimod slog Castebayfisket, der leverer de extrafine Kvaliteter, ganske feil. Ifølge de billige Priser for Stornowaymatjes herskede der god Efterspørgsel for samme og blev alt deraf oprømmet. Noteringerne for Stornowayindsaltning satte ind med 32—37 M., gik op til 37—47 M., men vege igjen senere til 32—37 M., mindre gode Kvaliteter maatte som almindelig blive solgte betydelig billigere. Enkelte Tønder extra fin Castebay betingede 110—115 M.

De faa Tilførsler Shetlands matties og medium fulls bleve solgte til 21—24 M.; for ny Østkystsild vare Priserne for fulls 28—31 M., medium fulls 19—21 M., matties 16—18 M., Tornbellies 9—12 M. Priserne for de fra forrige Aar tilbageblevne Forraad af skotsk Sild gik betydelig tilbage, crownbranded Ihlen og Mixed fra 20—18 M. til 16—15 M.; Alt pr. ufortødt Tønde.

Sildeforretningen i August, September, Oktober udviklede stor Livlighed, omend det ualmindelig varme Veir i August, September samt den herskende Cholerafare tildels virkede noget lammende, forblev dog Forretningen en animeret. Isærdeleshed i Oktober Maaned efter Kartoffelhøstens ypperlige Beskaffenhed, hvorved de rige Tilførsler af den nye Sild fandt til de billige Priser særdeles godt Aftræk. Markedet tilførtes i disse Maaneder 885 Tønder gammel norsk Sild, 205 Tønder ny svensk Sild, 106 Tønder gammel norsk Sild, 45 000 Tønder ny norsk Sild, 2 400 Tønder n^l hollandsk Sild, 7 500 Tønder skotsk, ustempet Fullsild, 47 995 Tønder ny skotsk Crownbrands Fullsild, 70 195 Tønder ny skotsk Crownbrands Matties Ihlen og Mixed, tilsammen 176 985 Tønder.

Norsksild fandt videre ikke stor Beagtelse især efterat Efterretningerne indtraf om den rige Fangst fra Norge, hvorved Fedsildepriserne stillede sig, meget lave. I August betingede nye KKK og KK 26—28 M., K 19—20 M., KM 14 M., men gik tilbage i September, Oktober for KKK til 23—25 M., KK 16—20 M., K 12—15 M., KM 9—11 M. Ogsaa under denne Tid vedblev stor Kjøbmandsild at være meget knap. Slosild blev betalt med 15 M., Vaarsild med 11 M.

De tilbageblevne faa Rester af Svensksild (gammel Vare) fandt Afsætning til 14 M. for Full og 8—10 M. for Spents; for de første ubetydelige Tilførsler af ny Svensksild blev der betalt forholdsmæssig høje Priser, for Full 24 M., Mediums 20 M., Matties 17 M., Spents 13—14 M. Det skotske Østkystsildefiske blev angivet til ca 736 000 Crans imod ca. 638 000 i Aaret 1891, altsaa ca. 100 000 Crans mere i dette Aar. Choleraens Udbrud i Hamburg og Faren for videre Udbredelse af denne Sygdom i Stettin, gjorde at herværende Sted blev tilført større Tilførsler end ellers havde været Tilfælde, og Følgen var den at Priserne gik tilbage. I Oktober da Cholerafaren svandt i Hamburg og Stettin og disse Steder atter igjen bleve tilgjængelige for Tilførsler, indtraadte en livligere Reaktion. Paagrund af de

billige Noteringer udviklede der sig til herværende Provinds og Rusland en betydelig Forretning og vedblev en fast Tendens ogsaa efter dette Tidsrum. I Begyndelsen af August stode Priserne for ustemplet skotsk Fullsild à 25—30 M., Matties à 16—17 M., Mediums à 20—23 M., Tornbellies à 8—12 M. Ende August for fulls 22—27 M. I September gik fulls tilbage til 20—26 M., Matties og Mediums 10—17 M., Mixed og Spents 13—16 M., Tornbellies 5—8 M., og i Oktober opnaaede igjen fulls 23—28 M., Matties 13—17 M., Mediums 18—21 M., Tornbellies 9—10 M. I August betaltes for Crownfullsild 30 M., Crownmatfuls 22—22½ M., Crownspents og Crownmixed 18—18½ M.; derefter sank i September Crownfulls fra 26—95, Crownmatfuls 18—18½ M., Crownspents 16½—16 M., Crownmixed 16—15 M. I Oktober stillede Crownfulls sig til 30—32 M., Crownmatfulls 21½—22½ M., Crownspents 17 M., Crownmixed 16—17 M. Lageret af fulls og Crownfulls blev i Oktober næsten oprømmet.

Hollandsk Sild kunde ikke konkurrere med den billige skotske Sild, hvorfor Tilførslerne udeblev deraf. Efter Beretningerne at dømme var Fisket ogsaa i Holland ret tilfredsstillende. Fangten angives til ca. 440 000 Tønder imod 288 000 Tønder i 1891. De faa Tilførsler var mest fra den tidligere Fangst, og stillede Matjes sig til ca. 13—15 M., smaa Vollsild 17—18 M. ved langsom Afsætning.

I de sidste Maaneder af Aaret tilførtes Markedet ca. 345 Tdr. gammel svensk Sild, ca. 29 975 Tdr. ny svensk Sild, ca. 200 Tdr. gammel norsk Sild, ca. 32 325 Tdr. ny norsk Sild, ca. 150 Tdr. ustemplet skotsk Fullsild, ca. 2 245 Tdr. skotsk ustemplet matties, mixed og Ihlen, ca. 490 Tdr. crown-branded Fullsild, ca. 5 095 Tdr. crown branded matties, mixed og Ihlen, ca. 3 685 Tdr. Yarmouthsild, ca. 1 800 Tdr. hollandsk Sild, tilsammen ca. 76 310 Tønder.

Norsk Sild. For gammel Vare viste der sig fremdeles ingen Efter-spørgsel. Priserne for ny norsk Sild undergik ved de rige Tilførsler i November—December en videre Tilbagegang, nemlig for KKK, som vedvarende blev knap, 20—24 M., KK 16—19 M., K 11—14 M., MK 9—11 M. Beholdningen den 31te Decbr. var ca. 9 400 Tønder gammel Sild og ca. 37 700 Tdr. ny norsk Sild.

Svensk Sild. Gammel Vare blev tilsidesat, ny fandt derimod godt Aftræk til Rusland, senere blev Kjøberne mere tilbageholdne uagtet den billige Prisnotering, nemlig 8—11½ M. for spents og large spents, 15—16 M. for medium fulls og 18 M. for fulls.

Den 31te December lagredes her ca. 500 Tdr. gammel og ca. 14 500 Tdr. ny svensk Sild.

Priserne for skotsk Sild gik i November—December fremdeles tilbage, men ved Aarets Slutning, da Lageret viste sig kun at indeholde ca. 29 000 Tdr. deraf, undergik Markedet en fastere Holdning og antagelig vil det nye Aar bringe højere Noteringer. Crownmatties steg fra 20—22 M., Crownfulls fra 30—31 M., Crownspents 17—18 M., Crownmixed 16—17 M., matties, mixed og spents 15—16 M., ustemplet fulls 23—28 M. Alt pr. ufortoldet Tønde.

Paa- og Afmønstring. Ved Hovedstationen paamønstret Aar 1892 2 Nordmænd, 2 Svensker, 1 Tydsker; afmønstret 2 Nordmænd..

Af Beretningen fra Vicekonsulatet i **Memel** fremgaar, at Handelen ogsaa dersteds har været meget slæbende, og Resultatet har været ugunstigt for de fleste Grenes vedkommende. — Fragterne har hele Aaret igjennem holdt

sig lave og ikke lønnende. — I Aarets Løb er der til Memel indkommen 868 Skibe med 268 302 Reg.-Tons og Skibsfarten har været af mindre Omfang end i de senere Aar.

Af de Artikler som indføres er at fremhæve:

Stenkul, udelukkende fra Storbritannien, og udgjorde Mængden 56 390 300 Ko. mod 54 766 700 Ko. Aaret før. Salgspriserne have holdt sig uforandrede; for engelske Maskinkul M. 0.75 à M. 0.95, skotske Maskinkul M. 0.70 à M. 0.85, Smedekul M. 0.85 à M. 1.05, alt pr. 50 Kilo.

Sild. Tilførselen bestod af:

fra Norge	24 670 Tønder	imod	12 405 Tønder	i 1891,
- Sverige	8 190	—	11 610	— —
- Skotland	5 520	—	9 280	— —
	38 380 Tønder	imod	33 295 Tønder	i 1891.

Salgspriserne have været: M. 10 op til M. 20 for norsk Fedsild efter Kvalitet og Størrelse; M. 12 à 16 for norsk Østlandssild; M. 10 à 12 for norsk stor Vaarsild; M. 8 à 11 for svensk Sild efter Størrelse; M. 29 dalende ned til 8 M. for skotsk Sild af Fangsten pr. 1891; M. 22 à 17 for skotsk Sild af Fangsten fra 1892. Alt pr. Tønde ufortoldet.

Salt. Tilførselen skeede fra England med 3 985 700 Ko. mod 5 656 000 Ko. pr. 1891, og Salgsprisen har været M. 1.00 à M. 1.10 pr. 50 Kilo ufortoldet.

Udførselen bestaar næsten udelukkende i Trælast og udgjorde 455 225 Kubikmeter mod 588 716 Kubikmeter Aaret før.

Priserne til Udførsel have været følgende: For Furu-Bjelker, 1ste Sort, M. 1.00 à M. 0.98 pr. Kubikfod, andre Sorter i Forhold; for Furu-Planker, 3 Tommes, 1ste Sort, £ 8 à £ 7. 15. pr. Standard, andre Sorter i Forhold; for Gran-Planker, 3 Tommes, 1ste Sort, £ 7. 10. à £ 7. pr. Standard, andre Sorter i Forhold; for Furu-Bord, 1 Tommes, 1ste Sort, M. 0.09½ pr. løbende Fod, andre Sorter i Forhold; Gran-Bord, 1 Tommes, 1ste Sort M. 0.08 à M. 0.37¼ pr. løbende Fod, andre Sorter i Forhold; Ege-Pibestav, Kron, om Vaaren £ 185, om Sommeren £ 175, om Høsten £ 165 pr. mille; Furu-Sleepers, om Vaaren 27 sh., om Sommeren 26 sh. og om Høsten 25 sh. pr. Load.

I Kornvarer har Forretningen været af liden Omfang, da Tilførslerne fra Rusland manglede; Udførselen bestod af 1 653 100 Ko. Rug mod 1 319 200 Ko. i 1891, 3 180 400 Ko. Havre mod 4 075 400 Ko. i 1891.

Transit-Noteringerne frit ombord have været: For Rug, om Vaaren M. 15.50, om Sommeren M. 12.00, om Høsten M. 9.00; for Havre, om Vaaren M. 11.00, om Sommeren M. 10.00, om Høsten M. 9.50. Alt pr. 100 Kilo.

Saa vel Kornhøsten som Poteteshøsten har været god.

Af Hørfrø udgjorde Udførselen 4 131 400 Kilo imod 4 994 300 Kilo Aaret før, og Priserne frit ombord have været for fin Vare M. 200 à 190, for middels Vare M. 170 à 160 pr. 1 000 Kilo.

Hør. Tilførslerne fra Rusland have været betydelige; af den nye Høst er en større Del bragt paa Markedet. Afsætningen fandt Sted kun til Tydskland, og Priserne, især for ny Vare, have været stigende og ere at notere som følger:

For Kron M. 20¼ stigende til M. 26½, for 4 Brand M. 14¼ stigende til M. 19.00 pr. 50 Kilo.

Fragterne stillede sig som følger:

For Dampskibe til: Lowestoft 7 sh, 7 sh. 6 d., Swansea 9 sh. 6 d., Dundalk 11 sh., Belfast 11 sh., London 8 sh. 6 d., 7 sh. 9 d., 7 sh. 6 d. pr. Load Furubjelker. London 26 sh., 25 sh. 6 d., 24 sh., 21 sh., Lynn 21 sh., Sunderland 17 sh. 6 d., 20 sh., Tyne 20 sh., 18 sh., Boston 24 sh. 6 d., 22 sh. pr. Standard Planker. Dordrecht fl. 15, 13 $\frac{1}{2}$, 13, 13 $\frac{1}{2}$, 14, 15, 15 $\frac{1}{2}$, Amsterdam fl. 14 $\frac{1}{2}$, 13 $\frac{1}{2}$, 15, 16, Rotterdam fl. 13, 13 $\frac{1}{2}$, 14, 15 pr. Standard Bord. Papenburg M. 28, 27, 30, Kiel M. 18 $\frac{1}{2}$, 18, 17 $\frac{3}{4}$, Hamburg M. 30 pr. Standard Bord. London £ 9 $\frac{1}{2}$, 10, 9 $\frac{1}{2}$, 8 $\frac{3}{4}$, 8, Hartlepool £ 8 $\frac{1}{2}$, 9, Granton £ 6 $\frac{1}{2}$, Grangemouth £ 7 $\frac{3}{4}$, Liverpool £ 7 pr. mille Pibestav. Hull 7 sh., Grimsby 5 sh. 6 d., 5 sh. 4 d., 4 sh. 9 d., 5 sh. 6 d., 6. 4 d., Hartlepool 5 sh. 10 d., 6 sh., 6 sh. 3 d., 6 sh. 9 d., Grangemouth 6 sh. 6 d., Newport 7 sh. 3 d., London 6 sh. 9 d., 6 sh. 10 $\frac{1}{2}$ d., 6 sh. 6 d. pr. Load ☐ Sleepers. Christiania M. 15, 14, 13, Gøteborg M. 15 pr. 5 000 R Rug.

For Seilskibe til: London 9 sh., Hull 7 sh. 6 d., Sunderland 6 sh. 3 d., Yarmouth 8 sh. 6 d., 7 sh. 9 d., Rochester 8 sh. 9 d., Plymouth 10 sh., Waterford 11 sh. 3 d., Belfast 11 sh., 10 sh. 9 d., 11 sh. 3 d., 11 sh., Dublin 11 sh. 6 d., 10 sh. 6 d., 11 sh. 6 d., 12 sh., Bristol 11 sh. 6 d. pr. Furu-Bjelker. Kulhavne 18 sh. 6 d., Grangemouth 20 sh., Methil 21 sh., 20 sh., Sunderland 18 sh., 19 sh., 19 sh. 6 d., Plymouth 27 sh. 6 d., Cardiff 26 sh., Belfast 30 sh., Santos 90 sh. pr. Standard Planker. Emden M. 15, 14 $\frac{1}{2}$, Stralsund M. 9, 9 $\frac{1}{2}$, 9, Kiel M. 8 $\frac{1}{2}$, 9 $\frac{1}{2}$, Lübeck M. 9, Bremen M. 15, Hamburg M. 14, Rostock M. 10, Stettin M. 8 $\frac{1}{2}$ pr. Læst Bord. Lübeck M. 18, Kiel M. 18, Papenburg M. 28—27, Krimpen fl. 14 $\frac{1}{2}$, Middelburg fl. 16 $\frac{1}{2}$, Hartlepool £ 8, 7, London £ 9, 9 $\frac{1}{4}$, Firth of Forth £ 8 $\frac{1}{2}$, 8, 7 $\frac{1}{2}$, 7, 6 $\frac{1}{2}$, 7 $\frac{1}{2}$, 7 $\frac{3}{4}$, 8, Leith £ 8 $\frac{1}{2}$, Alloa £ 7 $\frac{1}{2}$, Oporto £ 13 $\frac{1}{2}$ pr. mille Pibestav.

Carl L. Meyer.

Stettin.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Rm.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	65	16 139	-	-	65	16 130	-	-	189 676
„ Norge til Vicekonsuls- stationerne	5	668	-	-	5	668	-	-	8 945
„ Sverige til Hovedsta- tionen	13	2 591	-	-	13	2 591	-	-	19 272
„ Sverige fra Vicekon- sulsstationerne	2	326	-	-	2	326	-	-	3 345
„ andre Lande til Hoved- stationen	83	34 544	2	684	85	35 228	-	-	687 301
„ andre Lande til Vice- konsulstationerne	13	5 413	1	216	14	5 629	-	-	55 249
Ialt	181	59 672	3	900	184	60 572	127	46 666	963 788
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	3	711	52	15 070	55	15 781	-	-	8 746
„ Norge fra Vicekon- sulsstationerne	-	-	5	738	5	738	-	-	-
„ Sverige fra Hovedsta- tionen	7	345	17	6 996	24	7 341	-	-	2 740
„ Sverige fra Vicekon- sulsstationerne	-	-	6	2 865	6	2 865	-	-	-
„ andre Lande fra Ho- vedstationen	22	6 659	62	23 810	84	30 469	-	-	57 341
„ andre Lande fra Vice- konsulsstationerne	4	404	6	2 615	10	3 019	-	-	2 757
Ialt	36	8 119	148	52 094	184	60 213	127	46 666	71 548

Af svenske Skibe ankom 708 dr. 160 203 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. R. M. 3 695.85, ved Vicekonsulst. M. 473.25, hvoraf tilfaldt Generalkonsulen M. 236.68. Af svenske Skibe ved Hovedst. M. 4 381.70, ved Vicekonsulst. M. 1 365.85, hvoraf tilfaldt Generalkonsulen M. 687.92. Ialt tilfaldt Generalkonsulen M. 9 002.15. Expeditionsgebyrer af norske Exp. M. 65.40, af svenske M. 284.20.

Aarsberetning dateret 27de Marts 1893.

Forøgelsen i den norske Skibsfart mod 1891 beroede især paa det russiske Exportforbud, der bevirkede en stor Kornimport fra Amerika og Donaulandene. Mange norske Skibe hidkom i Aaret med Korn, medens norske Skibe ellers sjelden deltager i Kornimporten fra de russiske Østersøhavne. Den norske Søfart tiltog med 27 Skibe og 8 515 Tons.

Distriktets Havne besøgte af følgende Antal norske Skibe: Stettin 164, 54 615 Tons, Colberg 4, 592 T., Rügenwalde 2, 270 T., Stolpemünde 4, 428 T., Stralsund 3, 331 T., Svinemünde 5, 3 897 T., Wolgast 3, 1 105 T.

Følgende regelmæssige Dampskibslinier opretholdtes i Aaret mellem Pommern og Norge og Sverige:

Stettin—Bergen og omvendt anløbende mellemliggende norske og svenske Havne, af Gøteborgsdampskibene „Iris“, „Nornan“ og „Temis“ med ugentlig Afgang fra hver Havn.

Stettin—Stockholm og omvendt anløbende Visby, af Dampskib „Thjelvar“ af Visby, fra 9de Mai til sidst i August, da Farten standsede ved Karantæne.

Stettin—Sundswall anløbende mellemliggende Havne, af Dampskibene „St. Erie“ og „Gøthe“ fra Oscarshamn.

Stralsud—Malmø, af Malmødampskibet „Sten Sture“, der fra Mai til Oktober gjorde en Reise daglig i en af Retningerne.

Dernæst opretholdtes regelmæssig Forbindelse mellem Stralsund og Malmø af 1 tysk, og mellem Stettin og Stockholm af 2 tyske Dampskibe.

Paa norske Skibe paamønstredes 44 og afmønstredes 75 Mand. 1 Mand rømte.

Hyrerne var i Aaret: For Matroser 45—50 M., Letmatroser 35—40 M., Jungmænd 25—30 M., Fyrbødere 45—50 M. For Skibe, der afgik herfra til Norge for der at oplægges eller repareres, blev altid særskilt Aftale truffet om Hyre, Hjemsendelse etc., med de paamønstrede Søfolk.

Generalkonsulatets Adresse er fremdeles Mittwochsstrasse 18; aabent Hverdag 9—12 og 3—6.

Den hovedsageligste Vareomsætning mellem Stettin og Norge udgjorde i 1892:

Indføret fra Norge (i Tons à 1 000 Kg.)

	fra Norge.	fra Sverige.	Stettins hele Indførsel.
Fisk, fersk	1.9	2 119	2 414
Tørfisk	32.9	0.8	36
saltet Sild	22 511	8 505	88 518
anden saltet Fisk	60.8	82	384
konserveret	1.9	1.2	27
Frugter og Bær	6	372	573
Feltspat, Kvarts etc. . .	1 425	8 716	25 506
Granitsten	4 755	84 801	94 838
ildfast Sten	—	1 057	1 915
Mursten	—	217.6	438
Svovlkis	700	—	33 179
Træ, til Bygnings- og Haand- værksbrug	146	2 071	93 365
Snedkeriarbejder, grove . .	44	400	685
Træmasse	4 245	3 575	8 032
Fyrstikker	—	104	122

Andre Indførselsartikler fra Norge (i Tons): Stangjern, 265, fosforsur Kalk 521, Klid 1 903, Filler 23, Nøtehaar 11, Tjære 512, Tran 1 479, Zink 5.

Udførsel fra Stettin til Norge (i Tons à 1000 Kg.): Blanksværte 15, Cement 2 698, Smeltedigler 94, Fjær 9, Frugt 219, Blyhvidt 2, Zinkhvidt 219, Farvetræ 241, farvet Glas 14, Flasker etc. 13. Glycerin 4, Hatte, alle Slags (St.) 3 593, Jernrør T. 22, Jerntraad 17, Klorkalium 1, Sukkerfarve 2, Symaskiner 14, andre Maskiner 764, svovlsurt Natron 7, Roeolie 2.88, Pap 49, Skriv- og Trykpapir 13, glat Pakpapir 12, Porcelæn, hvidt og farvet 42, Poteter, friske 80, Potetemesel etc. 300, Potaske 95, Bær- og

Frugtsafter 40, Chilisalpetet 4, Kogsalt 623, Saltsyre 9, Smør, fersk 117, Sukker 1848, Raasukker 1017, kalcineret Soda 5, krystalliseret do. 1, Bønner 114, Byg 346, Kløverfrø 81, Malt 1832, Mel 1241, Sprængstoffer 16, ildfast Sten 256, Mursten 267, Stenkul 272, Svovlsyre 6, Terpentolinolie 6, Trikotvarer 68, Egestav 97, Kurvspil 11, Tøier 14, Mineralvand 7, Vandglas 27, Zink 246.

Af Sild indførtes til Stettin i Tønder:

	1892.	1891.	1890.	1889	1888.	1887
skotsk	342 379	324 360	371 560	338 744	292 105	310 191
norsk	157 663	116 113	131 191	161 023	130 571	186 653
svensk	50 500	54 547	49 085	49 485	9 627	1 295
hollandsk . . .	26 964	12 560	6 471	9 447	11 610	5 876
fransk	—	—	—	2 210	1 137	—
Bornholms . .	—	260	84	1 652	1 766	598
	577 506	507 840	558 391	562 561	446 816	504 613

Lagrene af Sild i Stettin var ved Aarets Slutning:

		1892.	1891.	1890.	1889.	1888.	1887.
skotsk	Tdr.	44 092	49 307	30 380	55 080	49 144	68 176
norsk	—	49 611	28 735	28 936	31 966	24 663	37 596
svensk	—	9 244	9 427	7 990	5 321	3 461	—
hollandsk	—	9 093	1 758	1 031	1 113	1 756	424
Bornholms	—	31	88	49	1 575	596	65
		112 071	89 315	68 386	95 055	79 620	106 261

I 1892 besøgte Stettins Havn af 3 895 Skibe, hvoraf 2 578 Damp- og 1 317 Seilskibe. Heraf var:

Dampskibe: tyske 1511, danske 267, svensk 313, engelske 298, norske 117, hollandske 39, russiske 30, andre 3,

Seilskibe: tyske 784, danske 269, svenske 110, engelske 79, norske 46, hollandske 9, russiske 12, andre 8.

Aaret 1892 viser en Nedgang i Skibsfarten paa Stettin, saavel i Antal som Drægtighed; Nedgangen opgaar til 24 905 Reg.-Tons. Denne Tilbagegang kan tilskrives, dels at Importen af Korn fra de russiske Havne er udeblevet, dels ogsaa at Koleraen, skjøndt den her kun optraadte sporadisk, ved Karantænebestemmelser etc. indvirkede ugunstigt paa Skibsfarten.

Følgende Tabel giver en Oversigt over de forskjellige Nationers Skibsfart paa Stettin i de sidste 5 Aar. I denne Tid var de ankomne Skibe:

	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
tyske	2 316	2 569	2 516	2 405	2 292
danske	364	409	580	539	536
svenske	296	431	523	444	423
engelske	441	500	468	429	377
norske	151	181	168	128	163
hollandske . . .	37	58	51	38	48
russiske	29	37	22	28	42
franske	4	8	10	7	6
andre	5	4	8	4	5
	3 643	4 197	4 346	4 022	3 895

Vinteren 1891—92 var Isbryderne i Virksomhed fra 14de Januar til 25de Marts.

Fra og med 1892 er en ny Tarif for Isbrydernes Virksomhed traadt i Kraft, hvorefter Skibe kun har at erlægge 3 Pf. for indkommende og 3 Pf. for udgaaende pr. Kubikmeter af Nettodrægtigheden. Derhos oppebæres 25 Pf pr. 50 Klg. af ankomne og aflastede Varer. For Varer, som ikke regnes efter Vægt, er Afgiften i Tarifen særskilt angiven, f. Ex. Sild $7\frac{1}{2}$ Pf. pr. Td.

Fr a g t m a r k e d e t. Forrige Aars Skibsfart paavirkedes af mange ugunstige Omstændigheder. Paa Fragtmarkedet har i Aarets Løb den stærke Udbydning af Lasterum oversteget Efterspørgselen, hvilket hindrede nogen betydelig Forhøielse af Fragterne. Koleraens Optræden med de derved opstaaede Karantæneforanstaltninger etc. umuliggjorde ofte al Fortjeneste. For Kul, Takjern og Slag indtraadte om Høsten en liden Fragtstigning, hvilket forøvrigt kun var Tilfældet for de regulære Linier.

De regulære Linier mellem Stettin og London, Hull, Leith, Amsterdam og Rotterdam, samt de Dampskibe, som herfra trafikere Rhinfloden, fandt indtil Midtsommeren, da Vandstanden i Oder hindrede Transporten, tilstrækkelig Last til nedennævnte lave Ruter.

Fragerne fra Stettin til nedennævnte Steder var i Aaret følgende:

				Om Vaaren.		Sommeren.		Høsten.			
London,	Zink	pr. Ton	7/6	—	6/	6/	—	6/	6/6	—	9/
	Sukker	" "	9/6	—	8/	7/	—	7/	7/6	—	9/
Hull	Zink	" "	7	—	6/	6/			6/	—	7/
	Sukker	" "	9/	—	8/	7/	—		7/3	—	7/
Leith	Sukker	" "	10/	—	8/	7/6	—	7/	9/	—	8/
Liverpool,	Zink	" "	"	—	"	7/6	—	8/	8/	—	"
	Sukker	" "	9/	—	8/	8/6	—		8/6	—	8/
Greenock,	Sukker	" "	9/	—	8/	7/9	—	8	8	—	8/6
Cardiff,	Egestokke	load	10/			10/					
Firth of Forth, Pitpr.	"	"	8/6			8/6	—	8	9/6	—	11
Amsterdam,	Sukker	pr. 1 000 Kg. M.	7 ³ / ₄	—	7.	M. 6 ¹ / ₂	—	7.	M. 7	—	7 ¹ / ₂
	Mel	" "	"	"	7 ³ / ₄	" 6 ¹ / ₂	—	8.	" 8	—	7 ¹ / ₂
Rotterdam,	Hvede	" "	"	"	7	" 6			" 7	—	
	Sukker	" "	"	"	7	—	6	—	6 ¹ / ₂	" 7	—
	Mel	" "	"	"	7	—	" 6	—	7	" 7	—
Antwerpen,	Mel	" "	"	"	7	—	" 6 ¹ / ₂	—	8	" 8	—
Stockholm,	Mel	" "	"	"	8	—	" 6	—	5	" 5	—
	Sukker i Fade	" "	"	"	"		" 12	—	14	" 14	—
Gefle	Mel	" "	"	"	6	—	" 6	—	4	" 8	—
Sundsvall,	Mel	" "	"	"	6	—	" 6	—	4	" 6	—
Riga,	Ler	" "	"	"	4	—	" 4 ¹ / ₂				
Dünkirchen,	Sirup	" 2 000 Kg.					frcs. 15 ¹ / ₂	—	frcs 16	—	17
Genua,	Sukker	" Ton	"	"	12/	—	" 11/6	—	11/	—	
Newyork,	Zink	" "	"	"	9/	—	" 8/	—	8/6	9/	—
	Sukker	" "	"	"	9/	—	" 8/6	—		8/	—
	Cement	" "	"	"	8/6	—	" 8/6	—	7/6	9/6	—
	Potetesimal	" "	"	"	14/	—	" 13	—		14/	—
	Filler	" "	"	"	16/	—	" 15	—			

For Seilskibe var Fragtmarkedet i Begyndelsen af Aaret paa Grund af det temmelig store Antal Træladninger, der solgtes til Udlandet ret livlig og ikke alene fandt de i Vinteroplæg liggende Skibe Sysselsættelse, men ogsaa andre Skibe blev udfragtet herfra, da Fragterne, skjøndt lave, dog var bedre end de fra Danzig og Memel.

Efterat de indkomne Trælastordrer var bleven expederet, blev Markedet meget flaut i Mai Maaned, og der var siden hele Aaret en saa usædvanlig Mangel paa Ladninger for større Skibe, at flere, som under de lave Fragter ikke uden Tab kunde afseile i Ballast til andre Havne, maatte ligge uden Sysselsættelse i længere Tid, og senere om Høsten lægge op usædvanlig tidligt. Smaa Østersøfartøier led ogsaa under samme ugunstige Forhold.

Kulfragterne fra engelske Havne til Stettin viste om Høsten en stigende Tendents.

Fragterne for Seilskibe var om Vaaren til og med April følgende: Stockholm Chamottevarer Pf. 30 pr. 50 Kilo, Ystad do. Pf. 27½ pr. 50 Kilo, Christiania Cement Pf. 90 pr. Tønde, London Egnstokke 11 sh. 3 d. pr. Load, Grimsby do. 10 sh. 3 d. til 10 sh. pr. Load, Hull do. 11 sh. pr. Load, Hartlepool do. 9 sh. 6 d. til 10 sh. pr. L., Sunderland do. 9 sh. 6 d. til 10 sh. pr. L., Grangemouth Furubjelker 7 sh. 3 d. pr. L., Methil do. 7 sh. 3 d. pr. L., Cardiff Egestokke 12 sh. 9 d. pr. L., Bristol Furubjelker 10 sh. 6 d. til 11 sh. pr. L., Dünkirchen Sirup frcs. 17½ pr. 2000 Kilo.

Om Sommeren til sidst i August: Trelleborg Benkul Pf. 25 pr. 50 Kilo, Kalmar Rapskager Pf. 30 pr. 50 Ko., Haparanda Sukker i Fade Pf. 90 pr. Ko., St. Petersburg Ler M. 4¾ til 4½ pr. 1000 Kilo, London Egestokke 11 sh. 6 d. pr. Load, Grimsby do. 8 sh. 6 d. pr. L., Hull do. 11 sh. 3 d. til 9 sh. 6 d. pr. L., Hartlepool do. 8 sh. til 8 sh. 6 d. pr. L., Sunderland do. 7 sh. 9 d. til 8 sh. 9 d. pr. L., Cardiff 11 sh. 6 d. til 13 sh. pr. L., Antwerpen do. 12 sh. pr. L., Bordeaux Sirup frcs. 22 pr. 2000 Kilo.

Til Aarets Slutning: Stockholm Rapskager Pf. 35 pr. 50 Kilo, Norrköping do. Pf. 35 pr. 50 K., Kalmar Glassand Pf. 25 pr. 50 K., Ystad Potetes Pf. 30 pr. 50 K., Malmø Salt Pf. 25 pr. 50 K., Halmstad Rapskager Pf. 35 pr. 50 K., Grimsby Egestokke 11 sh. pr. Load, Hull do. 12 sh. pr. L., Sunderland do. 9 sh. 6 d. til 11 sh. pr. L., Cardiff do. 12 sh. 6 d. pr. L., Plymouth do. 11 til 12 sh. pr. L., Dünkirchen Sirup frcs. 18 pr. 2000 Kilo, Bordeaux do. frcs. 22 pr. 2000 Kilo.

Til Stettin var Fragterne fra nedenstaaende Steder følgende:

For Dampskibe: Køping Jernmalm M. 7½ til 7 pr. Ton, Oxelø Sund do. M. 5 til 4 pr. Ton, Karlshamn Gadesten M. 4½ til 4¾ pr. Ton, Hauge-sund Sild M. 1½ pr. Tønde, Idefjorden Trottoirsten M. 5½ til 6 pr. Ton, Bergen Sild M. 1½ pr. Tønde, Memel Egesleepers Pf. 50 pr. Stykke, Memel Furusleepers Pf. 40 til 36 pr. Stykke, Burntisland Kul 4 sh. 6 d. til 5 sh. 6 d. pr. Ton, Middlesbro Takjern 4 sh. til 5 sh. 6 d. pr. Ton, Newcastle Kul 4 sh. 6 d. til 5 sh. 6 d. pr. Ton, Skotlands Vestkyst og Hebriderne Sild 2 sh. til 2 sh. 6 d. pr. Tønde, Skotlands Østkyst do. 1 sh. 6 d. til 1 sh. 9 d. pr. Tønde, Marseille Oljekager 12 sh. til 14 sh. pr. Ton, Pomaron Svovlkis 9 sh. 6 d. til 10 sh. pr. Ton, Kanada samt nordlige Havne i de Forenede Stater Hvede 4 sh. til 3 sh. 6 d. pr. Qvarter, Coosow og andre Floder i Florida Fosfat 17 sh. til 18 sh. pr. Ton.

For Seilskibe: Newyork og Philadelphia Petroleum 1 sh. 10¼ til 2 sh. 6 d. pr. 40 Gallon, Wilmington og Savannah Harpix 2 sh. 9 d. til 3

sh. 3 d. & 5 % pr. Barrel af 310 $\text{\textcircled{R}}$ engl., Plymouth China Clay 7 sh. til 8 sh. 6 d. pr. Ton, Fowey China Clay 6 sh. til 8 sh. pr. Ton, Charlestown do. 7 sh. 6 d. til 8 sh. pr. Ton, Sunderland Kul £ 5. 10 til £ 6. 10 pr. Keel, Hartlepool do. £ 4. 5 til £ 5. 10 pr. Keel, Firth of Forth do. £ 5. 10 til £ 6. 10 pr. Keel.

Helbredstilstanden. Koleraen, der i det forløbne Aar optraadte epidemisk i Hamburg og nærmeste Omegn, har i Pommern og andre Dele af Tydskland kun vist sig sporadisk. De fleste Sygdomstilfælde forekom paa og nær ved Floder, hvorfor Kanal- og Flodskibe ved oprettede Observationsstationer underkastedes en Kontrol, som i Løbet af Høsten stedse blev mere skjærpet. Ogsaa i selve Stettin traf Autoriteterne de mest energiske Skridt, og disse, samt Almenhedens Forsøg paa selv at bekjempe og afværge Sygdommen, har man at takke for, at Koleraen her kun indskrænkede sig til enkelte Tilfælde.

Ingen Nordmænd eller Svensker blev her angrebet af Kolera.

Da Koleraen i Stettin i de fleste Tilfælde kunde tilskrives Odervandet, blev Førerne af norske og svenske Skibe allerede i Svinemünde advaret mod at fylde Skibets Behov af Vand i Papenwasser, der staar i Forbindelse med Oder, og som er anseet for sin gode Kvalitet.

Blandt de mange Vanskeligheder, som Koleraen medførte for Søfarten, maa ogsaa regnes den Karantæne og Desinfektion i Svinemünde, som foreskrevs for de fra smittet Sted, ogsaa Stettin, kommende Skibe, og som flere Gange blev forandret. Medens denne Forordning var i Kraft maatte Skibene standse i Svinemünde 4 Dage, og derhos bære de betydelige Udgifter, som opstod ved Desinfektion af Slagvandet.

Høsten. Om Høsten i det tyske Rige foreligger endnu ikke officielle Rapporter. Efter hidtil gjorte Beregninger har Vinterhveden oversteget en Middelshøst med 10 %, Vinterrug med 14, Sommerrug med 1 og Potetes med 12 %.

F. L. P. Ivers.

Bremen.

Norske Fartsier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		Rm.
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	12	3 082	-	-	12	3 082	-	-	27 891
„ Norge til Vicekonsuls- stationerne	47	17 922	-	-	47	17 922	-	-	127 444
„ Sverige til Hovedsta- tionen	2	258	-	-	2	258	-	-	4 090
„ Sverige til Vicekons- sulsstationerne	8	2 243	-	-	8	2 243	-	-	24 321
„ andre Lande til Ho- vedstationen	14	4 733	34	12 240	48	16 973	-	-	144 625
„ andre Lande til Vice- konsulsstationerne	33	28 521	8	2 559	41	31 080	-	-	1 052 762
Ialt	116	56 759	42	14 799	158	71 558	94	46 511	1 381 133
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	43	15 410	7	1 758	50	17 168	-	-	131 314
„ Norge fra Vicekon- sulsstationerne	7	1 421	11	4 238	18	5 659	-	-	7 487
„ Sverige fra Hovedsta- tionen	3	266	1	479	4	745	-	-	2 063
„ Sverige fra Vicekon- sulsstationerne	3	827	-	-	3	827	-	-	3 966
„ andre Lande fra Ho- vedstationen	-	-	9	3 401	9	2 401	-	-	-
„ andre Lande til Vice- konsulsstationerne	18	11 893	62	38 164	80	50 057	-	-	37 228
Ialt	74	29 817	90	47 040	164	76 857	97	50 355	182 052

Af svenske Skibe ankom 143 dr. 33 134 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Rm. 773.53, ved Vicekonsulaterne Rm. 3 291.12, hvoraf tilfaldt Konsulen Rm. 1 645.56. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Rm. 1 049.97, ved Vicekonsulaterne 1 352.28, hvoraf tilfaldt Konsulen Rm. 676.14. Ialt tilfaldt Konsulen Rm. 4 145.20.

Aarsberetning modtaget 3die April 1893.

Om det forløbne Aar er Beretningerne ikke gunstige. Tilbagegangen i Handel og Omsætning viser sig næsten paa alle Gebeter, og Haabet om en Bedring om Høsten paa Grund af den gode Høst i Tydskland gik ikke i Opfyldelse, ikke mindst paa Grund af Koleraepidemien i Hamburg, der en Tid forstyrrede al Trafik.

Om der end forefaldt nogle Koleratilfælde i Bremen, har vi dog her ikke haft nogen virkelig Epidemi, og Sundhedstilstanden har i det Hele været gunstig.

Omsætningen med Norge viste en liden Nedgang, medens den tiltog med Sverige.

Ind- og Udførsel fra og til de forende Riger udgjorde

1892	Rm.	12 596 857	eller	Kr.	11 197 206
1891	"	11 140 084	"	"	9 902 297
1890	"	10 020 511	"	"	8 907 121
1889	"	11 617 083	"	"	10 326 297
1888	"	10 095 098	"	"	8 973 421

Antallet af paa Weser ankomne norske Skibe, der indklareredes i Bremen, var

1892	91,	dr.	46 328	R. T.	1889	100,	dr.	39 547	R. T.
1891	92,	"	38 581	"	1888	47,	"	42 269	"
1890	98,	"	39 006.						

Fra Norge ankom ialt 48 norske Skibe, 1 svensk, 17 tyske, 6 danske, 4 hollandske, ialt 76, dr. 21 157 R. T. Værdierne af de fra Norge medførte Skibsladninger var

1892	Rm.	663 760	Kr.	590 009,	1889	Rm.	781 264	Kr.	694 457
1891	"	639 862	"	568 766.	1888	"	701 799	"	623 821
1890	"	776 024	"	689 799.					

Til Norge afgik fra Weser 31 norske, 23 tyske, 2 engelske, 1 dansk, 1 russisk og 1 hollandsk Skib, ialt 59 Skibe. dr. 15 504 R. T. Værdien af de til Norge derfra afskibede Ladninger var

1892	Rm.	3 805 060	Kr.	3 382 295	1889	Rm.	3 035 961	Kr.	2 698 632
1891	"	3 877 047	"	3 446 264	1888	"	2 297 597	"	2 664 531
1890	"	2 677 778	"	2 380 247.					

For norsk Regning købtes i Bremen et Dampskib paa 140 R. T. for Kr. 19 000 eller Rm. 21 375, og et Seilskib paa 375 R. T. for Rm. 9 000, og i Brake et Skib dr. 1210 R. T. for Rm. 20 000.

Værdien af de fra Sverige indførte Skibsladninger var i 1892 Rm. 1 814 771.

Hele Bremens Indførsel var i 1892 Rm. 719 494 492, og Udførsel Rm. 684 324 487, ialt Rm. 1 403 818 979, mod i 1891 Rm. 1 474 499 536.

Af Skibe ankom ialt 3 612 dr. 1 996 378 R. T.

Udvandringen over Bremen udgjorde i 1892 127 029 Personer i 229 Skibe.

Handelsflaaden paa Weser var i 1892 572 Skibe, dr. 524 533 R. T., mod i 1891 538 dr. 507 977 T.

Angaaende Handelsforholdene tillader jeg mig at henvise til de indsendte Beretninger fra Handelskammeret og Bremer Bank, samt Uldberetningen.

De herværende Skibsfartsselskaber har heller ikke i 1892 under de vedvarende slette Fragter kunnet opnaa gunstige Resultater.

Selskabet Neptun giver 6 %, Hansa 3 % og Norddeutsche Lloyd kun 1½ % Dividende.

For at benytte de herværende forbedrede Havneforhold formedelst nedre Wesers Korrektion, der gaar lykkelig fremad paa den omtalte Maade, og ved sædvanligt Høivande nu lader Skibe indtil 4¾ M. Dybgaaende komme op til Byen Bremen, og ved Slutningen af 1893 sandsynlig Skibe paa 5 M. Dybgaaende, har Norddeutsche Lloyd forlagt sin engelske Fart til Byen Bremen og lader nu bygge passende Skibe for at optage den direkte Fart mellem Bremen Stadt og New York samt La Plata, særlig til Fragtfart, hvilke endnu i dette Aar vil blive sat i Fart. Ogsaa lader Norddeutsche

Lloyd, for at gjøre de subventionerede Linier til Østasien og Australien mere lønnende, i dette Øiemed dels forlænge nogle ældre Skibe, dels bygge nye hensigtsmæssigere Skibe, og man venter heraf gunstige Resultater for disse Linier.

De i forrige Beretning omtalte Udvidelsesbygninger i Kaiserhafen i Bremerhaven paabegyndtes i Høst, og skjøndt Bremen har paataget sig Udgifterne ved dette Arbeide med en ny Indfart og en stor Kammersluse, 200 M. lang, 25 M. bred og 9,50 M. dyb, til Beløb 16 Millioner Mark, sker det for at møde Skibsfartens Krav under Dampskibenes stedse voxende Størrelse, og man venter, at man hermed vil være hjulpen for lang Tid.

Ogsaa Korrektionen af Aussenweser er i 1892 skredet frem efter Programmet, saa at man i den tidligere sletteste Del af Seilrenden nu har en forøget Dybde af rigelig 2 M.

Den i den herværende Frihavn oprettede Styrteindretning til Indladning af Stenkul er endnu kun bleven lidet benyttet, og Tidkuglen dersteds endnu ikke taget i Drift.

Den i forrige Beretning omtalte Revision af Ladebestemmelserne er endnu ikke skeet, og ligesaa lidt er den tyske Rigslov om Befordring af Udvandrere, der er forelagt Rigsdagen, endnu antaget.

Planerne til Kanalbygning af Rhin—Weser—Elben Kanalen og Bremens Tilslutning dertil er ogsaa i dette Aar avanceret og ved bestemte Forslag om Udførelsen og Bevilgning af Pengemidler fra de deltagende Stater vil forhaabentlig den med Længsel ventede Begyndelse af dette Værk ikke være meget fjern.

Medens de norske Dampskibe „Bremen“ og „Kong Sigurd“ ogsaa i 1892 opretholdt den ugentlige Forbindelse melle Christiania og Bremen, har det herværende Selskab Neptun oprettet en 3-ugentlig Dampskibsforbindelse mellem Bremen Stadt og Vestnorge (Stavanger, Bergen, Christiansund og Trondhjem), hvorfra Dampskibene-gaar til Spanien, Portugal og Italien for derfra atter at tage Ladning tilbage til Bremen. Forhaabentlig vil Forsøget lykkes og da kunne blive varigt.

Paa norske Skibe afmønstredes 29 og paamønstredes 12 Mand.

Vicekonsulen i **Papenburg** indberetter Følgende:

Aaret var for Trælasthandelen tilfredsstillende; Afsætningen af Trælast var ret stor og under stigende Behov i Indlandet opnaaedes tilfredsstillende Priser. Trælagerne her blev tidlig rømmet, hvoraf fulgte en stærk Import, ca. 3 000 Std. mere end i 1891. Ved Aarets Slutning var Lagrene af Trælast hersteds ca. 9 000 Std. eller ca. 2 000 Std. mere end i 1891.

Den øvrige Handel hersteds har ikke givet tilfredsstillende Resultater. Lagrene kunde alene sælges til meget trykkede Priser, og som Følge heraf gik Importen meget tilbage.

Skibsfarten gav et meget slet Resultat og Fragterne var hele Aaret meget lave, saa at de mindre Skibe neppe kunde existere, og mange herværende Rederier har afsluttet med Tab.

Fragterne hertil for Trælast led ogsaa et Stød derved, at Dampskibe paa 5—800 Std. næsten ganske har bemægtiget sig denne Fart; tidligere deltog deri kun mindre Damp- og Seilskibe fra 50—300 Std., der forholdsvis endnu kunde opnaa højere Fragter, men i de sidste Aar havde store Dampskibe overtaget alt.

Af Trælast indførtes hertil fra Norge 2 200 Std., fra Sverige 7 750, Rusland 7 700, tyske Østersøhavne 2 350 Std. Fra England og Frankrig indførtes 3 300 Tons Skifer.

Til Norge og Sverige udførtes 5 600 Tons Cokes.

Trælastfragterne hertil var i Gjennemsnit fra Norge Rm. 21 pr. Std., Sverige 27—28, Rusland 27—28, tyske Østersøhavne 28—30 Rm. pr. Std.

For Cokes og Kul var Fragterne herfra til Norge Rm. $4\frac{1}{2}$ — $5\frac{1}{2}$ pr. Ton, Sverige $4\frac{1}{2}$ —7, Rusland 4— $7\frac{1}{2}$, tyske Østersøhavne 5—6, Frankrige $8\frac{1}{2}$.

Indførsel fra Norge til Bremen 1892. Fisk, saltet etc.: Sardeller og Anchovis 1 065 Kg. N. Værdi M. 1 008, saltet og røget Fisk 3 097 Kg., M. 651, tørret 11 603 M. 5 729, Havre 59 915 M. 7 070, Konserver 3 775, M. 2175, andre Levnetsmidler 394, M. 656, Stengler, amerikanske 4 154, M. 830, andre Fortæringsgjenstande, M. 267, Graasten, 198 Km. M. 38 797, Brosten 13 642 Kvm. M. 83 589, Gjødning 478 933 Kg. n. M. 23 947, Skind, raat Peltsværk 119 Kg., M. 600, Træ, Gran, Or etc. 5 292 Kvm. M. 102 331, Bord og Planker 916 713 St. M. 278 537, Talg 1173 Kg. n. M. 598, Tran 2 087 Tdr. M. 79 555, Hvalfiskbarder 2 992 Kg. n. M. 12 866, andre Raastoffe for M. 399, Jern i Stænger etc. 440 Kg. M. 179, garvet Læder 956 Kg. M. 2 815, Uldvarer 11 Kg. br., M. 57, Jernvarer, Søm 43 057 Kg. n., M. 14 639, andre Jernvarer 640 Kg. br., M. 1 087, Tougværk, nyt 1 670 Kg. n., M. 1 269, Maskiner 2 217 Kg. n., M. 850, Papir 4 396 Kg. br., M. 2 361, Stenvarer 1 624 Kg. br., M. 320, andre Industrivarer Kg. n. 302, M. 578, ialt for M. 663 760.

Udførsel til Norge i Kg. netto: Amidam 65 698, M. 29 498, Korinter 1 473, M. 431, andre tørrede Frugter 1 143, M. 445, Specerier for M. 8 662, Honning for M. 5 314, Humle 935, M. 2 664, Kaffe 170 410, M. 282 527, Skinker 226, M. 420, Flesk 18 572, M. 11 445, Gryn 19 702, M. 5 220, Ost 6 913, M. 9 125, Mel 3 117 075, M. 468,298, andre Levnetsmidler M. 546, Frugt, tørret 994, M. 592, Ris 2 506 555, M. 478 188, Salt 333 848, M. 11 351, Cognac 4 090 Lit., M. 5 626, Rum 14 303 L., M. 11,723, Tobak 1 550 583, M. 545 723, Cigarer 963 Mille, M. 54 040, amerikanske Stengler 7 884 Kg., M. 1 711, Kvægfoder, Klid etc. 565 219, M. 61 317, Risaffald 66 311, M. 7 640, Vin 23 084 Lit., M. 14 503, Sukker, raffineret, tysk 162 905, M. 52 130, andre Fortæringsstoffer for 124 M., Asfalt 256 203 Kg., M. 10 899, Stenkul & Cokes, tyske 1 717 T., M. 32 010, Drogerier og Kemikalier (Gummi, Schellak, etc., præparerede Salte, Saltsyre, Svovlsyre, andre Syrer etc.), 136 808, M. 29 155, Gjødning 49 020, M. 2 451, Indigo og andre Farvestoffer 3 676, M. 5 369, Færnis 1 140, M. 456, andre Farvevarer 9 051, M. 12 981, Huder og Peltsværk 99, M. 632, Ceder- og andet Snedkerit træ 13 300, M. 10 410, Korktræ 1 295, M. 1 110, Petroleum 372 357, M. 48 318, Maskinolier etc. 37 230, M. 12 954, Stolerør 1 049, M. 1 098, Faareuld 20 412, M. 62 921, andre Spindestoffer 536, M. 300, Tobakslud 2 332, M. 2 510, Talg 16 698, M. 7 680, Tjære 7 143, M. 1 136, Pibeler 50 000, M. 1 255, Porcelænsjord etc. 20 000, M. 5 200, Zinkstøv 1 178, M. 353, andre Raastoffer for 727, Jerntraad, tysk 188 004, M. 28 998, Stangjern, do. 301 316, M. 33 446, Staaltraad 38 726, M. 42 785, andre Metaller 2 152, M. 918, Bomuldsgarn, tysk 5 277, M. 11 238, Uldgarn, do. 1 917, M. 8 639, Læder, garvet, do. 18, M. 50, Silke og Halvsilke, do., 35 Kg. br., M. 511, Uld og Halvuld, do. 383 Kg. br., M. 2 298, andre Manufakturvarer do. 99, M. 549; Bly-

varer 2 457, M. 700, Bøger og Tryksager 1 165 Kr. br., M. 4 014, Jernvarer, Søm og Støbejern 93 629, M. 18 700, Vaaben og andre Jernvarer 457 808 Kg. br., M. 291 024, Galanteri- og korte Varer 366, M. 626, Malerier, Statuer etc. 258 M. 609, Husgeraad, Mobilier etc. 283, M. 290, Speilglas, tysk 1585, M. 1 109, andre Glasvarer 2 526, M. 936, Hampevarer 292, M. 312, Korkevarer 358, M. 804, Cigarkassebord, tyske 12 839 Kg. br., M. 10 331, andre Trævarer 1 353, M. 2 011, Skoplug 4 350, M. 1 233, andre alm. Trævarer 2 475, M. 1 809, Instrumenter 131, M. 498, Lys 218, M. 457, Maskiner 17 872, M. 12 483, Messingvarer, tyske 1 231 Kg. br., M. 2 954, Metalvarer, 206 Kg. br., M. 845, Papir og Papirvarer 10 992, M. 2 701, Stentøi, fint tysk 16 110, M. 4 768, Ure og Tilbehør 71, M. 411, Tinfolie 214, M. 449, Tændstøffe 289, M. 520, andre Industri-varer 764, M. 725, ialt Rm. 3 805 060, hvoraf Halvfabrikater for Rm. 126 074, Manufakturvarer 3 358, andre Industriprodukter M. 361 319, For-tæringsgjenstande 3 064 384, Raastøffe M. 249,925.

Herm. S. Gerdes.

Montevideo.

Fra fremmede Steder ankom til Hovedstationen med Ladning 49 norske Skibe dr. 31 543 Tons, og til Vicekonsulsstationen med Ladning 3 dr. 1 349, og i Ballast 4 dr. 885 Tons. Ialt 56 dr. 33 777 Tons. Bruttofragter Kr. 738 165. Alt Seilskibe.

Fra Hovedstationen afgik til Norge i Ballast 1 Skib dr. 540 Tons og til andre Lande med Ladning 18 dr. 10 942 T. og i Ballast 35 dr. 24 267 Tons. Fra Vicekonsulsstationen afgik med Ladning til fremmede Steder 7 dr. 2 234 Tons. Bruttofragter Kr. 285 429.

Af svenske Skibe ankom 16 dr. 7 172 Tons. For Ordre eller Havari ankom 12 norske Skibe dr. 6 039 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Kr. 2 270.07, ved Vicekonsulatet Kr. 141.86, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 70.93. Af svenske Skibe ved Hovedst. Kr. 378.65, ved Vicekonsulatet Kr. 150.68, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 75.34. Ialt tilfaldt Konsulen Kr. 2 794.99. Expeditions-afgifter af norske Exp. Kr. 1 086.66, svenske Kr. 241.00, fælles Kr. 19.58.

Aarsberetning dateret den 2 Marts 1893.

Den norske Skibsfart paa Distriktet i de sidste 5 Aar udgjorde:

I. Ankomne.	Med Ladning.	I Ballast.	Tilsammen.
1888 . .	140 dr. 101 654 T.	17 dr. 6 109 T.	157 dr. 107 763 T.
1889 . .	167 - 130 977 -	5 - 1 505 -	172 - 132 482 -
1890 . .	155 - 127 796 -	3 - 1 248 -	158 - 129 044 -
1891 . .	89 - 73 425 -	7 - 2 236 -	96 - 75 661 -
1892 . .	52 - 32 892 -	4 - 885 -	56 - 33 777 -

II. Afgaaede.	Med Ladning	I Ballast.	Tilsammen.
1888 . .	45 dr. 17 101 T.	102 dr. 81 757 T.	147 dr. 98 858 T.
1889 . .	40 - 18 281 -	139 - 119 911 -	179 - 138 192 -
1890 . .	34 - 17 745 -	128 - 112 321 -	162 - 130 066 -
1891 . .	27 - 12 326 -	75 - 70 134 -	102 - 82 460 -
1892 . .	25 - 13 176 -	36 - 24 807 -	61 - 37 983 -

Paa Grund af de i Aaret almindelig gjældende daarlige Fragtkonjunkturer og den svære Krise, som i 3 Aar har nedtrykket al Forretningsrørelse i dette Land, og især af den betydelige Reduktion i Indførselen af Stenkul til denne Havn, har de forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet i den Grad aftaget, at man maa gaa tilbage til Aar 1884 for at finde saa lave Tal. Alene paa de med Ladning afgaaede viser sig en liden Forøgelse.

Bruttofragterne for norske Skibe var i de sidste 5 Aar:

	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
Indgaaende Kr.	2 967 991	4 917 663	4 455 661	1 702 908	738 125
Udgaaende -	290 282	341 663	353 491	223 442	285 429
Kr.	3 258 273	5 259 326	4 809 152	1 926 350	1 023 554

Nedgangen i Fragtfortjenesten var saaledes mod 1891 902 796 Kr. eller 47 %. At Fragterne er aftaget stærkere end Skibsfarten kommer af de yderst lave Fragtkonjunkturer. Saaledes ankom f. Ex. i Begyndelsen af dette Aar et norsk Skib fra Liverpool med Stenkul til Fragt 11 sh. pr. Ton = 15½ pr. Reg.-Ton, den laveste hidtil forekomne Notering.

Nedenstaaende Tabel udviser optjente Fragter for norske Skibe i 1892:

I. Ankomne til Hovedstationen med:

	Skibenes		Fragt pr. R.-T.	
	Antal.	Tons.	1892.	1891.
Stenkul fra engelske Havne	24	20 413	22/	25/5
Stykgods fra Newyork	6	2 692	35/10	34/2
Stykgods fra Marseille	2	1 034	27/	—
Træ fra nordamerikanske Havne	5	3 110	34/	—
Harpix fra nosdamerikanske Havne	1	448	39/3	—
Salt fra Cadix	2	1 474	21/8	23/4
Yerba Mate fra brasilianske Havne	8	2 042	19/6	24/7
Farina fra brasilianske Havne	1	206	21/4	—

Til Vicekonsulstationen Paysandu:

Stenkul fra engelske Havne	1	362	34/	40/4
Jernbanemateriel fra Antwerpen	2	987	33/7	33/2

II. Afgaaede fra Hovedstationen:

Huder og Uld til nordamerikanske Havne	9	6 328	20/5	16/7
Huder og Uld til Falmouth f. O.	2	794	33/1	27/5
Ben og Benaske til Falmouth f. O.	2	911	24/6	22/9
Ben og Benaske til Hamburg	2	1 731	17/7	—
Saltet Kjød til Puerto Cabello	1	156	44/10	—
Saltet Kjød til Rio de Janeiro	1	273	16/5	—
Mulæsler til Mauritius	1	749	16/	—

Fra Vicekonsulstationen Paysandu:

Huder til Falmouth f. O.	5	1 482	38/1	41/9
Huder til Antwerpen	1	212	47/2	—

Besætningernes Antal paa de ankomne norske Skibe var 596 Mand. Der paamønstredes 48, afmønstredes 34, og rømte 8 Mand.

Maanedshyrer for her paamønstrede Søfolk var i Aaret: For Styrmand Kr. 54—80, Matroser Kr. 41—59, Kok og Stuert Kr. 27—72, Letmatroser Kr. 32, Jungmand Kr. 18—36.

Efter statistiske Opgaver var Skibsfarten paa Distriktet, Kystfarten iberegnet:

Ankomne til Montevideo Dampskibe 1 742 dr. 2 282 853 T., Seilskibe 1897 dr. 306 287.

Til Colonia, Mercedes, Paysandu, Independencia (Fray Bentos), Salta, Santa Rosa, La Palona, Maldonado, Dampskibe 5378, dr. 2 196 538 T. Seilskibe 3 768, dr. 184 365 T.

Formindskelsen i de til denne Havn ankomne Dampskibes Antal og Tonnage er visnok ubetydelig, men dette Forhold har sin Grund i, at alle de regelmæssige Dampskibsliniers Skibe der er bestemt til Buenos Aires, maa anløbe Havnen, selv om de her hverken losse eller lade. Efter det statistiske Bureaus Opgaver indførte de hid i 1891 ankomne Dampskibe kun 9.35 %, og udførte 10.24 % af Drægtigheden i Reg.-Tons, og disse Tal er sikkert reduceret i 1892. Hvad Seilskibsfarten angaar, er Formindskelsen paa Stationen ca. 15 % af Tonnagen. Den saa betydeligt større Nedgang i de forenede Rigers Skibsfart paa denne Havn, kommer især af den enorme Formindskelse i Stenkulimporten, der her er indtraadt, siden Dampskibene kan forsyne sig billigere med denne Artikel i Buenos Aires. Dette for Havnen sørgelige Forhold er dels opstaaet ved at Dampskibe i Buenos Aires kan indtage sit Kulbehov ved Kaierne, hvorved Tid vindes, og den høje Lægterafgift her paa Reden undgaaes, dels som Følge af, at en stor Mængde Dampskibe, der ankommer fra Europa til Argentina for der at søge gode Hjemfragter, medfører Stenkul til saa billige Fragter, at Seilskibene neppe dermed kan konkurrere. Disse Omstændigheders Indflydelse paa vor Skibsfart fremgaar bedst af Opgaverne over Hidfragter, der for 1892 kun optager 24 norske Skibe dr. 20 413 Tons, mod i 1891 55 dr. 57 290 T., der lossede Stenkul her i Havnen.

Handelen har ikke kunnet reise sig af den prekære Stilling, hvori den befandt sig ved Aarets Begyndelse. Nye Paalæg, Frygt for Emission af værdiløs Papirmynt med Tvangskurs, ulykkelige politiske Forhold, den langvarige Tørke, som ved Uaar paa Græs har bevirket en stor Dødelighed baade paa Hornkvæg og Faar, og en saa stor Magerhed hos førstnævnte Dyr, at flere Slagterier har været nødt til for nogen Tid at indstille sine Arbejder, den paa Grund af den langvarige Krise almindelige Fattigdom, den tiltagende Udvandring, og flere andre Faktorer af mindre Betydning har bidraget til at undertrykke Omsætningen og besvære Handelsoperationerne.

Indførselen, der i 1891 nedgik til \$ 18 978 420, formindskedes i 1892 med over $\frac{1}{2}$ Million Pesos, og udgjorde: Drikkevarer \$ 2 632 988, Madvarer \$ 4 245 150, Tobak og Cigarer \$ 330 601, Tøier \$ 3 113 255, færdige Klæder \$ 1 136 968, Materialier for Industri, Maskiner etc. \$ 4 396 940, andre Varer \$ 2 375 424, levende Kvæg \$ 173 570, ialt \$ 18 404 296.

Udførselen nedgik med over 1 Million Pesas. Den bestod i: Levende Kvæg \$ 1 114 926, Produkter af Kvægdrift \$ 24 337 417; do. af Agerbrug \$ 136 752, andre Produkter \$ 246 778, Skibsprovisioner \$ 115 946, ialt \$ 25 951 819.

De 5 sidste Aars Import og Export viser følgende Tal:

1888	Import	§	29 477 448	Export	§	28 008 254
1889	"	"	36 823 863	"	"	25 954 107
1890	"	"	32 364 627	"	"	29 085 519
1891	"	"	18 978 420	"	"	26 998 270
1892	"	"	18 404 296	"	"	25 951 819

Direkte Handel med de forenede Riger fandt heller ikke i 1892 Sted, og turde heller ikke være at paaregne, før en Damskibsforbindelse mellem dem og La Plata Staterne kan komme istand. Da først vil flere af vore Industriprodukter, som ikke kan bære dobbelte Fragter og Udgifter ved Omskibning i fremmede Havne, finde Afsætning paa disse Markeder.

Norsk Klippfisk indførtes som hidtil i smaa Partier over Hamburg. Indførselen nedgik i 1891 til 248 836 Kg. Priserne varierede mellem § 10 — § 12,76 pr. Kv., Tolden § 0,05 = 19 Øre pr. Kg. indbefattet.

Nogle faa andre Varer, som Fiskelevertran, norske Preserver, Karlsstad-Lax og Anschovis, har vel vist sig paa Markedet i smaa Kvantiteter, men Konsulatet har ikke kunnet faa paalidelige Opgaver over Indførselen deraf.

Importen af nordamerikansk Furu nedgik fra 4 500 000 Kubikmeter i 1890 til 538 000 Km. i 1891; og ogsaa i 1892 var Indførselen deraf ubetydelig. Priserne noteredes: White Pine § 36 — 56, Pitch Pine § 30—36, Spruce § 24 — 26, Alt efter Kvalitet pr. løbende Fod.

Republikens fornemste Exportartiklers Priser var i Aarets Løb: Salte Oxe- og Kohuder, pr. 75 $\mathcal{H}$ § 3,55—5,50, tørre do. pr. 40 $\mathcal{H}$ § 2,70—3,65, do. Hestehuder pr. 10 $\mathcal{H}$ § 1,05—1,10; uren Mestizo Uld, do. § 2—3, Faare- og Lammeskind, pr. $\mathcal{H}$ § 0,068 — 0,105, Saladero Talg pr. do. § 1,20—1,30, Talg pr. Kv. § 14—16.

Republikens Rigdom af Kvæg var i 1890: Hornkvæg 5,377,300 Stkr., Faar 10 445 170, Heste 363 140, Mølæsler 5 244, Svin 13 585.

I Landets Saladeros nedslagtedes 667 521 Stk. Hornkvæg i 1892.

I Udviklingen af Landets Industri har den lange Krise bevirket en fuldstændig Stagnation, og det befrygtes, at flere vigtige industrielle Foretagender ikke skal kunne udholde en Forlængelse af de nedtrykkende Konjunkturer, hvormed de i de sidste Aar har kjæmpet.

Over Agerbruget foreligger ikke statistiske Opgaver, men alt tyder paa, at det hidtil ikke har kunnet standses i sin Udvikling af den almindelige Krise, men at Nydyrkningerne aarlig tiltager betydeligt. Hvedehøsten var i de fleste Distrikter over middels og flere Steder rigelig. Den vaarsaaede Mais blev derimod for en stor Del ødelagt af Tørke, medens den sildige endnu staar lovende. Priserne paa Hvede var indtil den nye Høst § 5 — 3,90 pr. 110 Kg., men er nu gaaet ned til § 2,60 — 2,20. Mais noteredes i Aaret fra § 3,30 — 2,70 pr. 104 Kg.

Dyrkningen af Tobak og Vin er sterkt tiltagende, og Høsten deraf var tilfredsstillende. Nylig er dog en Sygdom opstaaet paa nogle Plantager, der befrygtes at være Filoxera. En Kommission er nedsat til at studere Sygdommen.

Saldoen af Ind- og Udvandringen opgives til 1 219 Personer til Landets Tab, men er sikkert meget større.

Hverken i Jernbaner eller Telegrafer var der i Aarets Løb noget Fremskridt.

Statsgjælden vil blive forøget ved Aarets Deficit, der antages at ville blive over 2 Millioner Pesos.

Republikens sanitære Forhold har været gode. Vel er der forekommet nogle Tilfælde af gul Feber ved Karantænestationen (Øen Flores), men de kunde begrænses dertil. Om Vinteren hjemsøgt Landet af en mild Influenza Epidemi, der krævede ikke faa Ofre.

Regjeringen har i Dekret af 24 f. M. forbudt Indførsel af alle Slags Fyrstikker, som ei er indlagt i Æsker, saa at de kan lukkes ved Stempeler, der skal paasættes ved Fortoldningen. Afgiften for hver Æske indeholdende 50 Fyrstikker, af enhver Slags, er \$ 0.013, (13 Milesimos = ca. 5 Øre), og ligesaa meget for hvert overstigende Tal af 50 Fyrstikker, eller Brøkdelen deraf. Hvis en Æske har to Aabninger, og ikke kan tilsluttes med et Stempel, skal 2 dertil anvendes, hverved Afgiften fordobles.

Kurserne paa Europa var: London, Bank $50\frac{5}{8}$ — $52\frac{3}{8}$, privat $50\frac{7}{8}$ — $52\frac{3}{4}$ pr. \$, Paris B. frcs. 5.31—5.48, privat frcs. 5.32—5.51, Antwerpen B. frc. 5.29—5.48, privat frc. 5.36—5.56, Hamburg B. M. 4.29—4.40, privat M. 4.35—4.45 pr. \$, Rio de Janeiro B. MR. 14 000—22 600, privat MR. 15 000—23 500 pr. £.

S. Blixén.

Indhold: **Bremen** Side 122. — **Guayaquil (Ecuador)** Side 83. — **Karlsruhe** Side 84. — **Königsberg** Side 106. — **Leith** Side 87. — **Montevideo** Side 126. — **Stettin** 116.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1892 m. M.,

No. 6.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1893.

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

Amsterdam.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragt.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.		Ant.	Tons.	Seilskibe. Kr.	Dampskibe. Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.				
I. Ankomne.												
Fra Norge til Hovedstationen . . .	25	6 913	58	25 402	-	-	-	-	88	32 315	61 336	172 322
" Norge til Vicekonsulstationerne . . .	86	19 520	41	14 494	1	238	-	-	138	34 252	188 067	87 431
" andre Lande til Hovedstationen . . .	26	13 231	10	7 574	2	902	2	647	40	22 354	351 513	131 818
" andre Lande til Vicekonsulstationerne . . .	126	74 054	54	43 367	2	181	7	2 635	189	120 237	1 963 079	744 527
Ialt	263	113 718	163	90 837	5	1 321	9	3 332	440	209 208	2 568 995	1 186 098
											3 705 093 *)	
II Afgaaende.												
Til Norge fra Hovedstationen . . .	11	2 941	45	19 199	17	6 914	4	1 573	77	30 627	11 582	143 535
" Norge fra Vicekonsulstationerne . . .	11	2 140	25	7 952	113	36 358	4	1 540	153	47 990	9 445	63 069
" andre Lande fra Hovedstationen . . .	6	964	3	1 799	18	10 131	18	11 052	45	23 946	7 447	6 317
" andre Lande fra Vicekonsulstationerne . . .	19	5 634	17	8 849	63	44 175	57	43 845	161	102 503	60 077	65 936
Ialt	47	11 679	90	37 799	216	97 578	83	58 010	436	205 066	88 551	279 357
											367 908 *)	

*) Heri er ikke medregnet Bruttofrakterne for Dampskibe med „time-charters“.

Af svenske Skibe ankom 126 dr. 58 142 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. fl. 1 601.05, ved Vicekonsulst. fl. 6 040.41, hvoraf tilfaldt Generalkonsulen fl. 3 020.20. Af svenske Skibe ved Hovedst. fl. 636.39, ved Vicekonsulst. M. 1 584.24, hvoraf tilfaldt Generalkonsulen fl. 792.12. Ialt tilfaldt Generalkonsulen fl. 6 049.76. Expeditionsafgifter fl. 621.90.

Aarsberetning dateret 23de Marts 1893.

Sammenlignet med de fem foregaaende Aar, stiller 1892's Skibsfart sig som følger:

Ankomne Skibe i:

	Norske.		Svenske.		Norske og Svenske.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1892	440	209 208	126	58 142	566	267 350
1891	415	168 779	125	53 249	540	222 028
1890	480	172 172	132	52 626	612	224 798
1889	407	152 005	93	37 403	500	189 408
1888	389	138 442	91	40 226	480	178 668
1887	470	170 311	105	45 932	575	216 243
Gjennemsnit for						
1887—1891 . .	432	160 342	109	45 887	541	206 229

Af ovenstaaende summariske Opgaver fremgaar, at der for de Forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet kan paavises en glædelig Fremgang, saavel naar Sammenligning anstilles med Skibsfarten i det næstforegaaende Aar 1891, som med Gjennemsnitstallene for det sidste Femaar 1887—1891; der ankom saaledes 45 322 Tons eller 20 % mere i 1892 end i 1891 og 61 121 Tons eller 30 % mere end gjennemsnitlig i nævnte Femaar. Betragtes hvert af Rigerne særskilt, saa har den norske Skibsfart at opvise den største Tilvæxt; af de 45 322 Tons, der ankom mere end i Aaret 1891, tilfalder de norske Fartøier 40 429 Tons og de svenske 4 893 Tons, eller henholdsvis 24 % og 9 % mere end de tilsvarende Zifre for 1891.

For første Gang siden den store Tilbagegang i de Forenede Rigers Skibsfart paa alle Havne i Begyndelsen af Otti-Aarene, har den samlede Drægtighed af de til Distriktet ankomne norske og svenske Skibe atter været større end de i Indstillingen af Aar 1876's Consulatkomite omhandlede Gjennemsnitstal vedkommende Skibsfarten paa Nederlandene (100 600 norske Commercelæster + 7 280 svenske Nylæster).

Af de ankomne norske Skibe var Dampskibe 172 dr. 94 169 T., og Seilskibe 278 dr. 129 120 T., mod i 1891 henholdsvis 138 D. dr. 71 020 T. og 277 S. dr. 97 751 T.

Heraf fremgaar, at Dampskibenes totale Drægtighed atter er tiltaget paa Seilskibenes Bekostning. Medens den samlede Tonnage af de norske og svenske Dampskibe og Seilskibe, der besøgte Distriktet i 1891, for første Gang siden der blev sat Dampskibe i Fart, delte sig omtrent i to lige store Dele, saa viser 1892's Skibsfart, ligeledes for første Gang, at Seilskibenes Tonnage i Forhold til Dampskibenes er kommen i Minoritet, nemlig som 48 til 52. Skibsfartens Tilvæxt i 1892 — som ovenfor sagt 45 322 Tons — fordeles mellem Dampskibe og Seilskibe med henholdsvis 27 457 Tons og 17 865 Tons, medens de to Rigers Skibsfart atter deler sig i sidstnævnte Tal saaledes, at Norge har at opvise 23 141 Dampskibstons og

17 288 Seilskibstons mere, og Sverige 4 316 Dampskibstons og 577 Seilskibstons mere.

Ligesom i tidligere Aar har kun en forsvindende ringe Del af de ankomne Fartøier — ikke fuldt 4 % af den totale Drægtighed — været ballastede; herved bør dog bemærkes, at blandt de Skibe, som paa ovenstaaende Tabeller angives som i Ballast ankomme, enkelte har forhalet fra den ene Havn til en anden i Distriktet (for at indtage Ladning, reparere o. s. v.) og saaledes forekommer paa vedkommende Stations Skibsfortegnelser som „ankommet i Ballast“, medens de til Distriktet, d. e. Nederlandene, ankom med Ladning. Udfragter har det som sædvanligt været vanskeligt at faa i de nederlandske Havne, kun 31 % af de afgaaede norske og svenske Skibe afgik med Ladning.

Den sammenlagte Sum af de af ankomne og afgaaede svenske og norske Skibe optjente Bruttofragter viser en Tiltagen i Sammenligning med 1891 af Kr. 998 162 eller 19⁹/₁₀ %; heraf tilfalder Kr. 962 053 de ankomne og Kr. 36 109 de afgaaede Skibe, eller henholdsvis 21 % og 6 % mere end de tilsvarende Tal i 1891. For hvert af Rigerne særskilt sees, at de ankomne norske Skibe optjente Kr. 897 226 mere, de afgaaede derimod Kr. 14 866 mindre, og de ankomne svenske Skibe Kr. 64 827, og de afgaaede 50 975 mere. I de optjente Bruttofragters Totalsummer er ikke indberegnet de af tidsbe-
frægtede Skibe, eller af Skibe, der for egen Regning medhaver Ladning. opseilede Fragter; Antallet af disse Fartøier er dog forholdsvis meget ringe.

Dampskibenes og Seilskibenes Andel i Bruttofragterne fremgaar af følgende:

	i 1892.	i 1891 var dette.
Ankomne Dampskibe	Kr. 1 523 130	Kr. 1 268 772
Afgaaede do.	- 482 271	- 393 881
Ankomne Seilskibe	- 2 897 713	- 2 190 018
Afgaaede do.	- 106 581	- 158 862

Hvilken Plads den norske og svenske Handelsflaade indtager blandt de nederlandske og fremmede Skibe, der aarlig besøger Nederlandene, fremgaar af følgende Opgaver for 1891 (for det sidst henrundne Aar foreligger endnu ingen Meddelelse for det hele Distrikt):

Ialt ankommet i 1891 9 356 Skibe, drægtige 5 720 327 Tons. Heraf var nederlandske 2 644 dr. 1 657 013 T., og fremmede 6 712 dr. 4 063 314. Disse sidste tilhørte følgende Nationer: Engelske 4 671 Skibe, drægtige 2 961 274 T. Tydske 1 024 dr. 576 497 T. Norske 427 Skibe, drægtige 166 430 Tons. Danske 195 dr. 111 224 T. Spanske 79 dr. 92 104 T. Svenske 123 dr. 51 112 T. Alle Øvrige 193 dr. 104 673 T. Heraf fremgaar at 4.6 % af de i 1891 under fremmed Flag ankomne Fartøier var norske og 1.3 % svenske; i 1890 var dette Forhold henholdsvis 4.4 % og 1.3 %.

De til Distriktet med Lagning ankomne norske Skibe fordeles efter Afgangslandene som følger: Norge 210 dr. 66 329 Tons. Sverige 35 dr. 16 210 T. Ruslands nordl. Havne 29 dr. 12 915 T. Ruslands sydl. Havne 2 dr. 3 220 T. Tydske og danske 8 dr. 2 835 T. England og Skotland 9 dr. 3 157 T. Frankrige 3 dr. 1 061 T. Spanien og Portugal 12 dr. 10 043 T. Donau-Fyrstendømmer 1 dr. 1 147 T. Arabien og Middelhavet 3 dr. 2 882 T. Amerika's For. Stater 90 dr. 71 006 T. Mexiko, Vestindien 13 dr. 4 850 T. La Plata Staterne 1 dr. 590 T. Afrika's Vestkyst 3 dr. 839 T. Ostindien 2 dr. 2 096 T. Australien 5 dr. 5 375 T.

Farten mellem de Forenede Riger og Nederlandene i 1892 har holdt sig omtrent paa samme Høide som i 1891: den samlede Tonnage, der

ankom fra Norge, med norske og svenske Skibe, er noget omend ubetydelig større, den der ankom fra Sverige, noget mindre. I Farten fra Ruslands Trælasthavne er der heller ikke kommen stor Forandring; der ankom saaledes 13 307 Tons i 1892 med norske og svenske Skibe, og i 1891 11 762. Derimod er Farten fra de tyske Kornhavne ved Østersøen til Nederlandene med norske og svenske Skibe tiltaget fra 1 233 Tons i 1891 til 7 778 i 1892, og den fra de nordamerikanske Havne fra 38 287 Tons til 76 343 Tons; det er især glædeligt at se, at vore Skibe saaledes har gjenerobret en betydelig Andel i Farten mellem de nordamerikanske Trælast-, Terpentin-, og Petroleumshavne. Farten paa de vestindiske og mexikanske Havne, der tidligere beskæftigede en betydelig Del af vore Skibe, er derimod i 1892 gaaet yderligere tilbage til 7 934 Tons (i 1891: 12 338 Tons, i 1890: 17 252 Tons).

Her følger en Opgave over de fra Distriktet med Ladning afgaaede norske Skibe: Til Norge 92 dr. 32 232 T. Sverige 7 dr. 3 054 T. Ruslands nordl. Havne 3 dr. 1 097 T. England 7 dr. 1 725 T. Tyske og danske Havne 7 dr. 1 234 T. Frankrige og Belgien 1 dr. 512 T. Middelhavet 1 dr. 1 948 T. Amerikas For. Stater 3 dr. 1 662 T. Afrikas Østkyst 3 dr. 496 T. Ostindien 2 dr. 619 T. La Plata Staterne 1 dr. 406 T.

Drægtigheden af de med Ladning til Norge afgaaede Fartøier er atter tiltaget noget, henholdsvis 30 700 til 32 232 Tons; det samme er ogsaa Tilfældet med til Sverige bestemte Skibe. Farten paa de øvrige Lande er omtrent forbleven stationær. Ligesom i de tidligere Aar har det ogsaa i 1892 været de i faste Ruter gaaende, i tidligere Aarsberetninger nævnte Selskabers Dampskibe, der for en overveiende stor Del har besørget Udførselen fra Nederlandene til de Forenede Riger; Winge & Co's Dampskibe repræsenterede 26 113 Tons gjorde 67 Reiser paa Norge (af og til anløbende Gøteborg), og Aktiebolagene Svea's og Gota's Skibe gjorde ialt 37 Reiser til Sverige, repræsenterende 19 234 Tons, eller alle tilsammen 45 347 Tons; paa Amsterdam falder heraf 29 751 Tons. Rutedampskibenes Ladninger opgives stedse at bestaa af Stykgods; de fornemste Artikler deriblandt er: Sukker, Ris, Kaffe, Tobak og Cigarer, Bønner, Olie, Meel, Klid, Papir, Margarine, Jernvarer, Farvevarer.

Tvende under hollandske Flag farende Dampskibe, der gaar i regelmæssig Rute mellem Rotterdam og Bergen, gjorde ialt 36 Reiser, repræsenterende 20 420 Tons.

Om Havneforbedringer, Nedsættelse af Skibsafgifter, Aabning af nye Kommunikationsmidler og lignende til Skibsfartens Fremme tjenende Forholdsregler haves for Aaret 1892's Vedkommende ikke meget at berette. Den allerede i tidligere Aarsberetning omtalte nye Kanal fra Amsterdam til Rhin-Floden blev i 1892 delvis aabnet for Trafikken, og naar den er færdig vil den uden Tvivl bidrage til at der af de til Tyskland bestemte Transitovarer vil blive befordret en langt større Del end hidtil over Amsterdam. Af Ishinder har hverken Amsterdam eller Rotterdam havt noget at lide.

Indkjøbte og solgte Fartøier. For norsk Regning erhvervedes 2 Seilskibe, drægtige 1 614 Tons (deriblandt et der overgik fra svensk i norsk Eie) og for svensk Regning ligeledes 2 Skibe drægtige 682 Tons, alle paa et nær med høieste eller næsthøieste Klasse i vedkommende Assurance-Selskab. Den samlede Kjøbesum for de 4 Skibe udgjør fl. 67 620 eller i Gjennemsnit per Registrerton fl. 29½. For de i 1891 indkjøbte

Seilskibe betales gennemsnitlig fl. 31 $\frac{1}{4}$ per R. Ton, i 1890 fl. 46, i 1889 fl. 50, i 1888 fl. 17.

Intet norsk eller svensk Fartøi blev i Distriktet i 1892 solgt til udenlandsk Rederi eller for at ophugges.

Foruden for de ovennævnte 4 indkjøbte Skibe, udfærdigedes i Aarets Løb efter dertil erholdt Bemyndigelse 3 norske midlertidige Nationalitetsbeviser for Skibe, hvis midlertidige Dokument ved Ankomst til nederlandsk Havn var udløbet.

Søulykker. Kun et Fartøi, et svensk, strandede iaar paa den nederlandske Kyst; ved Ulykken fandt 2 Sømænd sin Død.

Paa- og Afmønstring, Rømning. Ved Hovedstationen udmønstreredes i 1802 paa norske Fartøier 11 Norske, 5 Svenske og 35 Udlændinge, medens fra samme afmønstreredes 61 Norske, 14 Svenske 19 Udlændinge. Paa svenske Skibe udmønstreredes 1 Norsk, 6 Svenske og 3 Udlændinge, hvorhos afmønstreredes 2 Norske, 8 Svenske og 1 Udlænding. Ialt paamønstreet ved Hovedstationen 61 Mand og afmønstreet 105 Mand. Ved samtlige Vice-Consulater udmønstreredes paa norske Skibe 132 Norske, 73 Svenske og 165 Udlændinge, og afmønstreredes 349 Norske, 84 Svenske og 102 Udlændinge. Paa svenske Fartøier udmønstreredes 10 Norske, 21 Svenske og 23 Udlændinge, medens fra samme afmønstreredes 6 Norske, 53 Svenske og 12 Fremmede. Ialt paamønstreet ved Vice-Consulaterne 424 Mand og afmønstreet 606 Mand, eller for det hele Distrikt paamønstreet 485 Mand og afmønstreet 711 Mand. Fra norske Skibe anmeldtes intet Rømnings Tilfælde, fra svenske kun et ved Hovedstationen. Ved Vice-Consulaterne forekom ialt 10 Tilfælder af Rømning fra norske Skibe (5 Norske, 3 Svenske, 2 Udlændinge) og fra svenske Skibe 8 Tilfælder (8 Svenske).

Den betydelige Forskjel mellem Antallet af afmønstrede og paamønstrede Søfolk tyder hen paa, at der paa flere af vore Skibe hersker den Uskik, ikke at bringe alle de nyantagne Søfolk op til lovmæssig Paamønstring paa Consulatet. Selv hvis Hensyn tages til den Omstændighed, at der i de forskellige Havne ved Aarskiftet ligger Fartøier, der inden det ene Aars Slut har afmønstreet sin Besætning og først paamønstrer det nye Mandskab i det nye Aar, at paa Landets Kyst forliste Søfolk ofte henregnes til de afmønstrede, at ny Besætning ikke paamønstrer for Fartøi, der kondemneres eller sælges til udenlandsk Mand, at undertiden ved Skifte af Fører for et Skib, den nye Kaptein medbringer et helt nyt Mandskab, der i Norge eller Sverige er paamønstreet, at enkelte til Hjemlandet bestemte Fartøier, der f. Ex. i Ballast seiler til en engelsk Nordsøhavn for der at indtage en Ladning, udgaar med en ringere Besætning end de ankom med fra fjernere Farvand, og tilslut dertil, at enkelte Skibe ved midlertidig Mangel paa Søfolk kun i allersidste Øieblik har kunnet komplettere sin Besætning, saa er det dog ei antageligt, at disse Omstændigheder alene kan forvolde en saa betydelig Forskjel mellem Antallet af de paa Consulaterne til Afmønstring og Paamønstring fremsillede Søfolk. Snarere maa det antages, at Paamønstring af nyantaget Folk som oftest med Forsæt ikke sker paa vedkommende Consulat, og turde dette da nærmest finde sin Forklaring deri, at der til Tjeneste antages Søfolk, mod hvis lovlige Paamønstring der af en eller anden Grund er noget til Hinder. Vice-Consulen i Rotterdam har saaledes nylig indberettet til General-Consulatet, at en Mand, der for flere Maaneder siden rømte fra et svensk Rute-Dampskib og til hvis Paagribelse der anstilledes energiske, men til intet Resultat ledende Forsøg, senere

viste sig at have været antaget ombord i et norsk Fartøi strax efter Rømningen (selvfølgelig ikke paamønstret).

„Strikes“ blandt Havne- og Dockarbeidere eller lignende for Skibsfarten og Handelen ugunstige Foreteelser forekom ikke i det henrundne Aar i Landets Havne. Derimod har Distriktet ikke været sparet for Kolera-Sygdommen. Smitten blev de første Dage i September ad Søveien overført til Rotterdam og spredte sig noksaa hurtigt til andre ved Maasfloden og de ved dermed i Forbindelse staaende Kanaler liggende Byer og Smaabyer. Mærkværdig nok var det især Befolkningen paa Kanalfartøier, der blev angreben, medens Bybefolkningen kun i mindre Grad led af Sygdommen.

De af Øvrigheden tagne Forholdsregler mod Smittens Overførelse var selvfølgelig i høi Grad generende for Handel og Skibsfart, især den ofte forholdsvis lange Observationstid, som blev foreskrevet for Fartøier, der ankom fra andre smittede Havne.

Opsparede og hjemsendte Hyrer. Summen af de til Generalkonsulatet samt Vicekonsulatet i Rotterdam indbetalte og i „Sømandsandragende“ eller Sjømansinvisning hjemsendte Hyrebeløb har i det henrundne Aar været meget ringe; til Norge sendtes saaledes Kr. 285.00 og til Sverige Kr. 277.50. Tilbagegangen i de saaledes ved det Offentliges Forsorg hjemsendte Pengebeløb tyder dog lykkeligtvis ikke hen paa mindre Sparsommelighed hos vore Søfolk eller Mangel paa Hjælpsomhed ligeoverfor deres Paarørende hjemme. Som allerede i tidligere Beretninger berørt, er det nu gennem Sømandsmissionens Udsendinger, der ved tredie Mands Velvilje er sat istand til a pari Kurs at skaffe Søfolk norske og svenske Banksedler, disse Pengeforsendelser for det meste finder sin Vei til Hjemlandene. Ifølge Opgave fra den herværende Sømandspræst har Totalsummen af hjemsendte Hyrebeløb i det henrundne Aar udgjort Kr. 5 264, hvoraf til Norge Kr. 3 095 og til Sverige Kr. 2 169. Vicekonsulen i Rotterdam har desuden berettet, at han i Aarets Løb har sendt et Beløb af Kr. 5 085 i Vexler og Postanvisninger til norske og svenske Søfolks Paarørende hjemme. Det i Slutten af 1890 i Rotterdam oprettede skandinaviske Sømandshjem, som i Førstningen blev holdt i samme Hus hvori den til Sømandskirke indredede Sal og Søfolkenes Læseværelse findes, er i Begyndelsen af 1892 blevet flyttet til en anden, mere passende Bygning og har været til rig Velsignelse for vor Sømandsstand; det besøgte af 280 Mand, som ialt tilbragte 2 337 Dage i Huset; af nævnte Antal var 156 Normænd, 80 Svensker og 44 Danske og Finner; 24 Norske og 11 Svenske indlogeredes af derværende Vicekonsulat for den norske, resp. den svenske Statskasses Regning.

Efterladenskaber efter ombord i norske, svenske, nederlandske eller andre fremmede Skibe samt paa Hospitalerne i Distriktet afdøde Sømænd, indbetalte til Generalkonsulatet og remiterede til Hjemlandene, udgjorde ialt til Norge Kr. 195.54 og til Sverige Kr. 759.21. En uheldig Følge af Koleraens Hersken i Distriktet i den sidste Halvdel af 1892 har for afdøde svenske Søfolks Paarørende været, at de efterladte Klædningsstykker etc., i de fleste Tilfælde har maattet realiseres her og saaledes kun har indbragt meget lidt.

Emigranter. Antallet af de med Rutedampskibene fra Hjemlandene hertil ankomne Emigranter, som herfra og fra Rotterdam fortsatte sin Reise over Atlanterhavet med det nederlandsk-amerikanske Dampskibsselskabs Skibe, har i 1892 været yderst ringe. Over det samlede Antal norske og

svenske Emigranter, der med andre Skibe eller med Jernbanen fra Hamburg og Lübeck ankom til og passerede gennem Landet, foreligger hidtil ingen Opgave.

Tonnagen af den nederlandske Handelsflaade forblev paa en Ubetydelighed nær paa samme Standpunkt som i 1891, den forøgedes med 7 Dampskibe 7 765 Tons og formindskedes med 31 Seilskibe 7 308 Tons. Den samlede Tonnage var ved Udgangen af 1892:

af 447 Seilskibe	121 391	Reg.-Tons,
af 150 Dampskibe	169 142	—

Fragtmarkedet. Resultatet af Skibsfarten i Aaret 1892 har desværre ikke været bedre end i Aaret 1891, hvorom i Generalkonsulatets forrige Aarsberetning maatte siges, det hørte til de allerværste man havde kjendt; tværtom, paa enkelte Farvande faldt Fragtraterne endnu lavere. Trælastfragterne fra de nordlige Østersøhavne til Distriktet holdt sig saaledes Aaret rundt mellem fl. 15 og fl. 18 med fl. 19 som høieste Fragt i Oktober og November; fra det vestlige Sverige og Christianiafjorden mellem fl. 10 og fl. 13 med fl. 15 som høieste Fragt i de første Maaneder af Aaret. Paa fjernere Farvande var det ikke bedre stillet: Pitchpine-, Farvetræ-, Terpentinfrafterne fra Nordamerikas Forenede Stater, Kornfragterne fra det sorte Hav, Ris- og Sukkerfragterne fra Ostindien, alle holdt sig hele Aaret rundt paa et meget lavt Standpunkt. At de fleste af disse Fragter, hvad der syntes næsten umulig, har været endnu lavere end i 1891, fremgaar af følgende Tabel over indgaaende Fragter:

Trælast fra:		1891.		1892.	
nordl. Østersøhavne.	pr. Stdr.	fl. 15	à fl. 25	fl. 15	à fl. 19
Finske og Livl. Havne.	- —	fl. 15	- fl. 25	fl. 15	- fl. 19
Vestkyst af Sverige, Fredriksstad - —	- —	fl. 12	- fl. 15	fl. 11	- fl. 14
Christianiafjorden, Laurvig	- —	fl. 12	- fl. 15	fl. 10	- fl. 15
Forenede Stater, Atlant. Havne - —	- —	75/-	- 100/-	85/-	- 100/-
Forenede Stater, Mexik. Bugt - —	- —	75/-	- 105/-	70/-	- 105/-
Canada	- —	42/6	- 55/-	37/6	- 50/-
Farvetræ fra:					
Mexiko	pr. Ton	36/-	à 40/-	32/6	à 38/-
Vestindien	- —	28/-	- 35/-	30/-	- 35/-
Harpix fra:					
De Forenede Stater	pr. 310 Eng. $\mathcal{W}$	2/1½	à 3/-	2/4½	à 3/-
Terpentin fra:					
De Forenede Stater.	pr. 40 Gallons	4/-	à 4/3	3/-	à 4/3
Rug fra:					
Østersøen	pr. 480 $\mathcal{W}$ E.	1/1½	à 1/5	1/-	
det sorte Hav.	pr. 1006 Ko.	12/-	- 17/6	8/6	à 14/6
Hvede fra:					
Østersøen	pr. 500 $\mathcal{W}$ E.	1/1½	à 1/7	1/9	
det sorte Hav.	pr. 1015 Ko.	13/-	- 22/-	7/-	à 18/-
Havre fra:					
Østersøen	pr. 320 $\mathcal{W}$ E.	0/11½	à 1/4	1/-	à 1/6
Petroleum fra:					
De Forenede Stater.	pr. 40 Gallons	2/-	à 3/6	1/9	à 2/6
Kaffe fra:					
Nederl. Ostindien (pr. Damps.)	pr. 1800 KG.	fl. 62½	à fl. 70	fl. 60	à fl. 70

Ris fra:		1891.		1892.	
Nederl. Ostindien (pr. Damps.)	pr. 2000 KG.	fl. 30	à fl. 45	fl. 42½	à fl. 50
Birmah	pr. Ton	32/6	- 38/-	27/6	- 32/6
Japan	- --	35/-	- 38/6	35/-	- 40/6
Kobber og Jernmalm fra:					
Sverige	pr. Ton	Rm. 6.00	à 8.00	5/6	à 8/-
Frankrige	- --	4/5	- 5/-	4/-	- 5/-
Spanien	- --	6/-	- 8/-	4/-	- 8/-
Svovelerter fra:					
Norges Vestland	- --	6/-	à 10/-	6/-	à 6/4
Stenkul fra:					
Englands Østkyst	- --	4/-	à 5/6	4/-	à 5/-
Englands Vestkyst	- --	6/-	- 7/-	5/-	- 7/-

Med Udfragterne har det ikke været stort bedre stillet, som følgende

Opgave viser:

Cokes til:		1891.		1892.	
Christiania	pr. Ton	RM. 4½	à 6	RM. 4	à 6
Vestkyst Sverige	- --	" 4	- 6	" 4	- 6
Kul til:					
Christiania	- --	" 3¾	à 5	" 4½	à 6
Tydskland	- --	" 3½	- 4¾	" 4½	- 6
Syd-Amerika	- --	18/-	- 25/-	16/-	- 21/-
Cement og Phosphat til:					
Østersøen	- --	RM. 4½	à 8	RM. 4	à 7
Kli til:					
Danske Havne	- --	fl. 5	à fl. 7	fl. 5	à fl. 7
Pibeler til:					
Danske Havne	- --	3/11	à 5/-	3/-	à 5/6

Handelen. Om 1892 som Affærsaaar kan i det store Hele taget ikke tales med nogensomhelst Ros. De Forventninger, som Handelsverdenen i Slutningen af 1891 nærede om, at Luften var bleven renset for de fleste uheldige Eftervirkninger af det næstforegaaende Aars Finants-Krisis og at der endelig atter forelaa Grundbetingelser for en sund og kraftig Udvikling af Næringsveiene, der vilde trykke sit Præg paa det nu henrundne Aar 1892, er ikke gaaet i Optyldelse. Seet under ét — det kan gjerne siges uden nogen Undtagelse — har der i Affærslivet, paa ethvert Handels- og Industri-Område, gennemgaaende hersket stor Mathed, hvad man pleier at betegne med „en almindelig Depression“. At angive Aarsagen eller Aarsagerne til denne utilfredsstillende Tilstand er en vanskelig Sag. Penge-markedet har under hele Aarets Løb været rigelig forsynet. Handelstraktater kom lidt efter lidt istand mellem flere Lande, Aarets Høst lovede i det Hele taget at skulle blive god, om Krigsrygter hørtes hele Aaret lidet eller intet, kort sagt, hvis ikke alle saa forelaa dog de vigtigste af Grundbetingelserne for en livligere Affærvirksomhed. At denne har været det modsatte af livlig, tværtom under hele Aaret har havt at kæmpe med uheldige Konjunkturer, maa vel i første Række tilskrives den Omstændighed, at Følgerne af Aaret 1891's Finantskrisis eller rettere af de Aarsager som foranledigede denne Krisis langt fra ere overvundne. Om Udvidelse af den siden nævnte Krisis overalt stærkt indskrænkede Handelskredit, høres endnu intet. Blandt den mindre Handelsverden og hos det store Publikum hersker uimodsigelig fremdeles en afgjørende Modvilje mod Alt, der i det fjerneste

antager Karakteren af Spekulation; man forsyner sig kun med det høist nødvendige og foretrækker at løbe Resikoen ved en pludselig Prisstigning i vedkommende Artikel, fremfor at forsyne sig med et for en vis Tid tilstrækkeligt Forraad; man kan ikke sige andet end, at Erfaringen i 1892 har givet de Allerfleste, der har fulgt denne Taktik, Ret. Videre er det uden Tvivl den endnu høist forvirrede Tilstand i La Plata-Staterne og den dermed sammenhængende Umulighed at gjenoptage Handelsomsætningen med disse Lande, Mc. Kinley-Billen i Nordamerikas Forenede Stater, den ugunstige Tilstand hvori enkelte europæiske Staters Finantser befinder sig, samt tilslut Usikkerheden om Myntspørgsmaalets endelige Løsning, der bør nævnes som Hovedmomenter ved et Forsøg paa at forklare den over hele Verden herskede Depression i Handelsrørelsen.

Med Zifre i Haanden at anvise i hvilket Omfang Depressionen i det henrundne Aar har øvet Indflydelse paa Handelsomsætningen i Nederlandene er af Mangel paa en paalidelig Statistik ikke muligt; de eneste Tal, der hidtil er offentliggjort, der nogenlunde afspeiler Tilstanden i 1892 i Sammenligning saavel med hvad der forventedes af 1892 som med det næstforegaaende Aar 1891, er de offentliggjorte Opgaver over Rigets Indtægter af Indførselstolden, Lodspenge samt Post- og Telegrafvæsenet, der alle er forbleven under de for Aaret budgetterede Summer samt under de tilsvarende Summer for 1891.

Af de 4 Lande, der i 1891 har opsagt sine med Nederlandene afsluttede Handelstraktater, Frankrige, Spanien, Portugal og Rumænien, har hidtil kun ét, nemlig Frankrige, indgaaet en ny Ordning, medens der med Spanien er truffet en foreløbig Aftale om den gjensidige Toldbehandling af Handelsvarerne fra det ene Land i det andet. Ved den med Frankrige trufne Ordning — nogen Traktat eller Overenskomst foreligger ikke, den franske Regjering har kun anmeldt for den nederlandske, at den fra den 1ste Febr., da den opsagte Handelstraktat udløb, agtede at tillemppe dens Minimumstarif paa nederlandske Varer, — er det tilsikret nederlandske Produkter og Handelsvarer ved Indførsel i Frankrige og dets Kolonier Behandling efter Landets Minimumstarif, saalænge der ved Indførselen i Nederlandene eller de nederlandske Kolonier tilstaaes franske Varer den samme Behandling, som er indrømmet den mest begunstigede Nations Varer. Nogen Koncession fra nederlandsk Side har det ikke lykkets den franske Regjering at opnaa; den nederlandske Regjering har stillet sig paa det Staudpunkt, at dens yderst liberale Toldlovgivning („son régime douanier extrêmement liberal“) i og for sig er fultud fyldestgørende til fra fransk Side at foranledige Toldbehandlingen af nederlandske Varer efter den franske Minimumstarif, uden at man fra nogen af Siderne behøver at paabinde sig nogen Forpligtelse. Den nederlandske Regjering har da ogsaa udtrykkelig reserveret sig enhver Handlefrihed. Den franske Bestemmelse om nederlandske Varers Indførsel i Frankrige kan efter den almindelig franske Toldlov til enhver Tid inddrages med 12 Maaneders Opsigelse.

At Nederlandene i sin Handel med Spanien i det første Halvaar af 1892 vilde komme til at staa i en gunstig Position, har allerede været omtalt i General-Consulatets Aarsberetning for 1891. En ny Overenskomst, der skal træde istedetfor den med 12te Juli sidstl. udløbne Handelstraktat mellem Nederlandene og Spanien, er hidtil ikke definitivt afsluttet, omend den i Form af en af begge Regjeringer undertegnet Deklaration allerede foreligger til de respektive Parlamenters Begræftelse. I Mellemtiden tilstaaer Spanien de nederlandske Varer ved Indførselen i Spanien samt paa Cuba

og Portorico Toldbehandling efter den nye spanske Minimumstarif, hvorhos det har samtykket i, at Tolden paa hollandsk Ost, ved Indførselen paa de nævnte to Øer allerede strax, d. v. s. inden den nye Overenskomst skal træde ikraft, skal erlægge henholdsvis 5 og 4 Centavos per Kilogram, istedetfor de i Minimumstariffen fastsatte Toldsatser 20 og 15 Centavos. Saa-længe ikke Spanien har afsluttet nogen Overenskomst med en anden Stat indeholdende specielle Tariffbegunstigelser, nyder altsaa nederlandske Varer i Spanien faktisk Behandling som den mest begunstigede Nations. Den før omtalte mellem de to Regjeringer opstillede Deklaration — den gives kun Karakteren af foreløbig Overenskomst, idet en senere Afsluttelse af en Handels- og Søfartstraktat deri stilles i Udsigt — er baseret paa det saakaldte indskrænkede Mestbegunstigelses-Princip; deri fastsættes en speciel Tarif for følgende 11 nederlandske Varers Indførsel i Spanien: Ost, Smør, Jenever, Rum, Øl, Flaskekapsuler, Tin i Barrer, Staniol, Amoniaksulfat, Indigo og Blomsterløg; for yderligere 29 Slags Varer bestemmes, at de skal behandles som den mest begunstigede Nations Varer, og paa alle øvrige skal den almindelige Minimumstarif tillempes. Faktisk staar Deklarationens Indhold lig med en fra spansk Side indrømmet almindelig Mestbegunstigelse, da de opregnede 40 Artikler er de eneste, ved hvis Indførsel i Spanien den nederlandske Handel har nogen Interesse. Skulde flere nederlandske Artikler senere blive vigtige Exportartikler til Spanien, har den spanske Regjering (ifølge den General-Staternes med Deklarationens Ordlyd forelagte Motivering) tilsagt med den største Beredvillighed at ville tage en Forøgelse af de særskilt opregnede Varer i Overveielse, naar senere derom skulde blive gjort Forslag fra nederlandsk Side. Tolden paa de i den specielle Tarif nævnte 11 Artikler er gjennemsnitlig lavere end hvad der betales for de samme Artikler under den nu ophævede Traktat mellem Nederlandene og Spanien. Ovennævnte Overenskomst gjælder kun for de nederlandske Varer, der direkte indførtes i Spanien, hvorved dog fra nederlandsk Side er opnaaet, at Indførsel via fremmede Havne med gennemgaaende Konnossement (thro³-bill-of-lading) skal ligestilles med direkte Indførsel. Fra nederlandsk Side er der tilsikret alle spanske Artikler samt Artikler fra Cuba og Portorico, at de ved Indførsel hertillands ikke skal paabindes andre Afgifter, end hvad der afkræves andre Landes Varer.

Om Virksomheden af det i General-Consulatets forrige Aarsberetning omtalte nederlandske Handelskammer i London, hvis Oprettelse man her i Landet har hilset med megen Glæde, har man ikke hørt meget i det henrundne Aar; det skal bl. A. have haft en heldig Indflydelse paa Løsningen af Spørgsmaalet om en hurtigere Postbefordring mellem London og Amsterdam, samt ved at faa omredigeret enkelte, for i Udlandet boende Nederlændere ugunstige Bestemmelser i Regjeringens første Forslag til ny Lov om Erhvervelse og Tab af nederlandsk Statsborgerskab, men om noget Resultat af dets Bestræbelser til at ophjælpe Exporthandelen med England, især af nederlandske Meieriprodukter, Grøntsager o. l. har man hidtil intet hørt.

Den allerede tidligere i General-Consulalets Aarsberetninger omtalte Forening „Het Buitenland“, der har sat sig til Formaal at skaffe unge Hollændere, som har været nogen Tid sysselsat i Handelen og ønsker at etablere sig paa uden-europæiske Steder, Plads paa derværende Handelskontorer, har ogsaa i det henrundne Aar fortsat sin Virksomhed. Af den i Tryk foreliggende Aarsberetning for 1892 fremgaar, at Foreningen i Aarets Løb hvr besørget 8 unge Mænd Pladser i Udlandet, nemlig i Smyrna, Teheran

(2). Tripoli, Bombay, Saigon, Bangkok og Maracaibo (Venezuela), samt at den paa herværende Kontorer og i Hamburg til foreløbig Prøvelse har ansat 4 unge Mænd; viser disse sig duelige, vil de ogsaa om kort Tid blive sendt til fjerntliggende Lande, hvor den hollandske Industri hidtil ikke eller kun i ringe Omfang har kunnet finde Afsætning. Det har allerede flere Gange før været paaapeget, at den nederlandske Handel ved at holde sin fulde Opmærksomhed fæstet paa Handelen med Kolonierne, forlidet har beskjæftiget sig med stadig at søge nye Afsætningsgebet for Landets egne Produkter. For at afhjælpe denne Mangel er det, at den ovennævnte Forening blev oprettet i 1888. Resultatet af Foreningens Bestræbelser er, at hidtil 17 unge Mænd har været placerede i ikke-europæiske Lande; flere af disse skal det allerede have lykkets at bringe de fremmede Handelsfirmaer, hos hvilke de er ansatte, i livlig Forbindelse med enkelte af Hjemlandets Fabrikker.

Oprettelse af en lignende Forening i Norge (i Sverige optræder jo „Exportforeningen“ nogenlunde paa samme Maade som den herværende Forening,) turde ogsaa kunne komme vor Exporthandel tilgode og fortjener derfor Anbefaling. Den hollandske Forening nyder et Statsbidrag af 5 000 Gulden aarlig.

Uden at ville tillægge de Forespørgsler, som af Handelsfolk i Udlandet ofte rettes til Consulatene, om Opgave over visse Varers Exportører i vore Hjemlande og andre Meddelelser til Veiledning ved Stiftelse af nye Forretningsforbindelser, den Betydning, som Aar 1891's Consulat-Komite synes at have lagt deri, saa kan det dog have sin gode Side her at paapege, at de fleste af vore Consulater er langt bedre udrustede til at forskaffe saadanne Oplysninger for Sveriges Vedkommende end for Norges. De paa Foranstaltning af den energiske svenske Exportforening udgivne og overalt spredte Skrifter „The Export af Sweden“ og Catalogue af swedish Exports“ indeholder Alt, hvad der om Landets forskellige Industri- og Handelsgrene er nyttig at vide, medens de fra Tid til anden til Foreningens Medlemmer rettede Cirkulærer indeholder meget, der er af Interesse for Alle, som ønsker at holde sig fuldt paa Høiden af den svenske Exporthandel. Det vilde efter min beskedne Mening være en meget nyttig Sag ogsaa at udgive et paa et udenlandsk Sprog affattet Værk, der skaffer de samme Oplysninger om „Norges Handel og Industri“; de allerede bestaaende „Adressekalendre“ og lignende Arbejder kan som let begribeligt er, kun for en ringe Del afhjælpe denne Mangel.

Trælast. Handelen i denne, saavel for Norge som for Sverige vigtige Exportvare til Nederlandene, var i den første Del af Aaret ikke ugunstig, men Priserne holdt sig ikke længe og udover Aaret kunde man kjøbe meget billigere. Hertil bidrog de overordentlig lave og stadig nedadgaende Fragter.

Bjælker hugne paa norsk Maade, hvoraf dog Tilførselen ei var stor, betaltes ret godt med f. o. b. 56 à 60 fl. pr. Tylt.

Priserne for de mest gangbare Gransorter („mixed“) har været følgende:

3×9 — 11 fl 90 à 95, 3×7 — 8 fl 75 à 80, $2\frac{1}{2} \times 7$ fl 70 à 75, $2\frac{1}{2} \times 6\frac{1}{2}$, $2\frac{1}{2} \times 6$ fl 65 à 70, $1\frac{1}{2} \times 11$, $1\frac{1}{4} \times 11$, 1×11 fl 110 à 115, $1\frac{1}{2} \times 10$, $1\frac{1}{4} \times 10$, 1×10 fl 95 à 100, $1\frac{1}{2} \times 9$, $1\frac{1}{4} \times 9$, 1×9 fl 90 à 95, $1\frac{1}{2} \times 8$, $1\frac{1}{4} \times 8$, 1×8 fl 80 à 85, $1\frac{1}{2} \times 7$, $1\frac{1}{4} \times 7$, 1×7 fl 65 à 70, $1\frac{1}{2} \times 6$, $1\frac{1}{4} \times 6$, 1×6 fl 60 à 65, 1×5 , 1×4 fl 45 à 55, Alt pr. Stand.

Af Florings fra Norge og Sverige

høvlede og pløiede 1 a & 2 a. —	9	fl 96	-- pr. Stand cif.
	8	" 88	---
	6	" 80	---
	5	" 76	---

med 10 à 12 fl Reduction for 3a.

Af andre Trævarer, færdiggjorte Dører og Vinduer var Tilførselen omtrent som foregaaende Aar.

Træmasse og Cellulose tilførtes kun i mindre Partier, da de fleste hollandske Papirfabriker bruger Straa. Pak- og Trykpapir kommer fornemlig fra Tydskland.

Udsigterne for næste Aar ere desværre daarlige, her er stort Forraad, allerede nu frembydes store Dampskibe til uhørte lave Fragter, og for at trykke Priserne endnu lavere ned tilbyder den ene Agent al Slags Last billigere end den anden.

For at forsøge at faa en Del af den i Transito til tyske Byer ved Rhinen bestemte Trælaster ledet over Amsterdam, har Kommunistyrelsen i det henrundne Aar for egen Regning ladet indrede Kaier og opføre Sheds i Nærheden af den nubestaaende Trælasthavn. Disse vil formodentlig blive taget i Brug i Begyndelsen af 1893 og kan være til stor Nytte i de Tider, naar der ikke er tilstrækkelig Tilbud af Rhinfartøier eller naar Skibsfarten paa Kanalen til Rhinen eller paa selve Floden er stængt ved Ishinder o.s.v. Det er ikke umuligt, at ogsaa Trælastimportører i Provindsbyerne vil komme til at benytte sig af de nye Oplagssteder, for at faa sine Varer midlertidig opbevarede her. Tariffen agtes holdt meget billig, formodentlig ikke højere end henholdsvis Fl. 1,50 og Fl. 4. — pr. 100 M² og pr. Uge, alt eftersom der begjæres Kairum i det frie eller Rum under Tag.

Tjære- og Beg-Priserne holdt sig omtrent største Delen af Aaret paa samme Høide, som i 1891, nemlig mellem fl 160 og 166, for saavel svensk som finsk Vare, alt pr. 13 hele Tønder; mod Aarets Slut faldt Prisen dog noget og noteredes i December fl 156. For Archangelbeg noteredes fl 125 à 140 pr. 2 400 Kilogr.

Tran-Priserne har fortsat den i 1891 begyndte nedadgaaende Bevægelse. Der unkom ialt 830 Tønder blank og brun-blank samt 440 Tønder brun Tran fra Bergen. Priserne varierede mellem fl 22 og fl 27 for blank og fl 19 og fl 21½ for brun.

Fisk. I Importen af Stokfisk, som hovedsagelig foregaar over Rotterdam, er der i 1892 ikke forekommet noget nævneværdigt. Priserne har holdt sig paa omtrent samme Høide som i 1891.

Tilførselen af fersk Fisk har været noget større, idet det specielt til Fisktransport byggede norske Dampskib „Nordkap“ ankom hertil via Hamburg i Aarets Begyndelse med en halv Ladning frossen Kolje fra Fjordene østenfor Nordkap. Uagtet det var bleven bekjendt her, at Skibet først havde været i Hamburg, hvor Afsætningen af den frosne Fisk tilslut var bleven umulig paa Grund af Intriger, (man foregav at Varen var af daarlig Kvalitet) saa lykkedes det dog efter nogen Tid, da det viste sig at de om Fiskens Kvalitet udbredte Rygter var aldeles usande, at faa solgt den hele hidførte Restladning, omtrent 55 000 Stykker. De opnaaede Priser var i og for sig neppe lønnende, og den Tid der medgik inden den anbragte Fisk var solgt, varede alt for længe; men Forsøget kan dog, med Hensyn til den Omstændighed, at det her gjaldt at indføre en tilforn aldeles ukjendt Vare

hos en Kystlands Befolkning, der er vant til Fisk af uimodsigelig god Kvalitet, kaldes tilfredsstillende. Det, som General-Konsulatet i mange Aar har tilladt sig at holde frem for vore Fiskeexportører, nemlig at Udførelsen af fersk Fisk kun maa søges iværksat ved særskilt dertil skikkede Dampskibe og ikke som flere Gange forsøgt, med de til fersk Fisk Transport aldeles uhensigtsmæssige indrettede Ruteskibe, er altsaa ved den af Nordkaps Rederi udviste Energi, blevet løst. Forhaabentlig vil Forsøget paa at indføre frossen Kolje til Nederlandene senere blive gentaget og da give Anledning til, at der kommer en regelmæssig Forbindelse istand med Aftagerne her, saa Dampskibet kan regne paa en hurtig Expedition.

Af fersk Sild ankom som sædvanlig mindre Partier til de hollandske Røgerier fra Hvaløerne og Bohusläns-Kysten.

Granit-Importen var ringe. Gadesten leverer Belgien billigere end vi kan paa Grund af den billige Transport.

Java-Kaffe. Ved offentlig Auktion blev af den nederlandske Handel. Maatschappij som Statens Mægler solgt i runde Tal 240 000 Baller og for den første Haands Handel 210 000 Baller, ialt 460 000 Baller, mod i 1891 453 000 Baller og i 1890 692 000 Baller.

Prisnoteringen har i det henrundne Aar seet betydelige Fluktuationer, men for den virkelige Handel har disse dog ikke været af stor Betydning, da denne saagodtsom hele Aaret har holdt sig fjern fra enhver spekulativ Bevægelse, og hver Gang kun forsynet sig med det allernødvendigste. Alene i September—November Maanederne var der ogsaa paa selve Varemarkedet en livlig Efterspørgsel med større Omsætninger og stigende Priser. Den tongivende Sort „Java god ordinær“ der i Aarets Begyndelse blev noteret 53 à 55 Cents, gik i den første Halvdel af Aaret langsomt nedad til omtrent 51½, men gjenvandt i de ovennævnte Maaneder den tabte Forskjel; ved Slutningen af Aaret noteredes den 56½ Cents. Tilførselen af Brasil-Kaffe paa det hollandske Marked har i 1892 været ringere, hovedsagelig paa Grund af at den engelske Dampskibslinie, der besørgede Farten mellem Santos og Rotterdam, ved den gule Febers Udbrud paa førstnævnte Sted standsede Farten. Ved Aarets Slut har det Hamburg-Sud-amerikanske Dampschiffarts-Gesellschaft begyndt en ny Rute Santos - Rotterdam, medens der ogsaa tænkes at sætte Dampskibe i regelmæssig Fart mellem Santos og Amsterdam. Man venter, at Handelen i Brasilkaffe her i Landet vil tage god Opsving ved disse nye Liniers Optræden. Prisen paa Santos - Kaffe er fra 43 Cents ved Aarets Begyndelse kommen op til 49 Cents ved dets Slut.

Terminhandelen i Kaffe paa den amsterdamske Børs har atter været af mindre Omfang end i de foregaaende Aar. Ifølge Likvidationskassens Op-gaver har i 1892 idethele været omsat 515 500 Baller. Den allerstørste Del heraf skal ikke have været bestemt til Aflevering. Prisernes Fluktuation paa Terminmarkedet har af og til været meget stærk, som Regel dog stedse i Tilslutning til de paa andre Markeder noterede Priser.

Sukker. Prisen paa denne Vare sees ved Aarets Slut at staa paa samme Høide som ved dets Begyndelse, nemlig 17 à 17½ Gulden; i Mellem-tiden har den dog, alt eftersom Veirforholdene og de dermed i Forbindelse staaende Kalkulationer om Bedrodhøstens formodentlige Udfald forandrede sig i Aarets Løb, været ned i 15¼ Gulden. Store Prisfluktuationer har Aaret dog ikke at opvise. Høsten faldt i dethale tåget meget godt ud,

saavel hvad de indhøstede Mængder af Bedrødder betræffer, som disses Sukkergehalt.

For at sikre Staten den budgetterede Indtægt af Forbrugsafgiften paa Sukker, 8 Millioner Gulden, vil det i 1893, som Følge af den store Sukkerproduktion i 1892, vise sig nødvendig at anvende de ved Aar 1891's Lov foreskrevne Forholdsregler, nemlig at lade enhver Bedrodsukkerfabrik, der har produceret mere end den for Fabrikken fastsatte Sukkermængde, betale Forbrugsafgift ogsaa af det Mereproducerede. Til ret Forstaaelse af hvorledes det hænger sammen med disse Forholdsregler og forøvrigt med den eiendommelige Stilling, Bedrodsukkerfabrikationen indtager blandt den indenlandske Industri, henvises til den om Sukkerloven af 1891 i sin Tid indsendte særskilte Beretning (trykt i de i Sverige udgivne Konsulatberættelser for nævnte Aar).

Da Loven af 1891 kun er gjældende for Aarene 1891, 92 og 93 og det kan antages, at den Beskyttelse, der hidtil indrømmedes Sukkerindustrien, ikke skal blive fortsat i Fremtiden, iethvert Fald ikke i samme Udstrækning, kan en ny Sukkerlov forventes General-Staterne forelagt i 1893. Om den fremtidige Ordning forlyder dog hidtil intet.

The. Den direkte Tilførsel fra Java har i det henrundne Aar været betydelig større end i de næstforegaaende, nemlig 43 700 Kvartkasser, mod i 1891 20 900 og i 1890 30 700 Kvartkasser. Af den i 1892 fra Java udskibede The, har saaledes den største Del, nemlig 40 600 Kvartkasser atter gaaet til Nederlandene, mod til England og de andre Forbrugslande ialt 39 100 Kvartkasser; dette kan fremhæves som et Tegn paa større Handelsliv mellem Holland og dets ostindiske Kolonier. Tilførselen af Java-The fra andre Havne, hovedsagelig fra London og Hamburg, hvilken ved den yderst ringe direkte Tilførsel i 1891 var bleven en Nødvendighed, er da i 1892 gaaet betydelig tilbage.

Priserne har i den første Halvdel af Aaret stadig været i en jævnt nedadgaende Bevægelse, men har senere atter kunnet gjenvinde en større Del af det tabte. God Pecco noteredes saaledes ved Aarets Begyndelse 57 Cents, i August 35 Cent, og ved Aarets Slut 48 Cents.

Tilførselen af kinesisk The har holdt sig omtrent paa samme Høide som i 1891; det samme kan siges om Priserne, der uden nævneværdig Fluktuation i Aarets Løb holdt sig mellem 48 à 50 for den tonegivende Sort „god ordinær Congo“.

Ostindisk Tobak. Uagtet Aar 1891's Høst af Sumatra-Tobakken, der hidførtes i 1892, viste siste sig at være kun 11 000 Pakker mindre end den for Forbruget altfor store 1890's Høst, — 226 500 Pakker, mod i 1891 237 300 og i 1890 184 000 Pakker — saa har Endresultatet af Aarets Handel i denne Vare dog været tilfredsstillende. Af det store Prisfald i 1891, der foruden af det uhyre store Tilbud ogsaa foranledigedes af selve Varens langt mindre gode Kvalitet, har en Del atter kunnet gjenobres. De i 1892 til Amsterdam og Rotterdam anførte 206 000 Pakker (de øvrige 19 500 Pakker gik for største Delen direkte fra Sumatra til Bremen og London), har i Gjennemsnit betinget 93½ Cents pr. ½ Kilogram; det hele Salgsbeløb udgjør omtrent 29½ Million Gulden. I de tre foregaaende Aar havde Gjennemsnitspriserne og Salgsbeløbene udgjort henholdsvis 73 Cents og 24½ Million (i 1891) 148 Cents og 36 Million (i 1890) samt 129 Cents og 33 Million Gulden (i 1889). Kvaliteten har i det hele taget atter været bedre end i det næstforegaaende Aar, men der lød endnu ofte stærke Klager

over skjødesløs Behandling under Gjæringsprocessen, samt ved Forpakningen. Feilfrie, lyse Blade — Sumatratobakken egner sig bedst af alle Tobaksarter til Cigardækblad — kunde ligesom i tidligere Aar betinge meget høie Priser.

Tilførselen af Java tobakker har i 1892 paa Grund af Aar 1891's delvis mislykkeds Høst, været betydelig ringere end i tidligere Aar; ialt ankom der til Nederlandene 136 700 Pakker mod 182 400 Pakker i 1891. Kvaliteten var dog idethele taget bedre end i det næstforegaaende Aar, saa Endresultatet af Aaret, uagtet den ringere Tilførsel, blev omtrent det samme, nemlig 8 Millioner Gulden. Gjennemsnitsprisen har været 33½ Cent, mod i 1891 25½ og i 1890 31 Cents.

Fra Borneo hidførtes omtrent 13 500 Pakker, mod i 1891 9 300 Pakker. Varens Kvalitet var seet underet meget god, enkelte Sorter skal selv vise de samme fortrinlige Egenskaber, der har gjort Sumatratobakken til en uundværlig Vare i Tobakshandelen. Da der saavel ved Kulturen paa Borneo som ved Transporten til Europa i Forhold til de Priser, der kan opnaaes, medgaar alt for store Omkostninger, har de fleste Plantager atter været nedlagte, saa der i de følgende Aar kun vil komme ganske ringe Tilførsel derfra. I Gjennemsnit betingedes 62 Cents for Borneotobak. Værdien af de hidkomne 13 500 Pakker udgjorde omtrent 1 300 000 Gylden.

Ris. Tilførselen fra Java har i 1892, som forudseet paa Grund af den delvis mislykkede Høst, der været mindre end i 1891, men de gode Forventninger om høie Priser, som man nærrede ved 1891's Slut, er ikke gaaet i Opfyldelse. Som forstaaeligt er, har Rispriserne ogsaa maattet følge med det store Fald i Korn- og andre Fødemidlers Priser, omendskjønt de dog ikke har at opvise saa stor Forskjel som disse sidste. Java-Taffel, den mest brugelige Sort, er saaledes gaaet tilbage fra 9 til 8½ Cents, Rangoon-Sorterne derimod fra 5 til 4 Cents.

Tilførselen af alle Rissorter beløb sig i 1892 til 1 241 900 Baller mod 1 201 500 Baller i 1891.

Cacao. Medens de ved sine Reklamer overalt kjendte hollandske Cacaofabrikker fremdeles holder sig til de af dem direkte fra Republiken Ecuador indførte Guayaquil-Sorter, saa tiltager Tilførselen af Java-Cacao dog med hvert Aar. Denne Vare, der ligesom Kaffe, Tobak & The sælges ved Auktion, trækker mere og mere Opmærksomheden til sig, paa Grund af sine fortrinlige Egenskaber; den viser megen Overensstemmelse med Ceylon-Cacaoen, især den lyse Farve; Bønnen er dog noget større end den sidstnævnte. Prisen paa de finere Sorter holdt sig mellem 61 og 69¼ Cents pr. ½ Kg. Ialt hidførtss 6 860 Baller mod i 1891 5 820 og i 1890 2 740 Baller.

Prisen paa Cacao-butter, der af det bekjendte Firma C. J. van Houten & Zoon maanedlig sælges ved offentlig Auktion, har bevæget sig mellem 55 og 74 Cents pr. ½ Kg, i Gjennuemsnit 65½ Cent. Ialt solgtes omtrent 800 000 Kilo.

Fondshandelen. Ligesaalidt som i Varehandelen har der paa Fonds- og Pengemarkedet hersket noget Liv i det henrundne Aar. Stemningen har gjennemsnitlig været fast, men en Fasthed uden Opvækthed. Hverken med nye Laan eller med Kjøb af ældre Værdipapirer vilde det, paa enkelte Undtagelser nær, gaa let af Støbelen. Det største Evenement paa den herværende Børs har været Emissionen af det 44,7 Million Gylden store, 3½ % rentebærende nye nederlandske Statslaan, som i Januar Maa-

ned uden Mellemkomst af noget Bankhus eller Consortium blev bragt paa Markedet. Uagtet Emissions-Kursen $100\frac{1}{2}$ % var forholdsvis høi, saa var Transaktionen dog en stor Succes; ialt blev der indskrevet for nærværd 80 Millioner Gylden, hvoriblandt for 19 Millioner Gylden af Ihændehave af visse i Statens Hænder overgaaede og til Indfrielse indkaldte Jernbaneobligationer. Laanet amortiseres i 60 Aar.

Ogsaa den i Mai Maaned udgivne første Halvdel af det 20 Millioner Kroner norske 4 % Statslaan, som sammen med de større tyske Fondsmarkeder optoges her, har været en stor Succes, idet der ialt blev tegnet 17 Gange det til Indskrivning frembudte Beløb. Emissions-Kursen $99\frac{1}{4}$ %, Amsterdamsk Usance (Reichsmarken beregnet lig 60 Cents hollandsk og med Biberregning af Renten fra 1ste April til Indbetalingsdagen). Ved Aarets Slut noteredes de nye norske Obligationer her 101 %.

Et andet Statslaan, som i Aarets Løb (i Juli Md.) emitteredes paa den herværende Børs, var den Syd-Afrikanske Republiks 5 % Laan til Indskrivningskurs $90\frac{1}{8}$ %. Desuden blev ved Aarets Slut et 5 % Laan for Jernbaneanlæg i nævnte Republik bragt paa Markedet $95\frac{3}{4}$ %. Den Anseelse og Tillid man nærer for den Syd-Afrikanske Republik (den kaldes her sædvanligt den Transvalske Republik) med dens Beboere, for største Del bestaaende af Descenter af hollandske Udvandrere, har besørget begge Laan en glimrende Succes. Statslaanet noteredes ved Aarets Slut 7 % høiere end Emissionskursen.

General-Consulatet her i Aarets Løb flere Gange været opfordret til at udtale sig om der paa den herværende Børs skulde være Udsigt til at faa placeret Laan udgivne af norske Kommuner. Da flere Grunde, hovedsagelig paa Grund af de forholdsvis ringe Beløb disse Slags Laan krævede, gjør det vanskeligt at skaffe dem „et Marked“, d. v. s. at opnaa, at der daglig finder Omsætning Sted, at de stedse er realisable paa de større Børser, har det stedse maattet besvare disse Forespørgsler benægtende, men samtidig fæstet Opmærksomheden paa en her i Landet bestaaende Pengeinstitution, „Maatschappij voor Gemeentecredit“ (Selskabet for Kommunekredit), der som Regel forskaffer de mindre Kommuner, „Deichverbände“, (Waterchappen), samt en enkelt Gang Provindserne, de fornødne Penge med Provenuet af dets egne Obligationslaan. Da det kan antages, at de norske Byer, muligens ogsaa Herreder og Amter i en nær Fremtid mere og mere vil tiltrænge Penge for Udførelse af offentlige Arbejder, fortjener det efter Undertegnendes Mening Overveielse om ikke en til det hollandske Selskab svarende Penge-Institution ogsaa bør søges oprettet i Norge. Det kan antages, at en saadan Institution, naar den blev indrettet paa fuld sagkyndig Maade, vilde kunne opnaa god Kredit i Udlandet.

Kursen paa de nederlandske Statspapirer har i den første Halvdel af det heurundne Aar holdt sig omtrent paa samme Høide som ved Slutten af 1891, nemlig $2\frac{1}{2}$ % Obligationerne paa 79 à 82 %, 3 % paa $93\frac{1}{2}$ à 96 og $3\frac{1}{2}$ % paa 101. I de sidste Maaneder af Aaret er dog de to førstnævnte Sorter, især ved Kjøb for Udlandets Regning gaaet ikke saa lidt fremad; $2\frac{1}{2}$ %'s Obligationerne noteredes saaledes ved Aarets Slut 83 % og 3 %'s 98 %.

Norske og svenske Statspapirer forhandles forholdsvis sjældent. Foruden en kortere Tid da der var Efterspørgsel efter 4 % norske Obligationer kan det ikke siges der har fundet nogen Handel Sted deri. De enkelte Børsnoteringer der forekom, holdt sig for de norske 3 %, $3\frac{1}{2}$ % og

4 %'s Obligationer henholdsvis paa 87 à 89 %, 95 à 99 % og 101 à 101½ og for de svenske 4 %'s paa 103 à 105½ %.

Nordsøfisket har i det henrundne Aar givet meget daarlige pecuniære Resultater. Sildefangsten har været udøvet med 520 Fartøier (mod 485 i 1891), der ialt anbragte 535 660 Tønder Sild, det største Kvantum som nogensinde i ét Aar har været fanget. I 1888—91 udgjorde den totale Sildefangst henholdsvis 346 600, 407 100, 425 760 og 349 960 Tønder. Denne enorme Tilførsel, i Forbindelse med den rige Sildefangst saavel paa den skotske som paa vore Hjemlandes Kyster, har da, ogsaa forvoldt et Prisfald, som heller ikke har noget Sidestykke i Fiskerets Historie. Sæsonen aabnede i Begyndelsen af Juli med fl 15 pr. Tønde, men var allerede i Slutningen af August kommen ned til fl 7; de første Dage af September under den herskende Kolera i Hamburg endog til fl 6. I Oktober kunde ved en livlig Efterspørgsel efter stor Sild en kortere Tid betinges fl 10 à 12, men saasnart Efterspørgselen var ophørt, faldt Priserne atter til fl 7 à 8. Enkelte af de større Fiskekompagnier forsøgte da ved at standse Salget en Tid at betinge høiere Priser for den sent om Høsten fangne Sild, men ogsaa dette Forsøg maatte snart opgives, da Priserne fremdeles viste Tendents til at bevæge sig nedadgaaende. Aaret slutter med en Notering af omtrent fl 6¾ pr. Tønde. Ifølge Beretning fra Vice-Consulen i Maassluis kan det regnes, at Gjennemsnitsprisen for de større Fiskeri-Selskabers Vedkommende ikke har været høiere end fl 8,40 pr. Tønde, mod i 1891 fl 15,20, et Resultat, som istedetfor nogensomhelst Vinst i Gjennemsnit staar lig med et Tab af fl 1 000 pr. Fartøj. For de mindre Rederier i Scheveningen, Katwyk og andre mindre Fiskebyer, der ikke har nogen Havn, og hvor der altsaa kun kan fiskes med fladbundede Fartøier, som med Høivandet kommer paa Stranden og ved Lavvandet staar paa det Tørre, har Aarets Udbytte været endda værre, da disse Rederier om Vinteren maa sysselsætte sine Folk med Trawlfisket under Kysten, et Fiske, der allerede i mange Aar har givet Tab, men som Rederierne dog ikke kan sløife, paa Grund af Faren for, at Mandskaberne, som de ikke kan undvære for Sildefangsten, da vilde flytte til de større Fiskebyer. Da Mandskaberne paa de hollandske Fiskefartøier fremdeles forhyres mod en Andel i Fangstens Salgsprovenu og kun mod en ringe fast Løn, har Aarets Resultat for den Del af Befolkningen, som maa leve af Sildefangsten, været yderst bedrøvelig. Et Lyspunkt kan dog omtales, nemlig at Fiskeflaaden i 1892 har været sparet for større Skade, Forlis af Fartøierne, Tab af Net og Garn og lignende ved Storm og haardt Veir forvoldte Uheld.

Det lige under Kysten udøvede Trawlfiske har, som ovenfor sagt, ligeledes givet daarligt Udbytte, da Flyndre, Tunge, Pigvar og lignende Fiskesorter hvert Aar bliver sjældnere. Enkelte Fiskerier i Ymuiden, der saavel om Sommeren som om Vinteren gaar paa Trawlfangsten og har anskaffet sig større engelske Fartøier, hvormed de kan gaa længere ud i Søen, har dog efter Forlydende været vel tilfredse med Aarets Udbytte.

Kolje og Torsk-fisket har givet forholdsvis gode Resultater for de Fiskere, der bragte sin Vare levende paa Markedet, da fersk Fisk har kunnet betinge høie Priser.

Til saltet Fisk benyttedes kun et lidet Kvantum, uagtet Priserne vare noksaa høie, da levende Fisk betaltes i Forhold endnu høiere.

Anchovisfisket i Zuiderzee mislykkedes næsten aldeles i det henrundne Aar. Der blev ialt fisket & nedsaltet omtrent 7 009 Ankers

(smaa Tønder) mod i 1891 44 000 og i 1890 190 000. Naar man regner at en Tønde af ferskfisket Ansjovis repræsenterer en Salgsværdi af fl 12 à fl 15, er det indlysende, hvilken uhyre stor Forskel Fiskens Forekommen eller Ikke-Forekommen i Zuiderzee gjør for den af Fisket ved dens Strande levende Befolkning.

Landbruget har i 1892 ikke arbeidet under gunstigere Konjunkturer end i de senest foregaaende Aar. Høsten af Jordbrugets Produkter, især af Folkets Hovednæringsstof Poteter, har været gunstig, men Priserne i Forbindelse med de yderst lave Kornpriser meget lave. En Undtagelse bør dog gjøres for de Jordbrugere, der har plantet Bedrødder for Sukkerfabrikkerne og som har havt en god Høst, der betales med en paa Forhaand akkorderet Pris. De allerfleste Fabrikker indgaar nemlig tidlig om Vaaren Kontrakter med Jordbrugerne om Tilsaaning af et vist Areal med det Bedrødfør, som Fabrikken leverer, og om Leverance om Høsten af de deraf groede Bedrødder, mod en i Kontrakten bestemt Pris, der beregnes efter Vægt.

Høavlen har kun givet en Middelshøst.

Sundhedstilstanden blandt Fæet har i det henrundne Aar været langt fra gunstig, da den meget frygtede Sygdom: smitsom Mule- og Klovesyge har vist sig paa mange Kanter af Landet til stor Skade for Fæhandelen. Saasnart Sygdommen har vist sig i en Landsby eller paa en Gaard bliver al Transport af Hornkvæg, Gjeder og Faar samt Afholdelse af Fæmarkeder forbudt i vedkommende Distrikt, og denne Forholdsregel haandhæves meget strengt ved at indkvartere Militærmagt i Distriktet. Sygdommen viste ved Aarets Slut dog Tendents til at aftage.

Om Svinesygdommen har man kun yderst sjældent hørt noget i Aarets Løb, saa den kan entages helt at have tabt sin epidemiske Karakter.

Om Hundegalskab har man hørt langt mindre i det henrundne end i de to næstforegaaende Aar.

Zuiderzee-Spørgsmaalet, d. v. s. Sandsynligheden for at den Zuiderzee kaldende Bugt af Nordsøen én Gang i Tiden vil blive inddiget og tørlagt, er kommet et Skridt videre i det henrundne Aar. Efterat en privat Forening under almindelig Tilslutning fra alle Klasser i Landet, i flere Aar har holdt paa med at lade foretage nøiagtige Undersøgelser, Grundboringer, etc., og udarbejdede Planer, har nu Regjeringen nedsat en kongelig Kommission bestaaende af 28 Mænd, til Sagens endelige Drøftelse. Da den nuværende Minister for Handel, Industri og Vandvæsen tidligere som Ingeniør i flere Aar har staaet i nævnte Forenings Tjeneste og de af Foreningen antagne Planer hovedsagelig er udarbejdede af ham, kan det forventes, at der fra Regjeringens Side vil blive gjort Alt for at fremme Foretagelsen af dette for Landet yderst vigtige Arbejde. Foreningens Planer, Udkast, Beregninger o. s. v. er af General-Consulatet i sin Tid indsendte saavel til Hs. Excellence Udenrigsministeren som til det kgl. norske Indredepartement.

Den nederlandske Toldtarif har i 1892 ikke undergaaet nogen Forandring.

Thv. Egidius.

Kjøbenhavn.

Aarsberetning dateret 21de Marts 1893.

Summarisk Opgave over den norske Skibsfart paa Kjøbenhavns Konsulsdistrikt i Aaret 1892.

	Antal.	Tons.	Brutto- fragter.
A. Ankomne for at losse eller laste:			
fra Norge: med Ladning	573	50 364	240 183
i Ballast	2	255	—
fra Sverige: med Ladning	58	4 349	39 368
i Ballast	8	518	—
fra andre Lande: med Ladning	545	150 738	1 575 874
i Ballast	32	5 194	—
Ialt ankomne	1 218	211 418	1 855 425

hvoraf Dampskibe 404 dr. 127 557 Tons.

B. Afgaaede efter at have losset eller lastet:			
til Norge: med Ladning	274	43 606	130 147
i Ballast	638	84 349	—
til Sverige: med Ladning	10	2 175	7 435
i Ballast	121	28 108	—
til andre Lande: med Ladning	83	15 512	110 796
i Ballast	93	39 920	—
Ialt afgaaede	1 219	213 670	248 378

hvoraf Dampskibe 405 dr. 129 313 Tons.

C. Fartøier som have anløbet Distriktets Havne blot for at reparere eller for at søge Ordre 9 dr. 4 042 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Kr. 2 891.20, ved Vicekonsulsst. Kr. 8 534.25, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Kr. 4 267.13. Af svenske Skibe ved Hovedst. Kr. 7 417.54, ved Vicekonsulsst. Kr. 11 896.89, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Kr. 5 948.45. Ialt tilfaldt Konsulskassen Kr. 20 524.32. Expeditionsafgifter af norske Exp. Kr. 566.00, af svenske Kr. 2 405.00.

Den norske Skibsfart fordeler sig paa følgende Maade:

	Seilfartøier.		Dampfartøier.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ved Hovedstationen	97	14 533	65	30 640
- Vicekonsulsstationerne:				
Sjælland og Øerne	163	24 426	72	27 475
Jylland	508	40 658	239	62 461
Island	46	4 244	28	6 981
Summa	814	83 861	404	127 557

Nedenstaaende Oversigt udviser Forholdet mellem den norske Skibsfart i 1891 og 1892:

	1891.		1892.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Ankomne Fartøier:								
med Ladning . . .	1 119	170 266	1 176	205 451	57	35 185	—	—
i Ballast. . . .	37	6 052	42	5 967	5	--	—	85
Summa	1 156	176 318	1 218	211 418	62	35 100	—	85
Afgaaede Fartøier:								
med Ladning . . .	332	58 078	367	61 293	35	3 215	—	—
i Ballast	823	116 865	852	152 377	29	35 512	—	—
Summa	1 155	174 943	1 219	213 670	64	38 727	—	--
Bruttofragter:								
Ankomne Fartøier	Kr. 1 644 672		Kr. 1 855 425		Kr. 210 753			
Afgaaede do.	- 261 090		- 248 378		- 12 712			

Den norske Skibsfart for ankomne Fartøier til Distriktets Havne i Aaret 1892, fordeler sig saaledes:

Kjøbenhavn 162, dr. 45 173 Tons. Tuborg 9, dr. 4 299 T. Helsingør 14, dr. 3 312 T. Holbek 9, dr. 927 T. Roskilde 5, dr. 295 To. Nykjøbing pr. S. 7, dr. 527 T. Kallundborg 11, dr. 1 904 T. Korsør 13, dr. 5 362 T. Nestved 15, dr. 1 838 T. Vordingborg 2, dr. 713 T. Præstø 2, dr. 343 T. Faxe 6, dr. 1 102 T. Kjøge 14, dr. 4 819 T. Skjelskør 5, dr. 638 T. Stege 3, dr. 349 T. Stubbekjøbing 1, dr. 218 T. Nykjøbing pr. F. 11, dr. 2 733 T. Nakskov 16, dr. 2 627 T. Bandholm 7, dr. 1 900 T. Svendborg 18, dr. 3 949 T. Nyborg 7, dr. 2 206 T. Odense 46, dr. 9 232 T. Assens 1, dr. 140 T. Middelfart 3, dr. 939 T. Faaborg 2, dr. 338 T. Rønne 5, dr. 802 T. Nexø 3, dr. 389 T. Kolding 19, dr. 4 103 T. Fredericia 11, dr. 3 885 T. Veile 23, dr. 4 678 T. Horsens 22, dr. 5 256 T. Aarhus 38, dr. 12 161 T. Ebeltoft 3, dr. 465 T. Grenaa 3, dr. 347 T. Randers 35, dr. 5 586 T. Mariager 36, dr. 4 381 T. Hobro 4, dr. 278 T. Aalborg 124, dr. 15 886 T. Skive 18, dr. 552 T. Lemvig 18, dr. 393 T. Nykjøbing 16, dr. 407 T. Thisted 39, dr. 938 T. Sæby 13, dr. 275 T. Skagen 5, dr. 113 T. Fredrikshavn 228, dr. 40 552 T. Struer 23, dr. 597 T. Esbjerg 48, dr. 1 633 T. Løgstør 21, dr. 633 T. Akureyri 1, dr. 244 T. Eskefjord 42, dr. 6 223 T. Isafjord 16, dr. 1 941 T. Reykjavik 15, dr. 2 817 T. Ialt 1 218, dr. 211 418 Tons.

Til Kjøbenhavn ankom af andre Skibe: danske 6 058, dr. 1 160 537 T., russiske 130, dr. 50 284 T., tyske 467, dr. 126 691 T., engelske 306, dr. 260 459 T., hollandske 69, dr. 33 681 T., belgiske 1, dr. 813 T., franske 4, dr. 800 T., østerrig-ungarske 2, dr. 2 235 T., nordamerikanske 1, dr. 1 835 T., ialt 7 038, dr. 1 637 335 T., hvoraf Dampskibe 5 485, dr. 1 542 560 Tons.

Fortegnelse over de i Danmark etablerede norske Firmaer:

Kjøbenhavn:			
Firmaets Navn.	Etabl.	Interessenternes Navne.	Specialitet.
L. H. Arnesen . . .	1869	L. H. Arnesen . . .	Kornforretning.
L. Chr. Gjertsen . .	1865	L. Chr. Gjertsen . .	Kommissionshandel i
Wilh. Schjelderup . .	1865	Wilh. Schjelderup . .	
			Sild og n. Produkter.

Firmaets Navn.	Etabl.	Interessenternes Navne.	Specialitet.
Brødrene Hjorth . . .	1856	A. E. Hjort	{ Kolonial- og Kornforretning.
Carl Norstrand . . .	1880	H. J. Hjort	
I. S. Thorvildsen . . .	1873	Carl Nordstand . . .	Jern- & Assuranceforr.
H. Konow	1860	I. S. Thorvildsen . . .	Smørforretning.
P. T. Wøllner	1878	H. Konow	Skibsreder.
		P. T. Wøllner	do.

Island: Akureyri:

C. Berentsen	1880	Olaus Housken, Best.	Kommissionsforretn.
----------------------	------	----------------------	---------------------

Seydisfjord:

G. A. Jonassen	1882	Imsland, Bestyrer . .	Export og Kjøbmandshandel.
„Norsk verzlan“ . . .	1881	S. Johansen	do.
Otto Wathne	1886	Otto Wathne	Kulforretning, Export af Fiskeprodukter.

Reykjavik:

M. Johansen	1850	M. Johansen	Kjøbmandshandel.
I. Fredriksen	1887	I. Fredriksen	Tømmerhandel.

I 1892 blev paa norske Fartøier afmønstret 186, paamønstret 175 og rømte 4 Mand.

Ifølge indkomne Meddelelser til Generalkonsulatet er under Aaret 1892 anmeldt et Antal af 13 norske Havarister i danske Farvande, hvoraf 7 kondemneredes som Vrag.

Importen til Danmark af norske og svenske Produkter i Aaret 1892.

Fra Norge hidførtes:

a. Trævarer: Tømmer, Planker, Brædder m. m. 780 274 Kbf., hvoraf 16 584 Kbf. til Kjøbenhavn, Egetræ 52 951 Kbf., Bygningstømmer (forarb.) 87 577 Kbf., hvoraf 12 600 til Kjøbenhavn, Tagspaan 217 Cnt., hvoraf 17 til do., Snedkerarbeide 177 Cnt., hvoraf 142 til do., Brænde 4 646 Favne, hvoraf 1 584 til do., Træmasse 6 224 Cnt. til Kjøbenhavn.

b. Fiskevarer: Tørfisk 1 402 Cnt., hvoraf 223 Cnt. til Kjøbenhavn Ansjovis 873 Cnt., hvoraf 754 til do., Sild, saltet, 162 440 Cnt., hvoraf 156 455 til do.

c. Metaller: Søm og Spiger 4 917 Cnt., hvoraf 3 188 til Kjøbenh.

d. Dyr: Heste 990 Stk., hvoraf 268 til Kjøbenhavn, Grise 67 Stk. til Kjøbenhavn.

e. Kornvarer: Byg 300 Tdr. til Kjøbenhavn, Havre 2 208 til do.

f. Andre Landbrugs-Produkter: Kjød 630 Cnt., hvoraf 538 til Kjøbenhavn, Æg 1 081 Snæs, hvoraf 721 til do.

Fra Sverige indførtes bl. A. til Distriktet:

Bjelker, Sparrer, Bord, Planker m. m. 9 949 957 Kbf., Bygningstømmer (forarb.) 149 792 Kbf., Tagspaan m. m. 17 870 Cnt.

Levende Kreaturer: Heste og Føl 2 790 Stk., Oxer og Kjør 12 305 Stk., Kalve 992 Stk., Faar og Gjeder 15 117 Stk., Svin og Grise 4 028 Stk.

Smør 111 199 Cnt., Kjød 19 003 Cnt., Flesk 74 989 Cnt., Æg 519 197 Snæs (hvoraf til Kjøbenhavn 517 429), Uld, raa, 2 751 Cnt.

Fra Danmark udførtes i Aaret 1892:

Til Norge:

a. Levende Kreaturer: Heste 33 Stk., hvoraf 30 fra Kjøbenhavn, Oxer og Køer 48, Grise 8, Faar, Geder m. m. 2.

b. Kornvarer: uformalet Hvede 29 223 Tdr., hvoraf 22 227 Tdr. fra Kjøbenhavn, do. Rug 90 416, 16 641, do. Byg 90 848, 18 697, do. Havre 553, 157, T., formalet Hvede 80 792 Cnt., 67 257 Cnt., do. Rug 6 690, 6 581 Cnt.

c. Andre Landbrugs Produkter: Flæsk og Skinker 7 379 Cnt., hvoraf 6 872 Cnt. fra Kjøbenhavn, Kjød, alle Slags 13 020, 10 881, Ister og Fedt 1 146, 1 142, Smør 3 427, 2 915, Æg 188 750 Snese, hvoraf 78 822 Snese fra Kjøbenhavn.

Til Sverige udførtes bl. A: Flesk og Skinker 2 024 Cnt., Kjød 3 705 Cnt., Ister og Fedt 3 970 Cnt., Smør 1 499 Cnt., Æg 4 572 Snese.

Fra Island. Ifølge Meddelelser fra Island har Vinteren 1891—1892 været særdeles streng. Drivisen indfandt sig ved Nord- og Østlandet i Paasken og blev liggende til Juli Maaned. Efter flere frugtesløse Forsøg og lang Venten slap Handelsskibene dog ind paa de fleste Handelspladser paa Øst- og Nordlandet i Midten af Juni, da Isen ved den Tid begyndte at løsne sig. Som Følge af Kulden blev Græsvæksten betydelig hæmmet og Bønderne maatte mange Steder slagte og sælge en betydelig Del af deres Kreaturer. I Reykjavik kunde man allerede paa Sommeren købe Lamme-kjød for 10—12 Øre pr. Pd. Et skotskt Firma, som i mange Aar har købt Faar og Heste paa Island for temmelig høi Pris, har i Sommer saa godt som ikke købt noget. Firmaets tidligere Forsøg at exportere levende Faar fra Island har imidlertid vist sig meget heldigt. Det vilde selvfølgelig være det allerbedste ligesom Amerikanerne og Nyhollænderne at udføre Kjødet ferskt nedpakket i Is eller paa lignende Maade, da det er indlysende, at Faarene afmagres betydelig paa Veien til Udlandet. Kjødet vilde ogsaa blive en bedre Handelsvare end naar man, som nu, bliver nødt til at sende det nedsaltet til Udlandet.

For øvrigt have alle islandske Produkter staaet i usædvanlig lave Priser paa de udenlandske Markeder. De lave Fiskepriser under største Delen af Aaret stammede naturligvis tildels fra den høje Told i Spanien, som dog er bleven nedsat i Efteraaret. Men hertil kommer et andet Moment af største Betydning, nemlig Behandlingsmaaden af Fisken. Islandsk Klipfisk havde i længere Tid Ord for at være en god Handelsvare og var derfor meget efterspurgt paa det spanske Marked. Det sidste Aar viser dog at den har tabt betydelig i Anseelse, for hvilket Grunden maa søges i den ikke mere tidssvarende Behandlingsmaade.

Det synes nu, som Dæksfartøier lidt efter lidt ville erstatte de smaa, aabne Fiskebaade, hvilket vilde være et stort Fremskridt. En af de islandske Kjøbmænd i Reykjavik har nu for Tiden 7 Dæksbaade. Det viser sig jevnlig at Udbyttet for disses Vedkommende er meget tilfredsstillende.

Vicekonsulen i Eskefjord indberetter, at i det forløbne Aar er der paa Østlandet opfisket endel mindre Kvantum Sild end i det foregaaende Aar, dels begrundet paa færre Notebrug og dels ualmindelig slet Vejr. I Faksruds-fjord har man kun fisket henved 2 000 Td. og i Reydarfjord Eskefjord omtrent 15 000 Td. Torskefiskeriet har været meget godt.

Ifølge Indberetning fra Vicekonsulen i Akureyri har Sildefiskeriet været udmærket godt i Østfjorden. Det begyndte først medio Oktober ved Garn.

Natfiske har kun været drevet en 14 Dages Tid i Oktober af Nordmænd fra O. Wathnes Sildebedrift fra Seydisfjord. Af stor Sild er der kun udført fra Østfjorden ca. 1 000 Td. Torskefiskeriet har været meget godt i Sommer og hele Efteraaret. Havkalvsfiskeriet blev knapt middelmådigt paa Grund af, at Skibene ikke kunde begynde Fangsten førend i Juni for Drivisens Skyld.

Betræffende Lovgivningen under Aaret maa nævnes Lov af 15de Januar, Forandring i Lov af 19de Februar 1886 om Fredning af Hvaler.

Under Aaret 1892 hidførtes fra Island. Ansjoser etc. 59 830 $\mathcal{T}$, Sild, saltet 1 413 108 $\mathcal{T}$, Tørret og tørsaltet Fisk 5 647 585 $\mathcal{T}$, Kjød 1 383 223 $\mathcal{T}$, Talg 65 320 $\mathcal{T}$, Tran etc. 1 823 085 $\mathcal{T}$, Uld, raa 1 032 548 $\mathcal{T}$.

Danmarks Ind- og Udførsel af Landbrugsprodukter i Aaret 1892. Naar vi inddeler de forskellige Landbrugsprodukter i 3 Hovedgrupper: Fedevarer, levende Kreaturer, Korn og Kornvarer, da viser det sig, at den første Gruppe allerede siden 1885 spiller den vigtigste Rolle i Danmarks Udførsel.

Ogsaa den 2den Gruppe indbringer store Summer, hvorimod det med Hensyn til den 3die, Korn og Kornvarer, Aar for Aar koster mere og mere at skaffe Danmark det nødvendige Korn til Føde for Mennesker eller til Foder for Dyrene.

Uformalet Korn: Af Boghvede indf. i 1892 5 241 826 $\mathcal{T}$, udf. 387 940 $\mathcal{T}$, Byg indf. 14 194 865, udf. 49 823 090, Bønner indf. 33 017, udf. 22 220, Ærter indf. 4 086 450 udf. 4 479 2525, Havre indf. 53 709 600, udf. 387 240, Hvede indf. 113 921 620, udf. 71 658 210, Majs indf. 295 687 600, udf. 30 738 600 udf. 30 738 400, Malt indf. 6 018 900 udf. 2 124 450, Rug indf. 60 929 895, udf. 65 429 235, Vikker indf. 883 520, udf. 13 640, andre Kornsorter indf. 48 619. Ialt indf. 554 755 912 $\mathcal{T}$, udf. 225 376 950 $\mathcal{T}$.

Formalet Korn: Af Boghvede indf. i 1892 2 272 250 $\mathcal{T}$, udf. 67 366 $\mathcal{T}$, Byg indf. 155 899, udf. 2 058 719, Havre indf. 835 416, udf. 20 234, Hvede indf. 14 061 701, udf. 29 010 294, Majs indf. 643 848, udf. 273 067, Rug indf. 5 917 961, udf. 4 919 634. Ialt indf. 23 887 075 $\mathcal{T}$, udf. 36 349 314 $\mathcal{T}$.

Af uformalet Korn har Danmark kun en Overskudsudførsel af Byg, men denne har i de senere Aar været aftagende og er nu kun halv saa stor som foregaaende Aar. Dens Værdi var for 5 Aar tilbage ca. 6 Mill. Kroner, men er nu kun ca. 3 Mill.

At Rugen figurerer med en Overskuds Udførsel for 1892 paa $4\frac{1}{2}$ Mill. $\mathcal{T}$, refererer sig til Forhold, som jeg udførligere har omtalt i Generalkonsulatets tidligere Rapporter, nemlig de forenede Opkjøb, der bleve gjorte i Ruslands Misvækstperiode og hvis Ophobninger man i det forløbne Aar har søgt at skille sig af med.

Det betydelige Indkjøb af Majs, — 200 Mill. $\mathcal{T}$ mere end Aaret førud — overensstemmer med Indførslen i 1890. At Aaret 1891 viser en saa paafaldende lille Indførsel var den Gang begrundet i den daarlige Høst, hvoraf en stor Del kun kunde finde Anvendelse i Brønderierne og til Foder, en Omstændighed som gjorde Indkjøbet af Majs overflødigt.

Naar Danmark endnu opretholder Overskudsudførselen af formalet Korn, da skyldes dette udelukkende den danske Mølleindustri, hvilken trods Udlandets haarde Konkurrence, vedvarende har kunnet skaffe Afsætning for

sit Hvedemel, der dog i 1892 har været 10 Millioner $\mathcal{T}$ mindre end i det foregaaende Aar.

Dyr, dyriske Produkter og andre af Landbrugets Artikler: Faar og Geder indf. 15 793 Stk., udf. 33 665 Stk., Heste indf. 7 617 Stk., udf. 13 007 Stk., Oxer og Køer indf. 16 333 Stk., udf. 109 891 Stk., Kalve indf. 1 170 Stk., udf. 2 713 Stk., Svin indf. 2 157 Stk., udf. 201 888 Stk., Grise indf. 2 820 Stk., udf. 237 Stk., Flæsk og Skinker indf. 7 792 476 $\mathcal{T}$, udf. 79 164 220 $\mathcal{T}$, Kjød og Pølser indf. 4 788 573 $\mathcal{T}$, udf. 6 912 000 $\mathcal{T}$, Ost indf. 1 450 748 $\mathcal{T}$, udf. 104 886 $\mathcal{T}$, Uld indf. 3 037 919 $\mathcal{T}$, udf. 2 599 197 $\mathcal{T}$, Fedt og Ister indf. 15 969 672 $\mathcal{T}$, udf. 5 061 462 $\mathcal{T}$, udf. 5 061 462 $\mathcal{T}$, Æg indf. 923 637 Snes, udf. 8 749 767 Snes, Smør indf. 21 982 479 $\mathcal{T}$, udf. 91 106 672 $\mathcal{T}$, Margarine indf. 2 205 377 $\mathcal{T}$, udf. 93 218 $\mathcal{T}$, Klid indf. 181 496 410 $\mathcal{T}$, udf. 8 816 223 $\mathcal{T}$, Oljekager indf. 126 855 835 $\mathcal{T}$, udf. 5 228 579 $\mathcal{T}$, Kløverfrø indf. 4 629 257 $\mathcal{T}$, udf. 1 080 814 $\mathcal{T}$, Græsfrø indf. 3 826 225 $\mathcal{T}$, udf. 1 199 538 $\mathcal{T}$, Gjødning (naturel) indf. 14 129 518 $\mathcal{T}$, udf. 71 600 $\mathcal{T}$, Gjødning (kunstig) indf. 63 214 305 $\mathcal{T}$, udf. 7 008 188 $\mathcal{T}$.

Blandt Afsætningsstederne ere som forhen England og Tyskland de vigtigste, idet $\frac{8}{9}$ af Udførselsværdien falder paa disse to Lande. Medens England køber saa at sige alt det danske Smør, Flæsk og Æg, er Tyskland nu, efter det engelske Indførselsforbud, den vigtigste Kunde for Kvæget. Den udtømmende Afsætning af Smøret til England, har i høi Grad fremmet Fabrikationen af Margarine i selve Landet, idet Landmanden nu sælger sin Fløde til Mejerierne og bliver i dets Sted Forbruger af Margarine.

Foruden den Indførsel paa over 2 Millioner $\mathcal{T}$ som omstaaende Tavle udviser, findes der i Landet 16 Margarinefabrikker, nemlig 1 i Kjøbenhavn, 8 paa Øerne og 7 i Jylland, medens der i 1891 kun fandtes 14. Produktionen er vokset, men kun lidt, fra 10,2 Mill. $\mathcal{T}$ til 12,8 Mill. $\mathcal{T}$.

Da Udførselen er for intet at regne, har Danmark altsaa forbrugt 15 Mill. $\mathcal{T}$, eller med et rundt Tal $7\frac{1}{2}$ $\mathcal{T}$ Margarine pr. Individ. Forbruget har stedse været stigende, det var i de tre foregaaende Aar 6,5 og 2 $\mathcal{T}$ pr. Individ.

Margarineforhandlernes Antal vokser sterkere end Produktionen og Forbruget; Antallet naaede i 1892 op til 7 991 eller omtrent 1 000 flere end i 1891.

Anmeldelser til Politiet af Lovovertrædelser ere formindskede fra 36 i 1891 til 10 i 1892.

Fabrikation af Margarine Ost finder kun Sted i Østifterne; hvad der produceres er kun ubetydeligt, bestemt kan Størrelsen ikke opgives, men den antages at være over 270 000 $\mathcal{T}$.

Danmarks Høst i Aaret 1892. Medens Høsten i 1891 som Resultat dog naaede til en Middelhøst, har Høsten i 1892 været ledsaget af gunstige Betingelser, at Resultatet er ualmindeligt godt, og maa betegnes som over Middelhøst.

For at give et Billede af Udbyttet af de forskellige Afgrøder tjener følgende Tabel, paa hvilket Tallet 100 betyder „Middelhøst“, saa at altsaa Tallenes højere eller lavere Værdi overfor 100 viser Forholdet til Middelhøst.

Aar.	Hvede.	Rug.	Byg.	Havre.	Bland-sæd.	Bælg-sæd & Erter.	Kartofler.	Rod-frugter.	Agerhø.	Enghø.
1891 . . .	119	123	118	94	110	89	88	105	111	92
1892 . . .	127	115	139	131	134	116	112	100	132	112

Rugen har givet et godt Udbytte. Vel er Kvantiteten mindre end ifjor, men til Gjengjæld har Kvaliteten ikke lidt saa meget, i det sidste Aar.

Hveden faar for Landet i det hele en langt mindre Betydning end Rugen, da den optager et langt mindre Areal der tilmed ligger temmelig sandet i flere Amter, saaledes er dens Betydning i den største Del af Jylland kun ringe.

For Vaarsædens Vedkommende stiller Udbyttet sig endnu bedre end for Vintersæden, et Forhold der faar saa meget mere Betydning, som Vaarsæden optager et langt større Areal end Vintersæden.

En Afgrøde, hvis Værdi har været i stærk Stigning i de senere Aar, er Blandsæden; for Aaret 1891 var den naaet op til en Værdi, der var 50 % større end Hveden. Da de vigtigste Bestanddele i Blandsæden ere Byg og Havre, pleier denne Afgrøde at staa i Værdi mellem de to Vaarsædarter og dette er ogsaa Tilfældet for Aaret 1892.

Ogsaa Høghøsten har været god. Det er Agerhøet, som har givet bedst. Enghøet er derimod blandt Aarets mindre gode Afgrøder, skjønt det har givet over Middelhøst, men Udbyttet har været mindre godt, især i Jylland, hvor denne Afgrøde er af saa stor Vigtighed. Dette bliver saa meget føleligere, som det netop Aaret forud var Jylland der led overordentlig store Tab paa Grund af Høets Kvalitet ved det uheldige Veir i Højbjergningstiden.

Rodfrugterne til Kvægfoder ere Aarets mindst gode Afgrøder; men uagtet den i de sidste Snes Aar stærkt tiltagne Dyrkning af Rodfrugter, har dog denne Afgrøde for Landet i det Hele kun en forholdsvis lille Værdi og vil ikke meget paavirke det samlede Høstresultat.

For Kartofler har Udbyttet stillet sig gunstigere end i de sidste fem Aar.

Om Aarets samlede Høstudbytte og dettets Værdi er det i Reglen meget vanskeligt at danne sig en Mening, især fordi Afgrøderne i Reglen lykkes saa forskjellig. Et godt Kornaar er ofte et daarligt Græsjaar og omvendt; Forhold, der skade Vaarsæden stærkt, kunne ofte være ret gunstige for Vintersæden og fortrinlige Afgrøder kunne blive næsten ganske ødelagte af uheldige Vejrforhold. Men ialfald er det ikke vanskeligt at komme til det Resultat for Landet i det Hele, at man har havt et ualmindeligt gunstigt Høstaar, langt over Middelhøst.

De vigtigere Afgrøder som under almindelige Forhold ere afgjørende for det hele Høstudbytte, de fire Hovedkornsorter og Blandsæd, Sommergræsningen og Høet, have alle givet over Middelhøst. Aaret maa særlig betegnes som et godt Kornaar.

Indbøstningen har især for Vaarsædens Vedkommende ikke været let, og der er tabt en Del ved uheldigt og kostbart Høstarbejde. Høstens Afslutning er i det Hele falden sent.

Smørmarkedet 1892. Det forløbne Aar bragte noget højere Priser end 1891 og havde den højeste Gjennemsnitspris siden 1885, men medens de 3 sidste Maaneder i 1891 havde de højeste Priser at opvise, var det i 1892 Januar, Februar, Oktober og November, medens December var væsentlig lavere og sluttede 16 Øre lavere end i 1891, idet forskjellige Forhold bevirkede lavere Priser i Slutningen af Aaret.

Aaret begyndte med en højeste Notering for 1ste Klasses Varer af 114 Kr., men Forretningen gik slæbende og henimod Slutningen af Januar dalede Prisen til 106 Kr. I Løbet af Februar blev der bedre Forretning og Noteringen gik efterhaanden op i 110 Kr., hvorpaa den ogsaa holdt sig de 2 første Uger af Marts, da der atter indtraadte Flauehed, og Prisen dalede først til 104 og senere til 96 Kr. Først i April gik Prisen yderligere ned i 88 Kr., men hævede sig senere til 90 à 94 og først i Mai til 96 Kr., i Løbet af Mai gik den ned til 92 à 86 Kr. og først i Juni til 82 Kr. Da Græsmøret begyndte at fremkomme i holdbare Varer, fæstede Markedet sig ved god Export og Pladsbegjær, Noteringen hævede sig til 84 Kr., hvorpaa den holdt sig til midt i Juli, da den steg til 86—88, som nu stod til henimod Midten af August, da der indtraadte Flauehed og Prisen dalede til 82 Kr. Den billige Pris fremkaldte dog igjen bedre Begjær fra England, og nu indtraadte der med livlig Kjøbelyst en rask og opadgaaende Bevægelse, hvorved Noteringen successive hævede sig til 102 i Slutningen af September. Stigningen fortsattes i Oktober fra 105—112, hvorpaa den endnu blev staaende den første Uge i November.

Den yderligere Stigning, Mange tidligere havde ventet, udeblev imidlertid; de engelske Markeder bleve flauere og Prisen dalede til 106 Kr.; i 6 Uger holdtes nu denne Notering uforandret med gennemgaaende trykket og slæbende Marked, og først efterat Prisen i den næstsidste Uge af December var nedsat til 98 Kr., antog Markedet i Aarets Slutning en fastere Karakter. Den livlige Forretning, der havde været i Løbet af September og Oktober, gav Anledning til, at de concurrerende Kjøbere af Smørproduktionen fra Meierierne drev Priserne op for disse, men den store Flauehed i November og December, hvor de herværende betalte Priser ikke stod i rette Forhold til de engelske Markedspriser, bevirkede, at Exportforretningen ikke kunde blive lønnende, og naar nu hertil kom delvise Arbeidsstansninger, Concurrence med fremmed, saasom australisk og nyzelandsk Smør, samt flere større Fallitter i Smørbranchen i England og Skotland, maatte Forretning for Mange i Smørhandelen Interesserede blive vanskelig og tabbringende.

Afsætning for secunda Herregaardssmør og Mellemvarer var foruden til Export for en stor Del til Pladsforbruget og bestod foruden af dansk og svensk væsentlig af finsk og russisk Meierismør.

Tilførselen af dansk Bondesmør var som i de nærmest foregaaende Aar yderst ringe og erstattedes navnlig af finsk, russisk og galizisk Smør, hvorfor Priserne fluctuerede mellem ca. 60 à 80 Øre pr. $\mathcal{W}$. Af ordinært amerikansk Smør tilførtes i 1892 kun et ringe Kvantum, da Priserne i Amerika i en stor Del af Aaret stillede sig for høje.

I Henhold til vedlagte Oversigt over det maanedlige Gjennemsnit af høieste Notering for første Klasses Smør, 1892, sammenlignet med de foregaaends 20 Aar, var Aarenes Gjennemsnitpriser følgende: 1892, 97 $\frac{3}{4}$, 1891, 95 $\frac{1}{2}$, 1890, 92, 1889, 96, 1888, 91 $\frac{1}{2}$, 1887, 94 $\frac{1}{2}$, 1886, 95, 1885, 100, 1884, 109, 1883, 112, 1882, 117, 1881, 120, 1880, 117, 1879, 102, 1878, 113, 1877, 119, 1876, 127, 1875, 119, 1874, 123, 1873, 111, 1872, 102.

Fragtmarkedet. Om Fragtmarkedet fra og til Danmark i Aaret 1892 er ikke meget at berette, da næsten hele Trafikken fra Landet besørges af Tourdampskibene, og den Del af Importen, i hvilken Seilskibe og almindelige Fragtdampskibe deltage, er indskrænket til hovedsagelig Træ og Kul.

Danmark havde i Aarene 1891 og 1892 en god Høst og i samme Grad, som denne er mindre eller større, stiger eller aftager Importen af Klid og andre Foderstoffer, der i daarlige Høstaar bruger en Mængde Skibe, men altsaa i Aaret 1892 kun behøvede faa Fartøier.

Om Foraaret betaltes i Fragt for Byg 1 sh. 3 d pr. Quarter til Hull, men om Efteraaret skete næsten ingen saadanne Befragtninger. — For Træ til Danmark sluttede fra Södrabotten Rmk. 22 à 25 pr. Stand. og saaledes holdt Fragterne sig hele Sommeren.

For Kul til Danmark betaltes 4 sh. 9 d à 6 sh. pr. Ton med Dampskibe, alt efter Aarstiden.

Udførselen fra Danmark til England af levende Kreaturer i Aaret 1892 var: Oxer og Kjør 1 670 Stk., Kalve 233, Faar m. m. 863, Heste 177.

Af Kornvarer udførtes: Byg (uformalet) 124 408 Tdr., Havre (do.) 17 465 Tdr.

Af Fedevarer udførtes: Flesk og Skinker 76 735 234 $\mathcal{T}$, Kjød (alle Slags) 2 077 539 $\mathcal{T}$, Smør 86 472 103 $\mathcal{T}$, Æg 7 709 399 Snese, Fedt og Ister 423 466 $\mathcal{T}$.

Omsætningen paa Kjøbenhavns Børs af norske og svenske Værdipapirer har i Aaret været forholdsvis ringe.

I 4 % norske Hypothek Kasse Obligationer af 1884 og 85 har der i det forløbne Aar ikke fundet nogen Forretning Sted, og, uagtet de to Gange ugentlig ansættes til Notering, har der hverken meldt sig Kjøber eller Sælger.

Fiskeriet i Danmark. Af Fiskerirapporterne for Nordsøen og Skagerak fremgaar, at det danske Fiskeri i disse Farvand i den sidste Tid har udviklet sig paa en heldig Maade i Retning af det egentlige og indbringende Havfiskeri. Aarsagen hertil maa hovedsagelig søges deri, at de Kuttere, som nu udsendes paa dette Fiskeri (navnlig fra Fredrikshavn), ere betydelig større end tidligere og forsynede med Dampskib til Indhivning af Vaaddet. De større Fartøier gjøre det muligt for Fiskerne at holde Søen under Forhold, hvor de tidligere vare tvungne til at søge Havn, og Dampspillet letter Arbeidet ved Fiskeriet. Disse Forbedringer bevirke at Besætningerne befinde sig bedre ombord og efterhaanden lære at betragte Skibet som deres Hjem, med hvilket de gjerne holde Søen for at forøge Udbyttet.

Ved Slutningen af Finantsaaret 1890—91 udrustedes fra Fredrikshavn 5 større Kuttere, alle bestemte til Fiskeri under Island. To af disse

Kuttere have tiltrods for den daarlige Kommunikation med Fastlandet, der var Aarsag til at Fiskeriet ikke kunde bringes frem i fersk Tilstand til de store Fiskemarkeder, givet et Nettoudbytte af 10 pCt. Der blev gjort Forsøg med et leiet Dampskib at bringe Fiskeriet til England og Holland. Man fik derved Erfaring for, at det, selv med et temmelig langsomt gaaende Dampskib, lod sig gjøre at bringe Fiskeriet ispakket i Kasser i frisk Tilstand til de hollandske Markeder 10 Dage efter Afgangen fra Island. Der oplyses fremdeles i Fiskeriberetningen for Finansaaret 1891—1892 om, at der nu er truffet en Overenskomst imellem Rhederierne for de Frederikshavnske Kuttere og Bestyrelsen for Dansk Damp Trawling Aktieselskab „Dan“ om at fiske i Forening under Island og at lade en hurtiggaaende Fisketransportdamp bringe den ferske Fisk til de store Fiskemarkeder. Hvis dette lykkes vil det danske Flag til Foraaret føres af 3 Dampskibe og 5 større Seilkuttere paa Fiskeri under Island.

Der udtales gjentagende Ønsket om, at der fra dansk Side og mulig i Forbindelse med Islændere kunde blive taget kraftigt fat paa Islandsfiskeriet paa alle Omraader, et Fiskeri der siges at frembyde betydelige Chancer.

Fiskeriet ved Jyllands Vestkyst i 1892 har givet et Udbytte af ialt 595 633 Kr. foruden 100 000 for Fangsten for to Trawldampere.

Den danske Fiskeriflaade i Nordsøen udgjorde i 1891 ialt 521 indregistrerede Fartøier med en samlet Nettotonnage af 5 219½ Tons. Tilgangen har i Aarets Løb været 52 Fartøier med 821½ Tons, medens Afgangen har været 18 Fartøier med 175½ Tons.

Almindeligt Tilbageblik.

Landbruget m. m. Under det forløbne Aar er det for Nutidslandbruget saa vigtige og vanskelige Spørgsmaal om Produkternes Afsætning til lønnende Priser paa forskjellig Maade bleven yderligere fremtrædende. Stærkest gjælder dette Kornpriserne. Det var kun en kortvarig Luftning, der bragte disse i Stigning 1891, og den tillod kun en Realisation af dette ene Aars Salgskorn til forholdsvis gode Priser. I den Høsten 1892 kom i Hus, vare Priserne nede paa det Lavmaal, man fra Midten af Firserne efterhaanden har maattet vænne sig til at regne med. I særlig Grad føles dette i Hvede- og Maltbyegnegnene. Men ogsaa i den øvrige Del af Landet maa det regnes for et væsentlig økonomisk Tab, naar Sæd ikke kan sælges til nogenlunde lønnende Priser i Forhold til Indkjøbet af Handelsfoderstoffer. Den mere end almindelig, saavel kvantitativ som kvalitativ, gode Kornhøst Landet over reduceredes saaledes i Værdi, at dens forventede Indflydelse paa Landbrugets Velstand derved forsvinder. Men ogsaa i en anden Retning have Afsætningsforholdene i 1892 bragt alvorlige Skuffelser, nemlig med Hensyn til Udførelsen af Kvæg og Faar. Den 4de Februar erklæredes i England Forbud mod Indførsel af Kvæg og Faar fra Danmark paa Grund af Formodning om at nogle danske Kreaturer, udførte fra Esbjerg den 28de Januar, havde været angrebne af Mund- og Klovesyge. Sygdommen fandtes dog den Gang ikke i Danmark, og man nærede Haab at Forbudet atter vilde blive hævet. I Marts Maaned udstedtes da i England det almindelige Forbud mod al Indførsel af levende Kvæg fra Kontinentet, og Haabet maatte opgives indtil et Systemskifte i den engelske Politik. Netop da dette fandt Sted, i Oktober Maaned, udbrød der imidlertid virkelig Mund- og Klovesyge paa Sjælland og da denne bredte sig i

forskjellige Egne af Landet, blev enhver Forventning om en Ophævelse af Forbudet tilintetgjort saalænge indtil Sygdommen kunde konstateres fuldstændig udryddet. Afspærringen af det engelske Marked for Danmarks Kvæg har dog i 1892 haft en langt mindre følelig Indflydelse paa Afsætningen end Tilfældet vilde have været faa Aar tidligere, idet Udførselen allerede fra 1890 og 1891 af i langt overveiende Grad havde søgt til Tyskland. Dette Lands Marked staar endnu aabent og synes, med det tiltagende Forbrug og den stagnerende Kvægstyrke, stadig at kunne modtage Danmarks Overskud af Kvæg, der foreløbig ikke maa føres gennem Slesvig og Holsten, men gaa søværts til Hamburg. For Faarenes Vedkommende var Afsætningen til England mere afgjørende, og det vil bero paa den eventuelle Udvikling af det i Esbjerg iværksatte Forsøg paa at sende slagtet Faarekjød til England, om Faareholdet skal kunne vedligeholdes.

Ifølge indhentede Oplysninger var der i Midten af December kommet henved 5 000 Faarekroppe til London, og de opnaaede Priser ansaaes saa tilfredsstillende, at Tabet ved at oversende Kroppene slagtede istedetfor levende Dyr ikke blev saa stort, som det i Begyndelsen antoges. Men det er ogsaa lykkedes at overføre Varen til Londons Kjødmarked i et fortrinligt Skik. Det viser sig at Kjødvægten ved Ankomsten til London gennemsnitlig udgjør lidt over 52 % af levende Vægt. Priserne have varieret fra 2 sh. 8 d. til 3 sh. 10 d. pr. Stone. Uldskindene have opnaaet en Pris af 4--5 sh., klippede og halvklippede Skind fra 1 til 3 sh. Affaldet har kostet fra 11 d. til 1 sh. 2 d. samt Talgen 15 Øre pr. Pd. Tabet ved at sende Dyrene i slagtet Tilstand synes neppe at have været mere end 1 à 1½ Øre pr. Pd. l. V.

Under disse Forhold for Afsætningen har imidlertid Melkeridriften mere end nogensinde vist sig at være det danske Landbrugs Hovedanker, og allerede Aaret 1891 havde en Overskudsudførsel af 105 Mill. Kroners Værdi for Smør, Flæsk og Svin.

For om muligt at udvide Markedet for danske Kreaturer og Landbrugsprodukter, bleve to Statskonsulenter i April Maaned beordrede til at foretage en nærmere Undersøgelse paa Stedet af Forholdene i Belgien og Frankrig. Af deres Reiseberetning fremgaar, at de danske Faar ikke ansees egnede for Parisermarkedet. Derimod synes der en Mulighed aaben for en Udførsel af Faar til det nordlige Frankrig med Dunkerque som Udladningsplads. Heller ikke for Belgien egne de danske Faar sig, medens dansk Kvæg muligvis kunde optage Konkurrencen der med det hollandske Kvæg.

Udførsel af Kvæg til Frankrig vil neppe kunne betale sig, da Landet omtrent kan forsyne sig selv og i visse Egne endog har Overproduktion. Til Parisermarkedet føres saa godt som intet fremmed Kvæg. Ligesaa ugunstigt stille Forholdene sig med Hensyn til Svin, hvoraf begge Lande, men dog navnlig Belgien producerer mere end til eget Behov. Af Landbrugsprodukter fandtes der alene at kunne være Tale om en Udførsel af Smør til Parisermarkedet og dette kun under visse specielle Forudsætninger.

Lovgivningen. Det afvigte Aar har været mere frugtbringende end noget af de nærmest foregaaende paa Lovgivningens Omraade. Blandt vedtagne Love mærkes følgende:

Søloven, hvilken blev stadfæstet den 1ste April og træder i Kraft den 1ste Januar 1893.

Lov om Oprettelsen af Sørætter udenfor Kjøbenhavn samt om Søforklaringer og Søforhør af den 12te April.

Loven gaar ud paa at organisere Sørætter udenfor Kjøbenhavn med Lægfolk som Meddommere i alle borgerlige Retssager og Strafsager, der angaa Forhold, som omhandles i Søloven eller Lodsvæsenet, idet dog borgerlige Sager ogsaa kunne behandles og paakjendes ved de almindelige civile Domstole, naar Parterne derom ere enige. Amtmændene beskikke Sørætsmedlemmer for hvert Amt, og gjælder Beskikkelsen for 4 Aar. Loven træder i Kraft den 1ste Januar 1893.

Lov om danske Skibes Registrering m. m. Træder i Kraft den 1ste Januar 1894.

Lov om Sønæringen af den 25de Marts. Ret til at føre dansk Skib er betinget af, at Vedkommende har erhvervet Bevis som Sætteskipper eller Skibsfører, og, naar Udvandreraskib i Fart paa fremmede Verdensdele skal føres, da tillige den udvidede Styrmandsexamen eller Afgangsexamen ved Søofficersskolen. Træder i Kraft den 1ste Mai 1893.

Lov om Forhyringsagenter m. m. af den 12te April. Bevilling som Forhyringsagent i Kjøbenhavn meddeles af Indenrigsministeren. Antallet fastslaaes til mindst 3.

Andre end de beskikkede Forhyringsagenter maa ikke give sig af med denne Virksomhed, dog kan en Rheder benytte Skibets Befalingsmænd eller i hans faste Tjeneste staaende Kontorarbeidere til at skaffe Søfolk eller optræde som Mellemmænd ved Afslutning af Forhyringskontrakter. Loven træder i Kraft den 1ste Januar 1893.

Lov om Styrmandsexamen m. m. af den 30te Marts. Træder i Kraft den 1ste April 1893.

Lov om Examinere for Maskinister af den 30te Marts. Træder i Kraft den 1ste April 1893.

Lov om anerkjendte Sygekasser af den 12te April. Til de anerkjendte Sygekasser udredes aarlig af Statskassen 500,000 Kroner, fordelt i Forhold til de enkelte Kassers Medlemsantal og Medlemsbidrag. Ved denne Lov i Forbindelse med den ifjor vedtagne Lov om Alderdomsforsørgelse har Staten gjort et meget betydningsfuldt Skridt henimod Løsningen af vor Tids sociale Opgaver.

Blandt Lovforslag, der ere fremsatte men endnu ikke vedtagne, skal bemærkes:

Lov om Udvidelse af de i Lov af den 29de December 1857 givne Bestemmelser angaaende Ret til Nedslagtning af Husdyr til ogsaa at gjælde for Mund- og Klove-syge. Forslag om dette Emne har flere Gange været fremsat, uden at det er lykkedes at gennemføre Sagen. Uenigheden om Forslaget har nærmest beroet paa Spørgsmaalet om den Erstatnings Størrelse, der skulde tilkomme Eiere af nedslagtede Dyr, samt hvorvidt Statskassen skulde udrede den hele Erstatning.

Lov angaaende Statsunderstøttelse til at bekjempe Tuberkulose hos Kvæget. Som bekendt er der i den sidste Række af Aar foretaget Forsøg med Tuberkulin for at indvinde Erfaring med Hensyn til dette Middels Virkning overfor Tuberkulosen hos Kvæget. Det er herved, som det fremhæves i Motiverne til Lovforslaget, godtgjort at Tuberkulinet er et fortrinligt diagnostisk Middel forsaavidt man ved Tuberkulinprøven, bortset fra enkelte Undtagelses-Tilfælde kan opnaa Afgjørelsen af Spørgsmaalet om det paagjældende Dyr er lidende af Tuberkulose eller ikke.

Da imidlertid hertil kræves Foranstaltninger, som koste Penge, er der bleven foreslaaet Statsunderstøttelse til et Beløb af 50 000 Kroner aarlig for at understøtte Kreatureiere, der ønske at benytte Tuberkulin til Bekjæmpelse af Tuberkulose blandt deres Hornkvæg.

Lov om Konsulatafgifterne. Den i Aaret 1888 vedtagne Lov om Nedsætning i Konsulatafgifterne havde til Følge, at Konsulernes Indtægter betydeligt formindskedes: samtidigt hermed stilledes dog stadig et større Krav til Konsulernes Virksomhed baade ved Forespørgsler fra Private og ved nye Pligter, som Lovgivningen paalægger dem. Da det under disse Omstændigheder har vist sig nødvendigt at Konsulernes Stilling i alt Fald noget forbedres, har man søgt at naa dette ved en lempelig Forhøjelse af Konsulatafgiften. Udenrigsministeren har derfor ved den nu forsamlede Rigsdag fremsat et Lovforslag, hvis § 1 er saalydende: „Dansk Handelskib, der anløber Havn, hvor dansk Konsul eller Vicekonsul er ansat, skal i Konsulatafgift for hver Nettoregisterton efter Maalebrevets Udvisende erlægge for indtagen Ladning 5 Øre og ligesaa meget for foretagen Losning. Hvis Skibet hverken lader eller loser, betales altsaa Intet. Seilskibe af hvilkensomhelst Drægtighed og Dampskibe under 200 Registertons, gaaende imellem Havne, som ligger østen for Linien fra Texel til Lindesnæs og vestenfor Linien fra Rügenwalde til Kalmar, betale kun det halve af ovennævnte Afgift, dog at Afgiften for hver Gang Afgift skal betales ikke maa være mindre end 2 Kr. pr. Skib.“

Regjeringen henviser til de meget betydelige Offre, Staten i de seneste Aar har bragt den danske Udenrigsskibsfart, og da navnlig ved Bestemmelsen om, at samtidig med Frihavnens Aabning skulle Skibsafgiften helt og Havneafgiften i Kjøbenhavn for den væsentligste Del bortfalde, hvad der for den danske Udenrigsskibsfart tilnærmelsesvis kan anslaaes til ca. 6—700 000 Kroner.

Den Modtagelse som dette Lovforslag fik ved dets første Behandling i Folkethinget den 14de December, var imidlertid ikke særdeles gunstig. Derimod udtaltes der under Diskussionen livlige Sympathier for Ansættelse af en Del fast lønnede danske Konsuler paa de vigtigste Forretningspladser i Udlandet. Dette Spørgsmaal vil sandsynligvis blive Gjenstand for alvorlig Overveielse under Løbet af Rigsdagen.

Lov om Foranstaltning mod Asiatisk Kolera. Medens, som bekjendt, Loven af 2den Juli 1880 kun tillader at anvende Eftersyn mod Skibe der komme fra kolerasmittet Sted, blev det ved Loven af 30te Marts 1885 bestemt at der ogsaa kunde anordnes Karantæne af indtil 10 Dage for Skibe kommende fra slige Steder. Derimod indeholder sidstnævnte Lov for Landgrændsens Vedkommende kun Hjemmel til at anordne et Eftersyn af de Ankommende. Da Kolera udbrød i Hamburg i sidstafvigte August Maaned, bleve Bestemmelserne i førstnævnte Lov sat i Kraft, dels ved Landgrændsen, dels ved Skibe der kom fra visse tyske Havne ved Østersøen, og egentlig Karantæne ved Skibe kommende fra Elben. Sygdommens hurtige Udbredning og specielt Hensynet til Sverig med dets Fordring af en Observationskarantæne af 48 Timer foranledigede at man anordnede en lignende Karantæne ved Gjedsø og Korsør. Men Beslutningen maatte imidlertid nødvendigvis fremkalde Spørgsmaalet om Forholdet ved Landgrændsen, og ved en foreløbig Lov af den 1ste September bemyndigedes Justitsministeriet til at foranstalte Landgrændsens Spærring, hvilket ogsaa fandt Sted samme Dag.

Det ovennævnte Lovforslag gaar ud paa en definitiv Bemyndigelse for Justitsministeriet til slig Spærring.

Spørgsmaalet, om dette skal ske, og hvorledes, forelægges nu Rigsdagen. Regjeringen anser det fremdeles for nødvendig at træffe en anden Foranstaltning, hvortil der ligeledes maa skaffes Hjemmel ved en ny Lov, nemlig den, at Personer, der ere ankomne fra kolerasmittede Steder, holdes under stadig Lægetilsyn i 5 Dage, forsaavidt de ikke have været underkastede Karantænen, eller deres Karantæne ikke havde varet saalænge.

Ølskatten. Efter at Loven om en Ølskat m. m. af den 1ste April 1891 traadte i Kraft den 1ste Oktober s. A., foreligger nu Generaldirektoriets for Skattevæsenet Beretning for det første Driftsaar. Af Beretningen synes fremgaa, at Loven i det Hele og Store har svaret til de Forventninger, man har næret, og der har hidtil ikke vist sig nogen Bestemmelse i Loven, der kunde eluderes til Skade for Statskassen. Skattegrænsen i Loven, 2,25 % Alkohol, er heldigt valgt, idet alle undergjærede Ølsorter samt Porter og Ale ere betydeligt over denne Grændse, og selv de stærkere og bedre Hvidtølsorter kun sjældent nærme sig den. Der blev under Forhandlingerne om Loven paa Rigsdagen fremført den Paastand, at den kunde omgaaes derved at der tilvirkedes skattefrit Øl med det bayerske Øls Egen-skaber. Forsøg ere vel gjorte i den Retning, men Resultatet blev Øl af saadan Beskaffenhed, at det blev bortkastet.

Af skattepligtigt Øl ere 477 976 Tdr. forbrugte i Landet og skatteberigtigede med 3 345 382 Kr. 31 Øre. Efter Opgivelse fra Bryggerierne maa Salget fra disse af skattepligtigt Øl i Driftsaaret 1890—91 antages at have udgjort 618 361 Tdr., saa at Loven af 1ste April 1891 har bevirket en Nedgang i Salget af skattepligtigt Øl af ca. 20 pCt. Paa samme Tid som Forbruget af det mere alkoholholdige Øl altsaa er aflaget, er Forbruget af Brændevin steget stærkt. Sammenstilles nemlig Tidsrummet 1ste Oktober 1891—1ste Oktober 1892 med det foregaaende Aar, falder der paa det førstnævnte Tidsrum et Forbrug af ca. 33 200 000 Potter 8 Gr. Brændevin og paa sidstnævnte ca. 30 400 000, altsaa i 1891—92 et Merforbrug af ca. 2 800 000 Potter.

At denne Stigning i Brændevinsforbruget yderligere vil tiltage naar Ølskatten i 1895 forhøies fra det nuværende Beløb 7 Kr. pr. Tønde til 10 Kr., synes ikke usandsynligt.

Danmarks Deltagelse i Chicagoudstillingen. Til det internationale Stævne, der næstkommende Sommer vil finde Sted i Chicago, har Danmark efter sine Forhold rustet sig paa bedste Vis. For at støtte den danske Industris Deltagelse har Rigsdagen bevilget en Sum af 250 000 Kroner. Efter at denne Beslutning om Danmarks Deltagelse var fastslaaet, sendtes en Kommissær til Chicago, og er det lykkedes Danmark at faa anvist en Plads saa velbeliggende som overhovedet var at ønske. Og Haabet at man skal værdigt kunne optage Kampen med de øvrige europæiske Lande er derfor vel begrundet.

Generalkonsulatets Kontor er i Lille Strandstræde No. 24 1ste Sal, og er aabent hver Søndag fra Kl. 10 Form. til 3 Efterm.

A. R. Landstrøm,
t. f. Generalkonsul.

I n d h o l d: Amsterdam Side 131. — Kjøbenhavn Side 149.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1892 m. M.,

No. 7.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1893.

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

Riga.

Skibsfarten 1892.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragt.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.		Ant.	Tons.	Seilskibe. Kr.	Dampskibe. Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.				
I. Ankomne.												
Fra Norge til Hovedstationen . .	10	1 046	18	5 228	-	-	-	-	28	6 274	12 530	47 240
„ Norgetil Vicekonsulsstationerne . .	10	757	20	4 780	-	-	1	413	31	5 950	11 490	41 020
„ andre Lande til Hovedstationen . .	29	8 952	7	4 058	2	282	19	10 552	57	23 844	182 880	68 480
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	10	3 807	21	8 976	-	-	20	7 819	51	20 602	131 700	87 550
Ialt	59	14 562	66	23 042	2	282	40	18 784	167	56 670	338 600	244 290
II. Afgaaede.												
Til Norge fra Hovedstationen . .	2	203	3	862	-	-	-	-	5	1 065	3 350	8 150
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne . .	-	-	-	-	3	581	6	1 134	9	1 715	-	-
„ andre Lande fra Hovedstationen . .	38	9 635	38	18 108	-	-	3	869	79	28 612	113 470	203 630
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	11	1 998	41	13 933	6	2 208	15	6 922	73	25 061	18 120	125 770
Ialt	51	11 836	82	32 903	9	2 789	24	8 925	166	56 453	134 940	337 550

Af svenske Skibe ankom 273 dr. 72 860 Tons.

For at reparere eller for Ordre ankom 4 norske Skibe dr. 464 Tons.

2 norske Skibe, Barkskib „August“ af Arendal og Skonnertbrig „Nordahl Brun“ af Stavanger, strandede og gik helt tabt paa Kysten af Kurland.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Rub. 1 039.81, ved Vicekonsulaterne R. 888.05, hvoraf tilfaldt Konsulskassen R. 444.02.

Af svenske Skibe ved Hovedst. R. 953.48, ved Vicekonsulaterne R. 1 565.89, hvoraf tilfaldt Konsulskassen R. 732.95. Expeditionsafgifter af norske Exp. R. 70.40, af svenske R. 73.80, ialt R. 144.20, hvoraf tilfaldt Konsulskassen R. 115.36.

Aarsberetning dateret den 31 Marts 1893.

Den norske Skibsfart paa Riga aftog med 20 Skibe og 2 338 Tons. Følgerne af Uaaret 1891 og de paa Grund deraf udfærdigede Udførselsforbud virkede i høi Grad lammende paa Søfarten og skjøndt man nærede Haab om en Forbedring i Fragtmarkedet ved Udførselsforbudets Ophævelse, er dette Haab dog ikke realiseret, maaske fordi ogsaa i 1892 visse Dele af Rusland blev rammet af Misvæxt eller ialfald havde en mindre god Høst. I Forhold til Middelallet fra de sidste 5 Aar viser den norske Skibsfart en Nedgang af 68 Skibe og 7 484 Tons.

Paa norske Skibe paamønstreredes 33, afmønstreredes 28 og rømte 4 Mand.

Konsulatets Kontor er fremdeles i gr. Küterstrasse No. 1, aabent 10—4 alle Hverdage.

I 1892 ankom til Distriktets Havne fra Udlandet 2 539 Skibe paa 1 257 035 Tons mod i 1891 3 477 dr. 1 556 515 Tons. Af de ankomne var 636 tyske, 531 engelske, 487 danske, 389 russiske, 273 svenske, 167 norske, 48 hollandske, 4 franske, 2 nordamerikanske, 1 østerigsk, 1 italiensk. De norske Skibe deltog i denne Skibsfart med 6,58 % af Antallet og 4,51 % af Drægtigheden. Sammenholdt med Middelallet fra de sidste 5 Aar er Nedgangen i Skibsfarten 1 011 Skibe og 333 927 Tons.

Fra Norge ankom i 1892 med Ladning 58 norske Skibe dr. 11 812 T., mod 27 dr. 5 816 i 1891. Til Norge afgik med Ladning 5 norske Skibe dr. 1 065 T. mod 41 dr. 11 010 T. i 1891.

Af de fra norske og fremmede Havne med Ladning ankomne norske Skibe medførte 69 Fiskevarer, 16 Farvetræ, 16 Stenkul, 13 Kridt, Ler og Sten, 4 Gjødningsstoffer, 2 Salt, 2 Harpix, 3 Koprah, Korkebark og tomme Fade. Af de herfra afgaaede norske Skibe medførte 67 Trævarer, 31 Korn og Mel, 14 Oliekager, 3 Linfrø, 9 Stykgods og 9 Hamp og Lin.

Af de fra fremmede Lande med Ladning ankomne norske Skibe kom 1 fra Tydskland, 3 fra Danmark, 34 fra Storbritannien, 1 fra Holland, 1 fra Belgien, 2 fra Frankrig, 1 fra Spanien, 19 fra Nordamerika og Vestindien, samt 2 fra russiske Sortehavshavne. Der udklareredes 2 til Tydskland, 15 til Danmark, 76 til Storbritannien, 8 til Holland, 6 til Belgien, 9 til Frankrige og 3 til Portugal.

Følgende Fragter noteredes: Bord og Planker pr. Std.: Tydske Østersøhavne Rm. 19—21, do. Nordsøhavne Rm. 28—30, Belgien frcs. 25—30, Nordfrankrige frcs. 30/32—35, Vestfrankrige frcs. 42—45, Englands Østkyst sh. 18—22 6 d, do. Sydkyst sh. 22 6 d—25, do. Vestkyst sh. 27 6 d—30 sh. Bjelker pr. load.: Englands Østkyst sh. 6—7, do. Sydkyst sh. 8—9 sh. 6 d, do. Vestkyst sh. 7—8. Lathwood pr. Favn: Englands Østkyst sh. 30—35, do. Sydkyst sh. 37 6 d—40 sh., do. Vestkyst sh. 45—50. Aspetræ pr. Kubikfod: Sverige Øre 16/18—23, Norge Øre 18—22, Tydskland pf. 17—20. Pibestav pr. mille: Portugal £ 17—18. Rug pr. 2 000 Kg.: Sveriges Østkyst Rm. 10/12—11/15, do. Vestkyst Rm. 14—16, Danmark Rm. 12/14—15/16, Tydske Østersøhavne Rm. 10—12. Klid pr. 2 000 Kg.: Sverige Rm. 20—22. Hamp pr.

Last: Sverige Rm. 20—25, Norge Rm. 25, Danmark Rm. 20. Per Ton: Englands Østkyst sh. 16, do. Sydkyst 22/16. Linfrø pr. 2 000 Kg.: Sverige Rm. 12—16, Danmark Rm. 12—15, tyske Østersøhavne Rm. 10—12. Oliekager pr. 2 000 Kg.: Sveriges Østkyst Rm. 15—17, Danmark Rm. 16—17, tyske Østersøhavne Rm. 10—14 pr. Ton: England sh. 8 6 d—10 sh. Petroleum pr. Fad: til Sverige Rm. 1,50—1,75, tyske Havne Rm. 1—1,20.

Indførselen til Distriktet af norsk og svensk Sild var i 1892 194 936 Tdr. mod i 1891 138 421 Tdr. Deraf indførtes til Riga 85 972 Tdr., Libau 95 974, Pernau 5 321, Windau 7 669 Tdr. Af Indførselen 1892 var 92 170 Tdr. svensk Sild, hvoraf 22 110 Tdr. i Riga og 70 060 Tdr. i Libau. Den til Riga fra de forenede Riger indførte vragede Sild var 48 750 Tdr. Fedsild, 4 678 Tdr. Vaarsild og 27 218 Tdr. Slosild. Af skotsk Sild indførtes til Riga 15 754 Tdr. og til Libau 115 606 Tdr., ialt 131 360 Tdr. mod 62 844 Tdr. i 1891.

Nedenstaaende Tabel viser fra hvilke Steder den til Riga ankomne Sild er indført og det Resultat den har givet efter Vragningen:

Norsk og Svensk Sild.	Før Vragningen.	Efter Vragningen.	I.	II.	III.	IV.	Be-dærvet.
Fra Bergen	Tdr. 31 390 $\frac{1}{2}$	27 646	"	25 267 $\frac{1}{2}$	2 297 $\frac{1}{2}$	81	"
- Chr.sund	- 12 970 $\frac{3}{4}$	11 305 $\frac{3}{4}$	"	9 731 $\frac{3}{4}$	1 502	72	3
- Gøteborg	- 11 047 $\frac{1}{2}$	10 363	"	4 262	5 467	634	167
- Lysekil	- 9 060	8 870	"	8 702	168	"	"
- Kjøbenhavn	- 6 604	5 597	"	3 517 $\frac{1}{2}$	1 776	303 $\frac{1}{2}$	84
- Stettin	- 4 483 $\frac{1}{2}$	3 851 $\frac{1}{4}$	"	2 077 $\frac{1}{4}$	1 667	107	17
- Nøsumd	- 2 002	1 967	"	1 935	22	"	"
- Throndhjem	- 1 689	1 466	"	1 269	197	"	"
- Fredriksværn	- 697	623	"	455	168	"	"
- Egersund	- 366 $\frac{1}{2}$	325 $\frac{1}{2}$	"	298 $\frac{1}{2}$	26	"	"
- Lübeck	- 266	225	"	37	185	3	2
- Libau	- 69	68 $\frac{3}{4}$	"	68 $\frac{3}{4}$	"	"	"
- Chr.sund	- 2 871	har ikke undergaaet Vragning.					
- Bergen	- 1 957						
- Throndhjem	- 98						

Tilsammen Tdr. 85 571 $\frac{3}{4}$ 72 308 $\frac{1}{4}$ " 57 631 $\frac{1}{4}$ 13 476 $\frac{1}{2}$ 1 200 $\frac{1}{2}$ 273

Skotsk Sild:

Fra Fraserburgh	Tdr. 12 985	12 661 $\frac{1}{4}$	"	10 027	2 621 $\frac{1}{2}$	13	3
- Stettin	- 1 123 $\frac{1}{4}$	1 102 $\frac{1}{4}$	"	817 $\frac{3}{4}$	252 $\frac{1}{2}$	32	"
- Montrose	- 1 000	992	"	938	54	"	"
- Libau	- 595	595	"	513	72	"	"
- Hull	- 50	49 $\frac{1}{2}$	"	"	49 $\frac{1}{4}$	"	"
- Petersburg	- 1	1	"	"	1	"	"

Tilsammen Tdr. 15 754 $\frac{1}{4}$ 15 391 " 12 295 $\frac{3}{4}$ 3 050 $\frac{1}{4}$ 45 3

Ialt Tdr. 101 326 87 699 $\frac{1}{4}$ " 69 927 16 526 $\frac{3}{4}$ 1 245 $\frac{1}{2}$ 276

Følgende Priser, deri indbefattet Told og andre Omkostninger, noteredes i Riga for nævnte Slags Sild: Vaarsild, stor, middels og smaa, i April—Mai Rubler 12—12 $\frac{1}{2}$, December R. 9—9 $\frac{1}{2}$; norsk Fedsild KKK, KK, K og MK, i April—Mai resp. R. 17—19, 15—17, 13—15 og 11—13, i December 1892 Aars Fangst resp. R. 15—16 $\frac{1}{2}$, 13—14 $\frac{1}{2}$, 11 $\frac{1}{2}$ —13 og 11—11 $\frac{1}{2}$, samt 1891 Aars Fangst, undtagen MK resp. R. 11—12, 9 $\frac{1}{2}$ —10 $\frac{1}{2}$ og 8—8 $\frac{1}{2}$; svensk KKK, KK og K i April—Mai resp. R. 10—10 $\frac{1}{2}$, 10—10 $\frac{1}{2}$ og 9 $\frac{1}{2}$ —10, i December R. 10—10 $\frac{1}{2}$, 9 $\frac{1}{2}$ —10 og 9—9 $\frac{1}{2}$, samt skotsk Matjes i December R. 13—15.

Ved Slutningen af 1892 opgaves Beholdningerne af Sild i Riga til 26 400 Tdr., hvoraf 18 200 Tdr. norsk, 5 800 Tdr. svensk og 2 400 Tdr. skotsk Sild, samt i Libau til 31 500 Tdr., hvoraf ca. 25 000 Tdr. svensk, 2 500 Tdr. norsk og 4 000 Tdr. skotsk Sild.

Den samlede Indførsel af Sild i 1892, 326 296 Tdr. overstiger det foregaaende Aars Indførsel med 125 031 Tdr., og Middelindførselen i de 5 Aar 1888—92 eller 230 143 Tdr., med 96 153 Tdr. Indførselen fra Norge viser en Tilvæxt af 47 818 Tdr. og fra Sverige af 8 697 Tdr. mod 1891. Sammenlignet med Middelallet fra 1888—92 er Tilvæksten for Norge 36 117 Tdr. Af omstaaende Tabel over Vragningen fremgaar, at Pakningen (Fyldningen) i 1892 var i Gjennemsnit fra norsk Sild 12,69 %, svensk 4,39 %, skotsk 2,31 %, mod resp. 11,7, 2,2 og 3,6 % i 1891 og 12,7, 2,88 og 1,66 % i 1890. Nogen Forbedring i Pakningen af den norske Sild synes saaledes ikke at have fundet Sted. Om ogsaa norsk Vare her paa Stedet endnu gives Fortrin for svensk og skotsk, synes dog Forholdet at være omvendt i Libau, hvor Indførselen af Sild fra Norge betydelig har understøttet den svenske Indførsel. For nogle Aar siden, da nyfanget svensk Tomsild solgtes med en Pakningsgaranti af fra 5—10 á 12 pCt, behandledes denne Vare ved Vragning i Libau paa samme Maade som den norske, nemlig saa, at Tønderne, efterat Lagen var afløbet, stilledes paa Kant og blev staaende saaledes Døgnet rundt, hvorved Varen selvfølgelig sank meget sammen, og at Tønderne derefter atter fuldpakkedes. Men efterat svensk Sild, pakket efter skotsk Methode, nu sælges med 2, høist 3 % Pakningsgaranti, og denne Procentsats ved de i forrige Aar til Libau gjorde Leverancer har vist sig sjelden at overskrides, behandles svensk Sild nu i Libau næsten lige med den skotske, d. v. s. hver Tønde aabnes vistnok paa Vragergaarden, men Ompakningen sker samtidig med Vragningen, uden at Silden behøver at ligge et Døgn, hvorimod skotsk Sild, som er vraget paa Udskibningspladsen, ikke passerer Vragergaarden i Libau, men kun undergaar den Behandling, at for Kontrollens Skyld hver tiende Tønde aabnes.

De to fra Ruslands Handel i 1891 mest karakteristiske Træk var, som nævnt i sidste Rapport Udførselsforbudet og den fra 1ste Juli 1891 anvendte nye Toldtarif. Disse Faktorer har ogsaa i 1892 øvet en mindre gunstig Virkning paa Handelsbevægelsen, som vel derhos er blevet i nogen Grad lidende ved de Sikkerhedsforanstaltninger, som i de fleste Lande blev truffet til at hindre Koleræens videre Udbredelse. Vistnok blev de i 1891 paa Grund af Uaaret udfærdigede Forbud mod Udførsel af Korn og andre Fødemidler, i 1892 ophævet, men dette formaade ikke i nogen større Grad at oplive Handelsvirksomheden.

Ruslands Høst i 1892 var langt større end i 1891, skjøndt ogsaa i 1892 ikke mindre end 9 Guvernementer led af Uaar. Høsten opgives af Høsthvede til ca. 15 Mill., Vaarhvede ca. 29 Mill., Rug omkring 109 Mill.,

Byg ca. 32 Mill., Havre ca. 81 Mill. og andre Kornvæxter ca. 27 Mill., eller ialt ca. 293 Mill. Tschetwert mod 246 Mill. i 1891 og 312 Mill. i 1890. Af Potetes høsteden 115 Mill. med 69 i 1891 og 85 i 1890. I disse Tal indbefattes ikke Høsten i Nordkaukasien, der opgives til ca. 20½ Mill. Tschetwert af alle Slags.

Kornhandelen led selvfølgelig af Følgerne af Uaaret i 1891 og de paa Grund deraf udstedte Udførselsforbud. Den ^{30 April}_{10 Mai} 1892 blev Udførsel fra Archangel, Libau, Reval og Riga af derværende Havreforraad atter tilladt; den ⁴₁₆ Juni ophævedes Udførselsforbudet for alt Slags Korn undtagen Rug, Rugmel og Klid, og sluttelig tillodes den ⁷₁₉ August Udførsel af Rug. Ophævelsen af Forbudet bevirkede dog ikke nogen livligere Omsætning af Korn. Udlandet havde allerede forstaaet at skaffe sig andre Kilder til at fylde sit Kornbehov. Fra hele Rusland udførtes af Hvede, Rug, Byg og Havre indtil 1ste December 1892 144 928 000 Pud mod 335 899 000 Pud i 1891 og 353 737 000 Pud i 1890. Udførselen i Aaret fra Riga var 6 450 000 Pud og fra Libau 9 130 000 Pud. Den samlede Udførsel af Korn fra Riga og Libau var 24 934 000 Pud mindre end i 1891.

Medens Kornpriserne i 1891 var høje, og steg indtil Udførselsforbudet, havde de i 1892 en faldende Tendents. Hvede betingede i de første Maanedre af Aaret 135—140 Kop. pr. Pud for russisk 128 W's Vare, sank derefter til 128—130 K, steg i Juni til 138 og sank derpaa stadigt indtil knapt 105 K sidst i Aaret. Rug solgtes først i Aaret til 120—125 K, i Marts til 110, April 115, Mai 105 og Juni 120 K, men sank derefter, indtil man i December ikke fandt Kjøbere til 90 K. For Byg, hvoraf der i Riga laa 600 000 Pud ventende paa Udførselsforbudets Ophævelse, betaltes om Vaaren 82—95 K, men efter Forbudets Ophævelse steg Prisen til 90 K for atter at synke til 80—82 K pr. Pud. Af Havre laa ved Aarets Begyndelse i Riga 2½ Mill. Pud, der udbødes til 70 Kopek pr. Pud for Gjenemsnitsvare og 80—90 K for høiere Sorter uden at finde Kjøbere. Først efter Forbudets Ophævelse blev Markedet fastere, men Priserne havde da sunket saa stærkt paa de fremmede Markeder, at større Salg ikke kunde komme istand. I Juni og Juli steg Prisen for Gjennemsnitsvare til 75, 80—85 K, men faldt i December til 73 K.

Af Lin udførtes i 1892 søværts fra Riga 2 915 519 Pud mod 2 699 727 Pud i 1891, fra Libau 1 708 869 Pud og fra Pernau 934 904 Pud, mod i 1891 resp. 1 227 768 og 760 945 Pud. Hele det russiske Riges Linudførsel var indtil 1ste December 1892 10 320 000 Pud mod 11 309 000 Pud i 1891. Prisen viste som i 1891 en yderligere stigende Tendents. I Januar—April betingedes 25—28 R. pr. Berkowez, derefter sank Priserne i Mai—Juni, men i Slutningen af December var de atter steget og noteredes da 30—32 R. pr. Berkowez.

Af Hamp udførtes i 1892 fra Riga 389 272 Pud, og fra Libau 178 400 Pud mod i 1891 577 273 og 186 729 Pud. Ligesom Rigas Hampudførsel er i stadig Nedgang, saa er ogsaa hele Ruslands Udførsel af dette Produkt betydelig aftaget som Følge af den stedse aftagende Hampedyrking. Derimod er Udførselen af Hamp over Landgrænsen, især til Memel og Königsberg, der i denne Henseende ere stærke Konkurrenter for de russiske Østersøhavne, snarere tiltaget noget. Prisen paa Hamp var i Begyndelsen af Aaret 33—38 R. pr. Berkowez, faldt derefter og var lavest i Mai med 32—36 R., hvorpaa den atter steg og sidst i Aaret noteredes til 35—39 R.

Af Slaglinfrø udførtes fra Riga i 1892, 1 567 096 og fra Libau 2 073 184 Pud. Den stigende Produktion i Oliemøllerne i det Indre af Landet og den slette Høst ansees især at have været Grund til den Nedgang, der har fundet Sted i Udførselen mod 1891. Priserne var meget høje, fra 138—152, 148—162 samt 148—150 og 154—156 Kopek pr. Pud efter Kvalitet.

Udførselen af Linfrø til Udsæd var fra Riga 522 181 og fra Libau 7 175 Pud.

Af Hampefrø udførtes fra Riga 108 906 og fra Libau 135 984 Pud. Priserne var meget vekslede, fra 160 Kopek først og sidst i Aaret til 120 K. i September.

Af Oliekager udførtes fra Riga 1 288 703 Pud og fra Libau 1 793 331 Pud.

Af Mineralolier udførtes fra Riga 234 060 og fra Libau 792 535 Pud. Den russiske Naphtaproduktion har stadigt været stigende og udgjorde for hvert af Aarene 1890—92 indtil 1ste November resp. 199 500 000, 242 400 000 og 243 000 000 Pud. I Forhold til den forøgede Produktion steg ogsaa Forsendelserne fra Baku af alle Slags Naphtaprodukter, indtil 1ste Oktober i hvert af de nævnte Aar til resp. 154 400 000, 166 800 000 og 180 Mill. Pud. Udførselen fra Batum til Udlandet er ogsaa steget og udgjorde for nævnte Tidsrum resp. 31 800 000, 33 700 000 og 36 100 000 Pud og til Rusland 3 300 000, 4 100 000 og 4 300 000 Pud. Pladsprisen i Riga for et Pud Petroleum med Fad var 130—135 K. Ved en den 15de December sidstleden udstedt ny Acciseforordning forhøiedes denne Pris næsten med Accisens hele Beløb eller 20 Kopek, og er af den ved Slutningen af 1892 af de store Firmaer Nobel og Rotschild dannede saakaldte Ring opdrevet til 175 Kopek pr. Pud.

Udførselen af Æg var i 1892 fra Riga ca. 122 275 000 Stkr. mod 154 967 000 i 1891 og fra Libau 43 973 000 Stkr. mod 41 634 000 Stkr. i 1891. Udførselen af Æg fra Rusland er hurtig tiltaget. I 1881 udførtes kun 66 797 000 Stkr. Æg, 1890 derimod 750 549 000 Stkr., og 1891 ligetil 829 085 000 Stkr.

Af Trævarer udførtes i 1892 fra Riga 38 200 000 Kbf. og fra Libau 838 000 Kbf. Udførselen af Bord og Planker fra Riga led i 1892 et betydeligt Afbræk, hvilket finder sin Forklaring i de ubetydelige Forraad af saget Last, som forefandtes dersteds ved Søfartens Begyndelse. Derimod har Udførselen af andre Slags Trævarer holdt sig paa samme Standpunkt som tidligere, tildels endog tiltaget. Samtidig med en stigende Tilførsel fra de indre Dele af Landet skede ogsaa en større Efterspørgsel fra Udlandet, hvorfor ogsaa delvis betydeligt bedre Priser opnaaedes. Paa Grund heraf ansees Trælastrørelsen for at have givet et temmelig godt Resultat. Som indberettet i Juli sidstleden, var i Mai Maaned indtruffet en Stagnation i Tømmerflødningen paa Dünafloden derved, at en Mængde Tømmerflaader under Vind og Blæst løsrev sig fra sine Fortøjninger ovenfor Byen, og, førende Alt med sig paa sin Vei, af den stærke Vaarstrøm blev drevet med i vild Fart mod Flydebroen, som dog heldigvis modstod Trykket. Først efter Ugers anstrengt Arbeide lykkedes det at aabne et Farvand gennem disse Tømmerflaader, men deres fuldstændige Frigjørelse fordrede Maaneders Arbeide. For Trælasteierne er selvfølgelig derved opstaaet store Udgifter og Tab, men ogsaa to norske Skibe, som derved indestængtes og

nødsagedes til med indtagen Laduing i næsten 5 Uger at ligge uvirksomme, blev derved lidende. Alle Forsøg paa at skaffe disse Førere nogen Erstatning for deres utilregnelige Ophold var frugtesløse, og om nogen Godtgjørelse fra de Personer, som paa Grundlag af den forberedende Undersøgelse sættes under Tiltale som Aarsag til Katastrofen, har der, da disse Personer er bleven frikjendt af Domstolene, ikke kunnet blive Tale.

Værdien af alle de til Distriktets Havne i 1892 indførte Varer anslaaes til 37 181 000 Rubel, og af de derfra udførte til 72 565 000. Ligesom Handelsomsætningen i 1892 viser en betydelig Nedgang i Distriktet, er dette ogsaa Tilfældet for hele Riget. Efter statistiske Opgaver var Ruslands hele Vareomsætning i 1892 R. 837 997 000 mod 1 049 134 000 i 1891. Paa Indførselen faldt i disse Aar resp. R. 367 385 000 og 348 663 000, og paa Udførselen 470 612 000 og 700 471 000. Nedgangen i Udførselen er især mærkbar for Levnetsmidler, hvis Værdi i 1892 var 199 190 000 og i 1891 413 539 000 R.

Uagtet den begrænsede Udførsel ansees Rubelkursen i sit Værdiforhold til udenlandsk Metalvaluta i 1892 i det Hele for at have været bedre end i 1891. Kursen paa Berlin pr. 100 Rm. var i Januar høiest 50.05, lavest 49.37½, Februar 49.85 og 47.92½, Marts 48.57½ og 47.60, April 48.37½ og 46.35, Mai 46.65 og 45.87½, Juni 49.57½ og 46.85, Juli 49.52½ og 47.65, August 48.45 og 47.87½, September 48.90 og 48.25, Oktober 49.75 og 48.65, November 49.87½ og 49.15, December 49.10 og 48.45. I hele Aaret høiest 50.05, lavest 45.87½, og Middelkurs 48.48½. I 1891 var de tilsvarende Kurser resp. 52, 40.37½ og 44.72½.

Rigas Børskomites gjentagende Andragender om Ophævelse eller Nedsættelse af Tolden paa fra Udlandet indførte Skibe har hidtil ikke ledet til noget Resultat. Derimod er under 9/21 Juni 1892 Finantsministeren bemyndiget til paa Ansøgning af Eieren af et fra Udlandet kjøbt Skib at give Udsættelse med Betaling af den paa Skibet hvilende Told under Forbehold af, at denne erlægges i lige Dele i Løbet af 10 Aar, og at der for ubetalt Told af Rederen gives Sikkerhed i Skibet, som i dette Øiemed skal forsikres for et Beløb der ikke er mindre end den ubetalte Del af Tolden, hvorefter Forsikringspoliceen tilstilles vedkommende Toldkammer.

Andre Forandringer i Toldtariffen er ikke fastsat, end at Tolden paa raa Bomuld er forhøiet ved Indførsel søvarts fra R. 1,20 til R. 1,40 og landvarts fra R. 1,35 til R. 1,55 i Guld pr. Pud.

Sundhedstilstanden i Distriktet var til midt i Juli i det Hele god, men da begyndte Rygter om Tilfælde af Kolera hersteds. Længe før var dog kraftige Anstalter truffet til at bekjæmpe Ondet. Det første officielt konstaterede Sygdomstilfælde af Kolera indtraf i Riga ½ August, og det sidste anmeldtes ½ Oktober, saa at Sygdommen varede ca. 2 Maanedere. I Riga og Strandstederne indtraf ialt 155 Sygdomstilfælde og 75 Dødsfald. Inden Guvernementet Kurland forefaldt paa sine Steder enkelte Tilfælde, uden at dog Sygdommen fik en større Udbredelse. For at hindre at Sygdommen, som man venter, atter iaar skal optræde, men med større Voldsomhed, træffes allerede nu sanitære Forholdsregler for kraftigt at bekjæmpe den.

C. Aug. Tietz.

Konstantinopel.

Der ankom fra fremmede Steder med Ladning 11 norske Skibe dr. 11 421 Tons og i Ballast 4 dr. 2 932 Tons, ialt 15 dr. 14 353 Tons, hvoraf Dampskibe 10 dr. 13 420 Tons. Bruttofragter £ 629.

Der afgik med Ladning til Norge 1 Skib dr. 1 066 Tons, og til fremmede Lande 6 dr. 2 360 Tons, og i Ballast til fremmede Lande 8 dr. 10 937 T., ialt 15 dr. 14 363 Tons, hvoraf Dampskibe 10 dr. 13 420 Tons. Bruttofragter til Norge £ 640, til andre Lande £ 482.

Særskilt til Hovedstationen ankom fra fremmede Lande 3 norske Dampskibe dr. 4 440 Tons, der alle afgik i Ballast til fremmede Lande.

Ingen svenske Skibe ankom.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Ltgs 14.28½, ved Vicekonsulaterne Ltgs 26.96, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Ltgs 13.48. Ialt tilfaldt Konsulskassen Ltgs 27.76½. Expeditionsgebyrer ved Hovedst. af norske Skibe Ltgs 50.97, svenske Ltgs 6.89½.

Aarsberetning dateret 6te April 1893.

Af de ankomne norske Skibe har et, kommende fra Alexandria, losset Bord og Planker, 2 fra Sunderland og Newcastle, Kul, 5 anløbet Havnen paa Veien til det sorte Hav med Kul, 6 fra England og Levanten med Stykgods passeret bestemt til det sorte Hav, 1 indtaget Vinlast ved Marmorahavet bestemt for Bordeaux, og 99 passeret i Ballast paa Vei til det sorte Hav, hvor de har indtaget Ladning og afgaaet til Levanten eller Kontinentet uden i Almindelighed at berøre denne Havn paa Tilbageveien.

Et af disse saaledes paa Tilbagereise værende Skibe, „Ganger Rolf“ af Stavanger, forliste i November ved Kavak i Bosporus.

Paa norske Skibe foregik tre Paa- og Afmønstringer.

Til Saloniki ankom 6 norske Dampskibe dr. 7 563 Tons, hvoraf 1 indtog Ladning til Norge og 5 lossede Stykgods fra England og Levanten.

Til Varna ankom 1 norsk Dampskib paa 1 418 Tons.

Til Kanea ankom 3 norske Seilskibe paa 494 Tons, der lastede Olivenolie.

Skjøndt Hovedstationen var besøgt af 50 færre Skibe end i 1891 er dog Søfarten paa Distriktet i det Hele tiltaget, og det uagtet de strenge Karantæneregler i høi Grad har hindret den. Ofte nok er nemlig Skibene baade paa Op- og Nedreisen blevne underkastet 5—10 Dages Karantæne. Dette har naturligvis indgivet Førrerne og Rederierne visse Betæneligheder ved at slutte Kontrakter paa det sorte Hav, især da Fragterne var forholdsvis lave.

Fragterne var i Gjennemsnit: For Kul fra England til Konstantinopel 8—10 sh., til det sorte Hav 9—12 sh., til Donau 10—12 sh. pr. Ton. For Korn fra det sorte Havs Havne til Middelhavet 8—10 sh. og til Kontinentet 11—13 sh. pr. Ton.

Disse ingenlunde glimrende Fragter har andre Nationers Skibe søgt at forbedre ved tilfældige Fragtfortjenester, hvilket derimod har været de forenede Rigers Dampskibe forment. De sidste kommer vistnok for den

overveiende Del i Ballast paa Veien til det sorte Hav, hvorhen de ofte tilbydes mindre Fragtpartier eller et større eller mindre Antal Passagerer, men de nødsages naturligvis til at afstaa fra den saaledes tilbudne Bifortjeneste, som jo sjelden er saa stor, at det lønner sig deraf at bestride Konsulatafgiften efter 6.35 Øre pr. Ton for Skibenes hele Drægtighed.

Hvis dette ikke var saa, men denne Afgift kunde erlægges alene for hver losset eller lastet Ton, eller pr. Passager, kunde Rederierne her ialfald betydelig forbedre sine Indtægter ved tilfældige Fragtpartier, der nu maa overlades til de udenlandske Konkurrenter.

Skipperne klager stedse over Bestemmelserne i § 103 i Konsulatforordningen, der især nu for Tiden, da Fragtfortjenesten og de sanitære Forhold er ugunstige, hviler tungt paa Rederierne.

Generalkonsulatet tillod sig derfor allerede i November at henlede Udenrigsdepartementets og det Kgl. Departements Opmærksomhed paa dette Forhold, og fremholdt samtidig Ulemperne ved vort Maalingssystem, specielt hvad Tyrkiet angaar. Dette System giver som bekjendt vore Skibe ca. 15 % størr Tonstal end det engelske. Vistnok er Maalebrevene paa Bagsiden forsynet med et Tillæg, angivende Skibets Drægtighed ogsaa efter Moorsoms Beregning; men skjøndt det sidste System gjælder for Tyrkiet, vil de tyrkiske Myndigheder ikke erkjende det, med mindre det i Maalebrevet er officielt angivet som nationalt. Da dette imidlertid ikke er skeet i vore Maalebreve, beregner de tyrkiske Autoriteter Havne- og andre Afgifter efter det i Skibenes Maalebreve angivne tyske System. Vore Skibe maa følgelig betale 15 % høiere Afgifter end f. Ex. de engelske af samme Drægtighed.

De Lande, der ligesom de forenede Riger ikke officielt har antaget Moorsoms System, f. Ex. Tydskland og Holland, har derfor allerede truffet Anstalter til at udstede særskilte for Tyrkiet gjældende Maalebreve, hvori Skibenes Drægtighed angives alene efter Moorsoms Beregning, hvorved indspares 15 % af Havne- og andre Afgifter i Tyrkiet. At følge det saaledes givne Exempel vilde uden Tvivl være af stor Betydning for vor Søfart paa Tyrkiet og Sydrusland.

En anden ikke mindre vigtig Faktor for de forenede Rigers Skibsfart paa Tyrkiet og Levanten i det Hele er, at Skipperne der mere end andetsteds bør søge Konsulens Raad og Bistand uden at benytte Mellemhænder. Mangfoldigheden af Sprog og andre for Skipperen fremmede Forhold henviser dertil, men især bør han ved Strandinger, Reparationer og lignende i Rederiets Interesse først vende sig til Konsulen og lade denne træffe alle nødvendige Foranstaltninger. Som bekjendt paa Stedet og fortrolig med alle for Levanten egne Forhold er Konsulen istand til at yde Hjælp og Bistand billigere og sikrere end Kapteinen kan erholde den, enten ved personlig Indgriben eller ved Agenten, hvilken sidste ogsaa maa tage de personlige Fordele med i Beregningen.

Konsulen, som, idetmindste i Almindelighed, er upartisk og ikke heller kan paaregne saadanne Fordele, bør følgelig altid være at foretrække fremfor selv den bedste Agent, og der er neppe Tvivl om, at Konsulen vil bistaa Skipperen langt udover den lovbundne Skyldigheds Grændser, hvis han derom anmodes og ligesaa lidt om, at Rederiernes Udgifter vilde formindskes i den Grad Konsulen træder i Agentens Sted. Som Forholdene nu er, kan imidlertid Konsulen ikke med sin bedste Villie gribe ind, da Skipperne sædvanlig i Et og Alt benytter Agenterne.

Handels- og Søfartslovgivning. Nævneværdige for de forenede Riger vigtige Forandringer i den tyrkiske Handels- og Søfartslovgivning er ikke skeet i 1892. De i Rapporten for 1891 omtalte Underhandlinger om en for alle Magter ligeartet Handelstraktat har ikke gjort synderlige Fremskridt, og turde neppe i den nærmeste Fremtid lede til det ønskede Resultat.

Derimod har man nu paabegyndt det længe foreslaaede Arbeide at anlægge en Kai i Konstantinopel, hvilket allerede i nogen Tid er foregaaet, men selvfølgelig med den Senhed og Usikkerhed, som udmærker tyrkiske Foretagender i det Hele. Dette Anlæg, en Gang færdigt, turde imidlertid blive af en vis Betydning, da Lægtene (mahones) derved vil blive overflødige og Skibene kan lægge til ved selve Kaien for der at losse eller lade, hvilket vil blive en ikke ringe Besparelse for Befragterne.

Aarets største Tildragelse paa Kommunikationsvæsenets Omraade er Færdigbygningen af Jerubanelinien fra Haidar—Pacha over Ismid til Angora, 578 Kilometer, der fra førstnævnte ved Skutari ligeoverfor Serailporten i Stambul beliggende Sted strækker sig gennem en af de frugtbareste og tættest befolkede Dele af Lilleasien. Man har endog udkastet et Projekt om en Bro over Hellespont, der skulde forene det europæiske og asiatiske Jernbanenet. Selv om dette Forslag ikke kommer istand, har den nye Jernbane ikke destomindre en uhyre Betydning for Lilleasiens Udvikling. Person- og især Godstrafiken er paa denne Linie allerede nu saa betydelig, at Foretagendet kan betegnes som lønnende og betryggende. Paa høieste Sted skal man imidlertid ønske at udstrække Linien lige til Bagdad, og antagelig vil de nuværende, saavel som de projekterede Bibaner udstrækkes til denne Hovedlinie.

Tydskerne, der har bygget Angorabanen til almindelig Tilfredshed, og tillige faaet Koncession paa dens videre Udstrækning, har ikke kunnet undgaa at bemærke de lidet dyrkede, frugtbare og billige Egne langs denne Jernbane mellem Ismid og Angora. Man har derfor fra ikke officielt Hold begyndt ivrigt at arbeide for en Masseudvandring fra Tydskland til Lilleasien for at anlægge tyske Kolonier paa de nævnte Steder. Det siges, at Sultanen skal være villig til paa enhver Maade at lette en saadan tysk Masseindvandring; men denne turde dog vanskelig komme istand, medmindre Indvandrerne, omend som tyrkiske Jordbrugere, faar beholde sin Nationalitet, hvilket de tyrkiske Myndigheder paa den anden Side vanskelig kan tilstaa. I ethvert Fald er den tyske Indflydelse i Lilleasien endnu for en Række af Aar sikret ved den nylig til et tysk Selskab meddelte Koncession paa Jernbaner, der skal bygges fra Eski—Gehir til Koniah og fra Angora til Cesarea, hvilken sidste eventuelt kan udstrækkes til Sivas og Bagdad. Franskmændene har paa sin Side ikke været uvirksomme, men paa bedste Maade søgt at modarbeide den tyske Indflydelse. De har derfor indkjøbt Smyrna—Cassaba Banen og faaet Koncession paa dens Fortsættelse til Ouschak paa den tyske Hovedlinie. Forøvrigt arbeider de paa at faa Koncession af Porten paa en Jernbanelinie over Damascus til Aleppo og eventuelt til Diebekir, og en anden fra Haifa til Damascus, hvilket alt i Forening med den allerede trafikerede Linie Jaffa—Jerusalem vilde gjøre Franskmændene til Herrer over alle de store tyske Hovedliniers Stambaner.

Englænderne har derimod ikke opnaaet Noget, sjøndt den af dem eiede og trafikerede Jernbane Smyrna—Aidin—Dineir hidtil har været den mest indbringende Bane i Lilleasien.

Den almindelige Sundhedstilstand i det europæiske Tyrki var i 1892 udmærket, og ganske tilfredsstillende ogsaa i den asiatiske Del af det tyrkiske Rige. Vistnok optraadte Koleraen om Vaaren i Jemen og Syrien, men i meget mild Grad, og ophørte snart ganske. Derimod har Epidemien tungt hjemstøgt det sorte Havs Kyster, især Trebizonde, hvor den forekom hele Aaret og udbredte Panik blandt Befolkningen. Lykkeligvis har man, takket være de strenge Karantæneforholdsregler, i Almindelighed begrændset Koleraen til Vilayetet Trebizonde, men det er desværre ingenlunde sikkert, at dette vil lykkes tilstundende Sommer, da man her almindelig frygter et nyt Udbrud af Epidemien. Hvis denne Frygt bekræfter sig vil sandsynligvis Koleraens Optraeden her i Hovedstaden blive mærkbar, da Intet er gjort for at hindre dens Virkninger, som i Konstantinopels skidne Kvarterer kan blive særdeles voldsomme. Paa Landet er Forholdene naturligvis endnu slettere, og Karantænestationerne ved Grændserne, skjøndt for en stor Del underholdt af fremmede Magter i Form af Sundhedsafgifter, der betales af hvert Skib, befinder sig en i bedrøvelig Tilstand. Som Exempel herpaa kan anføres Karantænestationen Kavak ved den øvre Bosporus, hvor Besætningen paa det i November forliste norske Skib „Ganger Rolf“ fra Stavanger ved Landingen blev indlagt i en smudsig Lade uden Vægge, hvor den maatte tilbringe 24 Timer paa den fugtige Mark udsat for Blæst og Kulde og under Mangel paa Alt. Karantænemyndighederne gjorde i Begyndelsen Intet for at afhjælpe dette Misforhold, men Generalkonsulatet blev nødt til at sende Sengklæder og Levnetsmidler til de Skibbrudne, som da indkvarteredes i Karantænehuset, hvor dog hverken fandtes Møbler eller brugbare Ildsteder. Først efter Gesandtskabets energiske Protester hos Porten og med Samvirke af Sanitetsstyrelsen kunde Vedkommende formaaes til at gribe ind og erstatte Generalkonsulatets havte Udgifter.

Naar saadant kan indtræffe ved Hovedstadens Porte, kan man let tænke sig Tilstanden paa Landet og de mere afsides Karantænestationer.

Saavidt man kan slutte af de tyrkiske officielle Rapporter har Aarsvexten i det tyrkiske Rige, været over middels, om end ikke saa rig som i 1891, da Fordelene deraf endnu mere forøgedes ved Uaaret i Rusland. Vinhøsten var derimod rigere i 1892 end i de nærmest foregaaende Aar.

Desværre har Befolkningen nu ligesaa lidt som før forstaaet at tilgodegjøre sig disse Fordele, og den i Ekrenkeni oprettede Skole for Vinkultur har hidtil ikke givet noget særdeles tilfredsstillende Resultat. De fortræffelige tyrkiske Druer staar fremdeles i lav Kurs af Mangel paa Afsætning, og den Vin, som presses, sendes sædvanlig til Frankrige, hvor den „forædles“ og under Navn af Bordeauxvin sendes ud i Markedet. Det samme gjælder de fleste andre Sydfrugter, som man endnu ikke har lært at afsætte udenfor Levanten, ialfald ikke i større Mængde. Hvede og Korn har derimod længe staaet i god Kurs paa Handelsmarkedet.

Hvad I n d u s t r i e n angaar, staar den ligesom Fabrikvæsenet paa et meget lavt Standpunkt. De faa industrielle Anlæg, som findes, kan ikke tilfredsstille Befolkningens Behov, og har derhos saa mange Vanskeligheder at bekjempe, at de ingenlunde opmuntrer til Efterfølgelse, hvorfor altsaa Befolkningen fremdeles er henvist til Udlandet. Den tiltagende Civilisation og fremforalt Aabningen af den store asiatiske Jernbanelinie, der, paa samme Tid som den formidler Indførselen af Asiens rige Produkter, baner Vei til dets Indre for mange der hidtil ukjendte europæiske Produkter, i Forening med de paa den europæiske Side i det store europæiske Jerubanenet ud-

mundende tyrkiske Jernbanelinier, — alt dette har fremkaldt en livligere Berøring mellem Occidenten og Orienten, og paa forholdsvis kort Tid i høi Grad forandret Forholdene i Tyrkiet. Fra at mistænke og afsky alt europæisk har Tyrken ved den stadige Berøring med Europæerne lært sig til at vurdere alt „frankisk“, og han efterligner nu i Stort og Smaat meget, som for en Menneskealder siden var Gjenstand for den „Rettros“ Foragt. Hans Vaner, Klædedragt, Husgeraad og Behov er europæiske, kort sagt, af den civiliserede Tyrk i Levanten er kun Fezen tilbage. Hertil kommer yderligere Monarkiets talrige kristne Indvaanere, der allerede længe har konsumeret europæiske Varer, hvis Afsætning af dem tiltager i Forhold til den ved forbedrede Kommunikationer lettede Indførsel. En given Følge heraf er, at Tyrkiet, som Handelsmarked, hvert Aar bliver af større Betydning.

De store handels- og industridrivende Nationer har allerede længe indseet dette, og i Aaretal har der her været drevet en kommerciel Kappelstrid mellem England, Frankrige, Tydskland, Østerrige—Ungarn og til en vis Grad ogsaa Italien og Belgien, hvilke Lande hver for sig søger at sikre sig det saaledes aabnede Marked.

Generalkonsulatet er for sit Vedkommende stærkt overbevist om, at, skjønt en formelig Konkurrence med disse Magter er udelukket, de forenede Riger dog skulde kunne finde Afsætning her i Landet for adskillige Produkter, skjøndt vore Varer i Regelen er for dyre for Orienten.

Vi nævner her følgende Artikler:

Trævarer. Allerede længe har man i Tyrkiet kjendt vort Træ, som i mindre Partier er hidkommet i Transit over England eller Alexandria. Omlastningerne og Mellemmændene har imidlertid i høi Grad fordyret Varen, som derved er blevet vanskelig at afsætte, især da Trævarer fra Østerrige—Ungarn og Rumænien faaes til ganske billige Priser, skjøndt Kvaliteten ikke naar op mod vor.

Hvad Bord og Planker angaar, er det ogsaa vanskeligt at levere den her sædvanlige Bredde.

Fra Rumænien leveres 15 % 33 cm. til 10 % 20 cm. og Længden 80—90 % 4m til 20—10 % 3 til en Pris af 40—50 frcs. pr. m³. Dette forklares deraf, at Fragten hid fra Galatz gjennemgaaende er kun 8 frcs., medens den fra de forenede Riger i det Mindste er 13, ofte indtil 15 frcs.

Her bruges derhos en Mængde Frugt- og Tobakskasser (ca. 2 000 000 aarlig for hele Tyrkiet). Dimensionerne er i Almindelighed 2 à 3 × 8, 9, 10 af Furu og af høvlede Bord 2—1½ og 1¼ × 5 à 6 til en Pris af 85—100 cm.

I Betragtning af, at der ved alle Sagbrug i de forenede Riger findes Masser af næsten værdiløse Bord- og Plankestykker, skulde det synes, at der her kunde være en passende Auleddning til at gjøre disse frugtbringende.

I Forbindelse hermed turde det lønne sig at forsøge at hidsende en færdig Trævilla, da disse praktiske Bygninger passer særdeles vel til Sommerboliger for de mange, som nu dyrt betaler Sommeropholdet i de større Byers Omgivelser.

Fyrstikker fra Fabriker i Østerrige—Ungarn sælges her saa billigt (ca. 17 frcs. pr. 100 Dusin Kasser à 240), at vore, skjøndt af langt bedre Kvalitet, neppe kan finde nogen større Afsætning. Alligevel skulde man kunne indarbejde Varen i de større Byer, og der kunne afsættes mindre

Partier, hvis ikke Tydskerne ved slette Efterligninger havde indgivet Befolkningen falske Meninger om Kvaliteten.

Jern- og Staalvarer. Ved de store Jernbaneanlæg findes Adgang til at afsætte Jernbaneskiner, Stangsmedejern, Maskiner etc. Rundbaand og Stangjern har allerede skaffet sig et godt Navn i Tyrkiet, hvor der er Anledning til ogsaa at afsætte Redskaber, Knive, Gaffler etc. Hestesko, Hesteskesøm og Spiger turde ogsaa have den største Udsigt til at vinde Afsætning. Af Spiger anvendes her mest belgisk, rund 1—9 Tommer å 30 fr. pr. 100 Kg., og derhos Nagler eller grove Spiger 5—12 å 28 fr. pr. 100 Kg. Ligesaa burde man søge at faa Bestillinger paa mindre Fartøier og Vaaben.

Papir og Pap importeres aarlig for henved 6 Mill. frcs., og billigt Omslagspapir kan her faa Afsætning i store Partier til en Pris af 25—30 frcs. pr. % Kg. cif.

Øl og Spritvarer er før kjendt paa Markedet, og om end et Bryggeri nu er blevet anlagt i Hovedstaden, hvor forøvrigt tysk Øl har størst Efterspørgsel, finder dog vort Øl og Sprit Efterspørgsel inden visse Lag af Befolkningen.

Konserver og Fiskeriprodukter af snart sagt alle Slags har længe, om end i mindre Partier, været afsat i Tyrkiet, hvor Markedet især for Klipfisk, Sild, Ansjois og Tran burde kunne oparbejdes betydeligt. Det gjælder dog som Hovedregel, at alt, som skal afsættes i Tyrkiet, maa være billigt og af et tiltalende Ydre; med Kvaliteten er man derimod mindre nøie, idetmindste gjælder dette om det store Flertal af Konsumenter, hvortil først og fremst Hensyn maa tages. Nogen Afsætning i stor Skala af de forenede Rigers Produkter kan imidlertid ikke tænkes mulig, medmindre en direkte Dampskibslinie oprettes.

Vistnok kan adskillige Produkter hidføres billigere end før med „Det forenede Dampskibsselskabs“ Skibe fra Kjøbenhavn, men ogsaa med disse bliver Fragterne for høie i Betragtning af, at vore Varers Gedigenhed og gode Kvalitet allerede paa Produktionsstedet giver dem en saa høi Værdi, at hvis ikke Udslibningen kan ske til meget moderate Priser, kan de ikke her afsættes til en Pris, som passer for et til billig, underholdig Vare vandt Folk, der idetmindste i Begyndelsen ikke vilde forstaa at vurdere Varens Fordele.

Derimod er vore Forretningsmænds Mistro til Kreditforholdene her i Landet mildest talt overdreven, ofte endog fuldstændig ugrundet.

En nødvendig Betingelse for Export paa Tyrkiet er derhos, at de hidsendte Varer tilvirkes i fuldstændig Overensstemmelse med her brugelige Modeller. Saadanne kan forskrives gennem Konsulerne samt skandinaviske og andre europæiske Huse af Anseelse.

At udsende specielle kommercielle Agenter kan i Almindelighed være meget at rekommandere, men turde være mindre hensigtsmæssigt for Tyrkiet, hvor Sprog og Forhold i Almindelighed saa væsentlig skiller sig fra de europæiske, at en Nordbo behøver Aar alene for at sætte sig ind i disse, for ikke at tale om de tusinde Vanskeligheder, han vilde møde ved Afslutning af Leverancer.

Selv om han ved Konsulens eller en anden indflydelsesrig Mands Hjælp skulde kunne afslutte mindre Kontrakter, vilde disse Leverancer aldrig kunne modsvare Omkostningerne for hans Ophold. Paa den anden Side er

det et Faktum, at Afsætning for vore Produkter her i Landet ikke kan ske, med mindre Agenter og Prøver forefindes. Generalkonsulatet antager for sit Vedkommende, at den bedste Maade vilde være som Agenter at benytte skandinaviske og andre anseede Huse i de større Byer, hvis Adresse vil kunne faaes gennem Konsulerne. Prøver af mindre Artikler forfærdigede i Overensstemmelse med her brugelige Modeller burde i saa Fald tilstilles disse Handelsfirmaer, som vistnok ligesaa virksomt som en speciel Agent vilde sørge for deres Afsætning, naar Udsigt dertil forefindes. Som ulønnet blev Agenten for sin Indtægt afhængig af Afsætningen, hvilket Forhold ikke mindst vilde opmuntre ham til at virke for Afsætningen af vore Produkter. En saadan Fremgangsmaade vilde uden Tvil være det billigste Forsøg paa her at oparbejde et Marked for de forenede Rigers Hovedprodukter.

At vise Markedets Betydning ved Tal har desværre ikke været muligt, da saavel Handels- som Søfartsstatistiken først udkommer i Juli Maaned, og da vil blive indsendt som Supplement til denne Rapport.

Otto Steenbock.

Helsingfors.

Skibsfarten 1892.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa				Brutto-
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		fragter.
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	2	218	2	809	4	1 027	-	-	4 000
” Norge til Vicekonsuls- stationerne	21	2 845	11	5 600	33	8 445	-	-	28 645
” Sverige til Hovedsta- tionen	3	1 247	-	1 137	5	2 384	-	-	6 650
” Sverige til Vicekon- sulsstationerne	5	458	16	5 464	21	5 922	-	-	3 150
” andre Lande til Ho- vedstationen.	21	9 214	7	1 948	28	11 162	-	-	131 825
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	54	22 049	133	57 534	187	79 583	-	-	201 935
Ialt	106	36 041	171	72 492	278	108 523	68	37 751	276 205
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	1	57	-	-	1	57	-	-	-
” Norge fra Vicekon- sulsstationerne	4	298	-	-	4	298	-	-	920
” Sverige fra Vicekon- sulsstationerne	-	-	5	1 325	5	1 325	-	-	-
” andre Lande fra Ho- vedstationen.	28	11 511	8	3 005	36	14 516	-	-	168 450
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	212	84 915	20	7 412	232	92 327	-	-	1 408 476
Ialt	255	96 781	33	11 742	278	108 523	68	37 751	1 577 846

For Reparation anløb 1 Skib, dr. 519 Tons. Af svenske Skibe ankom 368 dr. 96 100 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Fm. 1 205.45, ved Vicekonsulst. Fm. 7 941.37, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Fm. 3 970.71. Af svenske Skibe ved Hovedst. Fm. 594.05, ved Vicekonsulst. Fm. 5 673.35, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Fm. 2 836.67. Ialt tilfaldt Konsulskassen Fm. 8 606.88. Expeditionsafgifter af norske Exp. Fm. 74.00, af svenske Fm. 709.40, fælles Fm. 167.50.

Aarsberetning dateret 30te Marts 1893.

Af norske Skibe ankom og afgik fra Distriktet:

	Antal.	1888.		1889.		1890.	
		Tons.		Tons.		Tons.	
Ankomne:							
Med Ladning	59	18 479	80	23 412	75	22 385	
I Ballast	211	75 912	192	74 662	140	60 614	
Summa	270	94 391	272	98 074	215	82 999	

Afgaaede:

Med Ladning	259	91 466	247	91 118	192	77 353	
I Ballast	17	6 502	25	6 956	22	5 352	
Summa	276	97 968	272	98 074	224	82 705	

	Antal.	1891.		1892.		Gjennemsnit.	
		Tons.		Tons.		Tons.	
Ankomne:							
Med Ladning	84	27 020	107	36 031	81	25 465	
I Ballast	185	82 157	171	72 492	180	73 167	
Summa	269	109 177	278	108 523	261	98 632	

Afgaaede:

Med Ladning	251	103 197	245	96 781	239	91 983	
I Ballast	19	6 636	33	11 742	23	7 437	
Summa	270	109 833	278	108 523	262	99 420	

Bruttofragterne udgjorde i samme Tidsrum i Fm. af norske Skibe:

1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	Gjennemsnit
2 534 624	2 636 383	1 835 136	2 358 696	1 954 051	2 263 778

Dampskibenes Andel i denne Fragtfart var:

1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
48, dr. 9 116 T.,	23, 16 289,	28, 19 662,	37, 25 425,	68, dr. 37 751 T.

De norske Skibes Antal og Drægtighed viser i Forhold til det foregaaende Aar kun ringe Forandringer, nemlig en Tilvæxt i Antal af 8 og en Nedgang i Drægtighed af ea. 1 300 Tons. Aaret staar saaledes høit i den sidste Femaarsperiode. Det modsatte gjælder derimod de opseilede Fragter, der viser en Nedgang mod 1891 af ca. 400 000 Fm., eller 300 000 Fm. under Middeltallet for sidste Femaarsperiode.

De norske Dampskibes Deltagelse i Fragtfarten paa Finland er tiltaget med 31 Stkr. og ca. 12 000 Tons. Af den hele Drægtighed af norske Skibe falder kun ca. 37 700 Tons paa Dampskibe mod ca. 70 800 Tons paa Seilskibe.

Til Distriktets forskellige Havne ankom følgende norske Fartøier: Helsingfors 37 dr. 14 573 T., Bjørneborg 32, 10 774 T., Borgå 8, 3 328 T., Brahestad 2, 642 T., Ekenäs 2, 816 T., Fredrikshamn 12, 5 747 T., Gamla Karleby 3, 1 098 T., Hangö 6, 2 006 T., Jakobstad 3, 1 206 T., Kotka 52, 23 676 T., Kristinestad 3, 1 677 T., Lovisa 11, 5 314 T., Mariehamn 1, 284 T., Ny Karleby 2, 479 T., Raumo 1, 243 T., Torneå 4, 1 565 T., Uleåborg 14, 4 793 T., Wasa 11, 2 981 T., Wiborg 58, 18 422 T., Åbo 16, 8 899 T.

Trælastfragterne paa Distriktet har været følgende, beregnet pr. Pthr. Std. eller 165 engelske Kubikfod, hvor ikke anden Beregning er opgivet:

Fra Helsingfors: Til tyske Østersøhavne Rm. 19—21, do. Nordsøhavne Rm. 28—29, danske Øer Rm. 22—24, Kjøbenhavn Rm. 17—22, Holland fl 15—17, Belgien frcs. 30—35, Nordfrankrige frcs. 32—40, Bordeaux frcs. 48, London 26 sh., Dampskib 30 sh., 30 sh. pr. Favn, Englands Østkyst 22 sh. 6 d—24 sh., do. Kanalhavnene 27 sh. 6 d—30 sh., Leith 22 sh. 6 d—24 sh., Wisbeach 27 sh. 6 d., Nordspanien 47—52 pes., Cadiz 58—60 pes., Sevilla 64—65 pes., Malaga, Almeria, Cartagena, Alicante, Valencia og Tarrogonia Dampsk. 64—65 pes., Seil 57—60 pes., Barcelona Dampsk. 68—70 pes., Seil 62 pes., Genua 55 frcs., Rio de Janeiro 85 sh.

Fra Bjørneborg: Til Ayr, Seil 31 sh. 6 d, Longreach, Seil 24 sh, Aberdeen, Damp 25 sh., Arbroath, Seil 28 sh. 6 d., Berwick on Tweed, Damp, 25 sh. 6 d., Dundee, Damp 25 sh., Firth of Forth, Seil 22 sh. 6 d—23 sh., Grangemouth, Seil 22 sh. 6 d—24 sh., Leith, Seil 23 sh., Methil Dock, Seil 23 sh. 6 d., Montrose, Seil 22 sh. 6 d., Damp 22 sh.—22 sh. 6 d., Tayport, Seil 23 sh. 6 d., Grimsby, Seil 25 sh., Damp 20 sh.—26 sh. 6 d., Great Yarmouth, Seil 30 sh., Hull, Seil 23 sh. 9 d.—26, Damp 20—25 sh., Kings Lynn, Damp 25 sh.—27 sh. 6 d., London Seil 30 sh., Damp 21 sh—24 sh. Lowestoft, Seil 31 sh. 6 d, Northfleet, Seil 28 sh. 6 d—30 sh., River Thames, Seil 27 sh. 6 d—32 sh. 6 d, Medway, Seil 28 sh.—28 sh. 6 d, River Tyne, Seil 26 sh.—27 sh. 6 d, West Hartlepool, Damp 21 sh. 6 d, Guernsey, Damp 30 sh.—35 sh., Southampton, Seil 35 sh.—37 sh 6 d, Torquay, Seil 32 sh. 6 d, Charlestown, Seil 33—34 sh., Garston Dock, Damp 25 sh., Swansea Seil 35 sh, Valencia, Damp 63 pes., Honfleur, Seil 32—36 frcs., Kolding, Seil 23 Rm., Kjøbenhavn, Seil 18—21 Rm., Damp 19—20 R., Geestemünde, Seil 27 Rm., Itzehoe, Seil 36 Rmk., Wismar, Seil 21 Rm., Stade, Seil 30 Rm., Lübeck, Seil 19—21, Damp 20—21½ Rm., Kiel, Seil 20½—22 Rm., Rotterdam, Seil 28 sh, Zaardam Damp 13½ fl.

Fra Fredrikshamn til London, 25 à 27 sh. 6 d, Hull 23 à 25 sh., Leith 23 sh. 6 d, Havre, 35 frcs., La Rochelle, 45 frcs., Marseille 65 frcs., Amsterdam, 16 fl, Kjøbenhavn, 22 Rm., Lübeck, 22 Rm.

Fra Kotka til Lübeck 20 à 23 Rm., Kjøbenhavn, 21 à 23 Rm., andre danske Havne, 22 à 23 Rm., Brake, 30 Rm., Bremen, 25 à 26 Rm., Amsterdam og Harlingen, 17 fl, Rotterdam og Zaandam, 16 à 16½ fl, Antwerpen og Gent, 31 à 34 frcs., Ostende, 35 frcs., London, 25 à 27 sh. 6 d, Hull, 23 à 25 sh, Grimsby, 25 à 26 sh. 6 d, Westhartlepool 21 à 23 sh, Grangemouth, 22 à 23 sh., Leith, 23 sh. 6 d à 25 sh, Newcastle, 26 sh., Kings Lynn, 27 sh. 6 d, Rochester, 27 sh. 6 d à 30 sh., Wisbeach, 28 sh. 9 d. Havre og Calais 34 à 35 frcs., Dunkerque, 33 à 34 frcs., Dieppe, 38 frcs., St. Nazain og Rochefort, 40 à 42 frcs., Bordeaux, 47 frcs., Marseille 60 à 63 frcs., Cette og Nizza, 58 à 59 frcs.

Fra Wiborg til Kjøbenhavn, 22 à 23 Rm., Lübeck 20 à 22 Rm., Papenburg, 28 à 30 Rm., Brake, 28 à 30 Rm., Rudkjøbing 23 à 24 Rm., Horsens, 22—23 Rm., Amsterdam 23—24 sh., Rotterdam 14½ à 15 fl, London, 30 à 32 sh., Hull, 25 sh., W. Hartlepool, 21 à 23 sh., Middlesborough, 22 sh., Grimsby, 21 à 22 sh., Firth of Forth, 23 sh., Northfleet, 30 sh., Rochester, 26 à 30 sh., Sunderland, 24 à 25 sh., Marseille 56 à 58 frcs., Cette, 58 frcs., Cannes 57 frcs., La Rochelle, 40 à 41 frcs., Antwerpen, 32 à 33 frcs., Barcelona, 55 à 57 pes, Port Natal, £ 4, 15 sh.

Ved Hovedstationen afmønstredes paa norske Skibe 4 og paamønstredes 4 Mand.

Betingede Maanedshyrer: For Styrmand Kr. 55—75, Tømmermand Kr. 50, Matroser Kr. 38—48, Letmatroser Kr. 25—30, Jungmænd Kr. 7—16.

Generalkonsulatets Kontor har ogsaa i 1892 været i No. 2 B Manege-gatan, aabent alle Hverdage 10—2. Da Kontorlokalet er i umiddelbar Forbindelse med Undertegnede's private Bolig, har derhos, naar det har været nødvendigt, og paa alle Tider af Døgnet, Embedsbistand været ydet norske og svenske Undersaatter.

Den for de svenske og norske Arbeidere i Finland grundede Kasse for Syge- og Begravelseshjælp er i 1892 paa Grund af den i Aaret i Finland grasserende Influenza blevet stærkt anvendt. Kassen, som ved Udgangen af Regnskabsaaret 1891 havde en kontant Beholdning af Fm. 5 339—14 med 16 Deltagere, udviste ved sidste Regnskabsaar en Beholdning af Fm. 5 361—45 med 22 Deltagere, altsaa en Forøgelse af kun Fm. 22—31. I Sygehjælp er i Aaret af Kassens Midler udbetalt Fm. 530. Noget Dødsfald inden Kassens Deltagere er ikke indtruffet i 1892.

Det Svensk-Norske Gillet i Helsingfors har ogsaa i 1892 paa en heldig Maade vedligeholdt sin menneskevenlige og fædrelandskjærlige Virksomhed. Medlemmernes Antal vedblev uagtet mange Dødsfald og Bortflytninger blandt Deltagerne, at holde sig paa samme Tal som i 1881. Som Understøttelse til 70 nødlidende svenske eller norske Undersaatter har Gillet i 1892 kunnet uddele et Beløb af Fm. 885. Den kontante Beholdning i Gillets Kasse opgik ved sidste Regnskabsaars Slutning til Fm. 1 398. 70.

Finlands Søfart og Handel med fremmede Lande

I Mangel af de endnu ikke indkomne officielle statistiske Meddelelser gives her Uddrag af endel Rapporter fra Vicekonsulerne og andre privat erholdte Meddelelser.

Bjørneborg. (Vicekonsulens Rapport.) Skjøndt Høsten i det Hele var middels, blev Stedets Virksomhed dog præget af den i en stor Del af Landet raadende Nød. Vistnok oversteg Indførselen i 1892 den i 1891 med 30 %, men den store Kvantitet Korn, der indførtes i 1892, 38,77 % af hele Importen, er her et stærkt iøjnefaldende Moment. Exporten berørtes ogsaa af Udførselsforbudet, der ogsaa udstraktes til Finland, og hindrede al Udførsel af Havre fra Stedet. Stedets største Udførselsartikel, Trævarer, paavirkedes af den mellem Sagbrugseierne truffene Overenskomst om formindsket Tilvirkning. Hele Exporten var Fm. 6 660 812 mod Fm. 8 140 018 i 1891.

Indførselen fra de forenede Riger viser ikke stor Forandring. Værdien deraf var Fm. 469 458 mod Fm. 425 602 i 1891. Heraf indtager Rugmel en fremragende Plads med Fm. 94 222, og af andre Artikler Jern og Staal, Droguer og Kemikalier, Fisk (Fm. 14 190) og Dynamit.

Exporten til de forenede Riger gik ned fra Fm. 142 412 i 1891 til Fm. 86 507, hovedsagelig grundet paa en mindre Udførsel af Smør.

Havnen besøgte af 5 norske Dampskibe paa 2 881 Tons og 27 Seilskibe paa 7 893 Tons. Fragterne holdt sig paa samme lave Standpunkt som før med middels Tilgang paa Tonnage.

Borgå. Af Indførselen var 388 550 Kg. umalet Korn, delvis fra Sverige, 1 134 Kg. nedlagt Fisk, delvis fra Sverige, 28 231 Kg. Sild og 26 413 Kg. Tørfisk fra Norge, 3 144 Kg. frisk Frugt, delvis fra Sverige.

Af Udførselen udgjorde sagede Trævarer 2 319 177 Kbf., Em 1 621 751, hugne do. 319 917 Kfod, Værdi Fm. 67 632, Karve Kg. 22 700, Værdi Fm. 7 945.

Der ankom 5 norske Seilskibe dr. 1 129 Ton og 4 Dampskibe dr. 2 668 T.

Fredrikshavn (fra Vicekonsulen). Usædvanlig Pengemangel, delvis vel forarsaget ved feilslagen Høst i en stor Del af Landet, gjorde et nedslaaende Indtryk paa Handel og Vandel, medens de politiske Forhold udenlands begrænsede Efterspørgselen efter Landets Artikler.

Distriktets Export var betydeligt mindre end i 1891, grundet paa, at de to i Wederlaks Sogn for nogle Aar siden anlagte mindre Sagbrug nedlagde sin Virksomhed, da det paa Grund af de lave Priser i Udlandet ikke lønnede sig for dem at fortsætte.

Foruden Trælaster udførtes fra Distriktet Korn og mindre Kvantiteter Tjære og Huder samt Kjønrøg til samlet Værdi 930 000 Fm.

Ogsaa Importen viser Nedgang. Den bestod mest af Kolonialvarer fra Tydskland, Salt fra Middelhavet og Manufakturvarer fra Rusland og Frankrige.

Der ankom 12 norske Skibe dr. 5 747 Tons.

Kotka (fra Vicekonsulen). Der ankom 6 norske Dampskibe, dr. 4 212 Tons og 46 Seilskibe dr. 19 464 Tons, der alle afgik med Trælaster.

Importen, der især bestod af Kornvarer, Kolonial- og Manufakturvarer, udgjorde Fm. 1 446 804. Hele Exporten var Fm. 10 088 646, bestaaende af Trælaster samt Træmasse, Pap og Papir (4 141 809 Kg.), Smør (194 275 Kg.) Fisk, Bær m. m.

Skibsfarten ophørte 6te December.

Hangö (fra Vicekonsulen). Stedets Skibsfart og Handel viser en stadig Fremgang. Skibsfarten har med Undtagelse af 3 Uger, da Rutebaadene var standset ved Is, været hele Aaret. Der indklareredes 663 Skibe paa 200 272 Tons, hvoraf 490 Dampskibe og 173 Seilskibe, af de sidste 105 under 50 Tons. Heraf var 53 danske, 14 tyske, 13 svenske, 6 norske, 6 engelske og Resten finske og russiske.

Blandt Indførselsartikler kan nævnes Sild 124 476 Kg., Tørfisk 13 352 Kg.

Udførselen bestod af Trælaster, Tjære, Jern og Staal i Stænger, Vildt 332 837 Kg, Rensdyrkjød 42 690 Kg., Flesk 60 427 Kg, Kjød 72 382 Kg, Bær 4 700 Kg, Smør 5 994 123 Kg, Fisk 1 249 139 Kg, Træmasse og Pap 2 401 486 Kg, Papir 2 521 792 Kg.

I Vinteren 1891—92, hvorunder, uagtet særdeles ugunstige Is- og Veirforhold, kun 3 af Dampskibet „Express“'s kontraherede 26 Reiser mellem Hangö og Stockholm blev indstillet, befordredes med Skibet, foruden mange

Passagerer, Varer fra Stockholm i en Mængde af Kg. 1 582 546 og fra Hangø af Kg. 722 317.

Helsingfors. Af norske Skibe ankom 15 Dampskibe dr. 6 735 Tons og 21 Seilskibe dr. 6 785 Tons. Skibsfarten aabnedes 17de April og sluttede 2den Januar.

Hele Importens Værdi var i 1892 Fm. 36 789 375 mod Fm. 34 891 983 i 1891, medens Exporten i samme Aar var henholdsvis Fm. 6 216 790 og 6 246 841.

Kristinestad (fra Vicekonsulen). Indførselen udgjorde Fm. 1 219 260, hvoraf tørret og saltet Fisk for Fm. 43 617, Huder Fm. 40 316. Udførselen var Fm. 1 261 346, hvoraf Smør for Fm. 99 938, Kjød for Fm. 30 395.

Lovisa (fra Vicekonsulen). Importen udviser en betydelig større Indførsel af Korn, hvorimod Importen af Salt efter Jernbanernes Opkomst er aftaget. Søfarten aabnedes 10de Mai og varede til 1ste December. Der ankom 5 norske Seilskibe og 5 Dampskibe.

Opmudringen af Byens Havn, som begyndte allerede i 1891, vedvarede næsten uafbrudt i 1892 og vil blive fortsat i dette Aar.

Tammerfors (fra Vicekonsulen). Tavastlandet var vistnok et af de Län, hvor der i Aaret ikke var egentlig Nød, men det led dog af det almindelige Tryk. Allerede tidligt om Høsten opdreves Rug til Fm. 20, Havre til Fm. 9 pr. Hkl. og Poteter lige til Fm. 12—13 pr. 100 Kg.; men længere paa Aaret sank Priserne paa Grund af en stor Import fra Udlandet til Fm. 13 for Rug, 6 for Havre og 8—9 for Potetes. Kjøbmændene, der endnu drages med sine store Lagere, havde fra Aarets Begyndelse store Vanskeligheder med at inddrive sine udestaaende Fordringer, som derhos delvis var blevet tvivlsomme, og da Behovene indskrænkede sig til det allernødvendigste, alt-saa kun medførte ringe Omsætning, blev Følgen, at ogsaa de paa sin Side blev ude af Stand til at indfri sine Forpligtelser mod sine Kreditorer; ude af Stand til at skaffe Kontanter eller Sikkerhed, da Bankerne allerede før var mere end tilstrækkeligt optagne, faldt desværre mere end en af de hidtil som solide anseede Firmaer, hvorved Uredigheden og Mistroen forøgedes.

Fabrikerne, paa hvilke mange Tusinde Arbeideres og deres Familiers Velfærd i første Haand beror, arbejdede hele Aaret under høist ugunstige Omstændigheder. Lagrene af færdige Varer var allerede ved Aarets Begyndelse ret betydelige hos alle, og tiltog, da Efterspørgselen stedse aftog, med saadan Fart, at større eller mindre Indskrænkninger i Arbejdstiderne blev absolut nødvendige, uden at dette dog utilbørligt virkede paa Arbejdernes Indtægter. Lagrene ved Aarets Slutning var betydeligt mindre end i 1891 og store Kapitaler blev saaledes bundne.

I Bomuldsfabriken indførtes en Indretning for automatisk Ildslukning (saakaldt Grimsoll Sprinklers) i Forening med elektriske Varmeapparater. Dette kostbare Anlæg skaffer 20 pCt. Rabat paa Forsikringspræmien, hvorved Udlægget efterhaanden amortiseres. Fabrikens Arbejdsstyrke var ca. 2 100 ialt, Bomuldsforbruget 10 388 Baller amerikansk Bomuld = 4 773 042 eng. $\mathcal{W}$, hvoraf tilvirkedes 4 184 385 eng. $\mathcal{W}$ Garn og 396 856 St. Tøier, samt blegedes og farvedes 924 503 eng. $\mathcal{W}$ Garn og 236 116 St. Tøier. Vattilvirkningen var 247 925 eng. $\mathcal{W}$. Aarsomsætningen opgik til Fm. 5 000 000. Linspinderiet havde 905 Arbeidere og producerede Lin- og Jutevarer til en Værdi af ca. Fm. 2 850 000. Klædefabriken tilvirkede med

ca. 250 Arbeidere 15 694 Kg. Uldgarn og 93 476 Kg. vævede Stoffe, til Værdi Fm. 895 000. Asfalttagfabriken producerede med ca. 100 Mand ca. 2 Mill. Kg. raa Asfaltfilt, Træpap og Papir til Værdi ca. Fm. 400 000 for Afsætning til Rusland. Fyrstikfabriken arbejdede med ca. 100 Personer og tilvirkede ca. 15 000 Kasser à 1 000 Æsker Sikkerhedsstikker til Værdi ca. Fm. 125 000.

Nyopført blev i 1892 en Aktieselskabet „Splint“ tilhørende Fabrik udelukkende for Tilvirkning af Fyrstiksemner for Export til Udlandet; den arbejdede fra September med ca. 40 Mand og tilvirkede ca. 2 000 Kasser à 1 Million Emner i hver Kasse til Værdi ca. 40 000 Fm. Firmaet Finlayson & Co. har opført et Spiselokale for sine Arbeidere, der for meget billig Pris der kan faa nærende, vellavet Mad, saavel til Frokost som Middag og Aften. Prisen er for 1 Portion Kjødsuppe med Poteter og Gryn 10 penni, $\frac{1}{2}$ do. 5 p., Brød, Smør, 1 Kop Kaffe, The eller Melk, 5 p. Lokalet har havt stort Besøg.

Paa Grund af Indskrænkningen i Stoksagningen kom Trælastforretningen i et sundere Spor, idet de formindskede Lagere fandt lettere Afsætning til noget bedre Priser. Saakaldte Planchetter 1" $\times$ 4, $4\frac{1}{2}$ og 5 forblev ganske sat ud af Betragtning og gjenligger i store Kvantiteter ved Sagbrugene i Egnen, hvorimod haandsagede Planker for Spanien var bedre efterspurgt til gode Priser. Udsigterne for det kommende Aar er temmelig lyse, og nogle større Leverancer af Battens og Planker for Vaarskibning skal allerede være afsluttet til ret gode Priser.

Vedpriserne kunde under det almindelige Forretningstryk ikke bibeholdes paa samme Høide hvortil Spekulationen havde ført dem i 1891, men gik ved temmelig god Tilgang ned til sin forrige Værdi, ca. 7 Fm. pr. liden Favn. Forskjellen mellem Naale- og Birkeved er fremdeles 50 p.—1 Fm. pr. liden Favn efter Kvalitet.

Som naturligt, findes Arbeidskraft i Overflod, og Arbeidsgiverne var de eneste bestemmende. Lønningerne var ofte temmelig trykkede for tilfældige Udarbeidere.

Exporten af Skovfugl gjaldt iaar mest St. Petersburg, og udgjorde 5 389 Kg. til mindst 20 pCt. høiere Priser end i 1891. Af Skind udførtes ca. 100 000 Stkr. Ekornskind à ca. 20—35 penni, 800 Stkr. Ræveskind à Fm. 13, 60 Maarskind à Fm. 10—12, 80 Odderskind à Fm. 15, alt til Rusland.

Smørexporten var til St. Petersburg 4 413 Kg., Danmark, Norge og især England 166 439 Kg. De fornemste Afsendere her er: L. Tallquist (Kommissionær), R. Bøe (til Norge), G. A. Hildén, Adr. Ossared, Tammerfors (Meieriet), og fra Bjørneborgsegnen Køhler & Co., Brødr. Norberg, H. P. Jensen og A. Ahlstrøm, alle i Bjørneborg. Priserne for Meierismør var ca. Fm. 2.25—2.75 pr. Kg. og for torveført Bondesmør ca. Fm. 17—19 pr. L $\mathcal{H}$.

Paa Bjørneborgsbanen arbejdedes under Aaret med en mindre Styrke, da det for 1892 bevilgede Beløb allerede var opbrugt.

Tammerfors havde ved Aarets Slutning henved 22 000 Indbyggere.

Torneå (fra Vicekonsulen). Af Udførselsgjenstande var Renhuder, Kg. 18 000, Renstege, Kg. 8 000 og Fisk Kg. 104 500.

Wasa (fra Vicekonsulen). Søfarten aabnedes 17de Mai. Der ankom 335 Skibe dr. 68 066 Tons. Fra Norge indførtes Sei og Sild. Fra Sverige indførtes Jernvarer, Kridt, ildfast Tegl, Huder m. m. Exporten gik meget

tilbage. Af Korn udførtes intet til Sverige paa Grund af den sene Ophævelse af Udførselsforbudet. Aarets Høst opgives overalt at være meget middelmadig, og Landmanden gaar en bekymringsfuld Tid imøde, omend Nøden ikke fuldt staar for Døren.

Emigrationen til Amerika er ogsaa iaar vedblevet. Wassklotbanen er nu færdig og har allerede undtagelsesvis denne Høst været benyttet et Par Gange til Transport af Varer fra Skibe, der har foretrukket at losse i Wassklot Havn.

Wiborg. Søfarten aabnedes 12te Mai og varede til 2den December. Der ankom 58 norske Skibe dr. 18 422 Tons mod i 1891 52, 19 852 Tons, 1890 39, 12 500 Tons, 1889 51, 14 910 Tons, 1888 50, 15 766, 1887 72, 22 887 Tons, 1886 51, 19 124 Tons, 1885 59, 19 560 Tons, 1884 68, 23 682 Tons, 1883 77, 25 863 Tons, 1882 94, 32 612 Tons.

Af norske Dampskibe ankom 1892 11, dr. 3 969 T., 1891 11, 7 322 T., 1890 5, 2 214 T., 1889 4, 2 114 T., 1888 1, 868 T., 1887 0, 1886 1, 583 T., 1885 2, 2 340 T., 1884 5, 3 580 T., 1883 2, 496 T., 1882 3, 1 531 T.

Det samlede Antal Skibe fra de forenede Riger er vistnok mindre end i 1891, men ikke lidet større end i de tidligere 6 Aar med Undtagelse af 1887. Stigningen er at tilskrive, dels at Exporten af Trævarer i disse Aar har stillet sig gunstigere end de 6 foregaaende, dels at baade norske og svenske Dampskibe synes at have optaget Konkurrencen med de engelske og tyske, der hovedsageligst og fortrinsvis anvendes ved Trælastertransporten fra denne Havn, og som har gjort Efterspørgselen efter Seilskibe stedse mindre. De norske og svenske Dampskibes Drægtighed oversteg endog i 1891 Seilskibenes.

Der ankom 478 Dampskibe paa 131 840 Tons. Heraf var finske 336, 55 987 T., russiske 7, 2 041 T., svenske 19, 7 688 T., norske 11, 3 969 T., danske 12, 6 849 T., tyske 39, 12 645 T., engelske 46, 37 491 T., hollandske 7, 5 341 T., spanske 1, 729 T.

Af Seilskibe ankom 725 dr., 87 458 Tons, hvoraf finske 588, 54 327 T., russiske 35, 5 070 T., svenske 12, 2 101 T., norske 47, 14 453 T., danske 24, 4 920 T., tyske 7, 1 290 T., engelske 1, 218 T., hollandske 5, 2 313 T., franske 1, 121 T., østerigske 3, 1 502 T., italienske 2, 1143 T.

Wiborgs hele Iudførsel var 69 957 105 Kg. til Værdi Fm. 19 095 107. Heraf var Fisk, fersk og tørret Kg. 33 432, Sild Kg. 2 296 367. Udførselens Værdi var Fm. 9 731 940.

Åbo (fra Vicekonsulen). Den feilslagne Høst har foraarsaget Indførsel her til Stedet fra Sverige af Byg og Malt for Bryggerierne, og noget Mel, Rug og Poteter.

Den fornemste Import fra de forenede Riger til Åbo udgjorde: Bly og Tin etc. Kg. 6 793, Cement Kg. 940 400, Fisk, saltet Kg. 467 962, tørret 261 910, Farver Kg. 81 095, Skind og Huder, uberedte Kg. 3 709, Jernmalm Kg. 5 227 900, Jern og Staal og Arbeider deraf Kg. 1 793 026, Kobber og Arbeider deraf Kg. 12 756, Kridt slemmet Kg. 563 117, ildfast Ier Kg. 157 900, Lerrør St. 15 947, Maskiner Kg. 93 253, Olier, alle Slags Kg. 43 843, Poteter Hl. 3 163, Kvarts Kg. 213 318, Kornvarer Kg. 645 260, ildfast Teglsten St. 128 490, Tran Kg. 15 150.

Af norske Skibe ankom 32.

Finlands Indførsel fra Udlandet i 1892 udgjorde bl A.: Sild Kg. 5 237 576, Tørfisk Kg. 931 998, Korn Kg. 79 462 449, Mel Kg. 110 840 286 Gryn Kg. 4 772 802, Petroleum Kg. 9 435 319, Stenkul Kg. 59 954 488, Jern og Staal Kg. 15 986 578, Bomuld, raa Kg. 4 655 272, Kaffe Kg. 5 153 860, Tobak Kg. 2 913 093, Kogsalt Hl. 477 978, Sukker Kg. 14 787 941, Brændevin og Sprit Kg. 441 189, Vine Kg. 1 333 388.

Sammenlignet med 1891 viser Indførselen en Forøgelse for Artiklerne Rugmel, Rug, Byg, Sukker, Sild (med $2\frac{1}{2}$ Mill. Kg.) Byggryn og Havre, men en Nedgang for Artiklerne Kul, Takjern, Malt og umalet Hvede.

Udførselen viser en Tilvæxt for Smeltestykker og Papir, Træmasse, Pap og Smør, men en Nedgang for Artiklerne Havre, Rug, Fisk og Kjød.

Trælasthandelen frembyder ikke store Forandringer, hverken med Hensyn til Markedet eller Priserne. Lagrene var ved Aarets Begyndelse moderate, og det samme kan siges om Afskibningerne og Priserne. Det vigtige Spørgsmaal, der saa længe har staaet paa Dagsordenen saavel i Sverige som i England, at faa Krediten nedsat fra 6 til 4 Maaneder, har ikke spillet nogen Rolle i Finland. Da den Kutyme at inddrage Beløbene for Afskibningerne i 6 Maaneders Vexler aldrig har været almindelig indført i Finland, og kun har været anvendt undtagelsesvis, staaer Finland ganske udenfor dette, endnu ikke fuldt afgjorte Tvistspørgsmaal mellem England og Sverige.

Allerede paa Møde af Landbrugseiere i December 1891 traf man Overenskomst om Formindskning i Afvirkningen af Tømmerstokke under Vinterdriften 1892, og at dømme saavel af Skibningerne i det forløbne Aar, som af de maadelige Lagere i 1893, synes denne Overenskomst at være overholdt ganske nøie. Paa Sagbrugseiermødet i December 1892 fornyedes denne Overenskomst og besluttedes, at Produktionen skulde vedligeholdes i samme lave Udstrækning som i det forløbne Aar. De statistiske Opgaver, der fremlagdes ved dette Møde, udviste, at ved 97 Sagbrug, hvorfra Opgaver var erholdt, Tilvirkningen i 1892 sammenholdt med 1891 var aftaget med 3 000 Std., medens Udskibningen derfra samtidig var nedgaaet med 30 000 Std.

Trælastpriserne var i Aaret temmelig moderate og kun lidet fluktuerende. Store Formuer kan vistnok ikke skabes med de gjældende Priser, men paa den anden Side turde heller ikke nævneværdige Tab finde Sted paa Aarets Udskibninger. De Sagbrug, der drives med Omhu og Ekonomi, og som har forstaaet at drage Fordel af de lave Arbeidspriser, har sikkert sluttet Aaret med ret anseligt Udbytte, især de, som tidligst i Salgssæsonen var ude paa Markedet. Det synes som, om Forskjellen i den Pris, der i Udlandet betinges for de store og velkendte Tilvirkninger i Forhold til de mindre, aarlig bliver større, skjønt Raamaterialet er det samme, og de mindre Sagbrug nu oftest tilvirker ligesaa smuk Vare som de store med 5—6 Rammer. Grunden turde delvis ligge i, at de store Sagbrug mere og mere forbedrer sine Tilvirkninger og anvender mere Omtanke og Skjøtsel, ikke alene paa Tilvirkning og Udlastning, men ogsaa paa en streng Sortering af sit Virke, samt delvis ogsaa paa, at de større Sagbrug har en betydelig Fordel fremfor de mindre deri, at de førstnævnte paa forholdsvis kort Tid kan faa en Stabel færdig og dækket, medens de mindre under Sagningen i ugevis maa holde sine Stabler aabne inden de kan faa dem dækket, hvorved deres Virke let udsættes for at blaane.

Priserne har i hele Aaret holdt sig temmelig oppe, især for de bedre Dimensioner, specielt hvad angaar Skibninger til det spanske Marked. En

ikke ubetydelig Rolle i Udskebningen fra Finland til Spanien spiller fremdeles de haandsagede 3" $\times$ 9" $\times$ 14 Planker, der i Aaret betingede en Pris varierende mellem £ 7. 10 og £ 8. 5 pr. Std. f. o. b. Ogsaa de spanske 1½ Toms 12 Fods dampsgede Bord blev betalt med meget fordelagtige Priser.

Største Delen af Finlands Granvirke exporteres til Tyskland, og man har i Aaret erholdt nogenlunde gode Priser, skjøndt paa dette Marked Konkurrentsen med Sverige er særlig vanskelig, da Trælast fra Finland erlægger en Told, som er 5—6 Rm. høiere end den, som erlægges for Trælast afskibet fra Sverige. En Dimension, som derimod meget tynger paa det finske Marked, især efter de sidste Toldforhøielser i Frankrige, er de saakaldte „planchetter“ eller 1 à 1¼ Toms Bord under 6 T., der delvis er afsat til 90 og 80, til og med 75 frcs. f. o. b.

Trælastudførselen fra Finland i 1892 udgjorde i Kubikmeter 1 273 813, heraf fra Kotka 238 596, Bjørneborg 183 478, Wiborg 176 884, Åbo 148 788, Helsingfors 107 208, Uleåborg 67 876, Borgå 52 816, Torneå 25 469, Kemi 47 480, andre Havne 225 218.

Udførselen var i 1891 Kbm. 1 422 070, 1890 1 072 636, 1889 1 197 250, 1888 1 122 689, 1887 978 129.

Sildemarkedet. Aarets Sæson begyndte under mindre heldige Forhold, da paa Grund af den store Tilgang i Norge paa Vaarsild og saakaldt Østlandssild en Mængde Aventurladninger paa en Gang sendtes til Østersøen og strax fyldte Markedet. Allerede tidligt om Vinteren var adskillige Ladninger Vaarsild og Østlandssild til nogenlunde gode Priser blevet solgt til Leverance til Finland ved første aabent Vand, men saasnart Skibsfarten aabnedes, ankom saa mange usolgte Ladninger, at Priserne strax faldt betydeligt. Man nødsagedes til at sælge til tabbringende Priser, og samme Forhold vedblev senere hele Sommeren og Høsten.

Vaarsilden var under Aaret i Almindelighed af ganske god Kvalitet, og det samme var ogsaa Forholdet med Østlandssilden, skjøndt nogle Partier deraf befandtes mindre vel saltede og følgelig ikke fuldt holdbare. Et Parti svensk Fuldsild, som ankom i Begyndelsen af Sommeren, var baade i Kvalitet og Pakning fuldt tilfredsstillende og vandt derfor ogsaa Kjøbernes særlige Bifald. Ogsaa i dette Aar indførtes et større Parti svensk Tomsild, der i alle Henseender kunde betegnes som godt og vel behandlet, men som dog desværre fandt træg Afsætning, skjøndt Prisen var meget lav. Grunden dertil turde udelukkende være at søge i den billige Pris, hvori saavel Fedsilden som Tomsilden samtidig stod. Skulde Priserne for begge disse Sorter komme til at stige, er der ingen Tvivl om, at Tomsilden vil finde god Afsætning til billig Pris.

Af skotsk Fedsild hidkom om Sommeren en større Ladning, der paa Grund af sin udmærkede Kvalitet og billige Pris fandt hurtig Afsætning. Senere paa Høsten hidkom derimod en anden Ladning, der imidlertid var af slettere Beskaffenhed og følgelig fik mindre Efterspørgsel. Overhovedet er dog den skotske Sild meget afholdt i Finland og vinder for hvert Aar dersteds større Afsætning.

Af norsk smaa Fedsild ankom i Aaret flere Partier, som var af god Kvalitet, omend hvad Pakningen angaar, temmelig mangelfulde. Forøvrigt finder smaa Fedsild hersteds altid god Afsætning, naar kun Priserne stiller sig nogenlunde i Forhold til den skotske Sild.

Afsætningen af alle Slags Sild turde i Aaret i Finland betegnes som god, og da Lagrene for Tiden ikke her er synderlig store, er der Haab om en god Afsætning ved Søfartens Aabning.

Svenske Jordbrugs- og Meieriredskaber. Efter Meddelelse fra et svensk Firma i Helsingfors har de to sidst daarlige Aar formindsket Omsætningen, hvortil derhos kommer den stedse stigende Produktion fra Landets egne Fabriker. Blandt svenske Artikler, som fremdeles finder Afsætning, nævnes de Lavals Separatorer, Bomulds-Drivremme, Dampturbiner, Torvstrømaskiner, Brandsprøiter m. m. Man imødeser det kommende Aar med bedre Forventning.

Smørmarkedet. Det Haab om bedre Priser, som Aarets Begyndelse syntes at give, er idetmindste delvis opfyldt, og vilde vistnok blevet det i endnu højere Grad, hvis ikke den kolde og regnfulde Sommer havde indvirket skadeligt paa Smørets Kvalitet. Under saadanne ugunstige Veirforhold bliver Melken af mindre Fedtgehalt, og der medgaar følgelig længere Tid for at tilvirke det for Export til England uomgængeligt mindste Kvantum eller en Drittel, hvorfor heller ikke Smøret fremkommer til Afsætningsstedet i saa fersk Tilstand som ønskeligt. Af de usædvanlig høje Priser, som betaltes i Udlandet i Januar, Februar og Marts, kunde man i Finland drage fuld Nytte, da Vætertrafiken over Hangø uden synderlig Afbrydelse blev vedligeholdt hele Vinteren igjennem og Smørproduktionen saaledes naaede det udenlandske Marked regelmæssigt og uden betyngende Extraudgifter. Middelprisen for disse tre Maaneder var 314, 301 og 288 penni netto pr. Kg. eller ikke lidet højere end i 1891. I April faldt imidlertid Prisen til 249 penni og vedblev dermed hele Mai. Siden paa Sommeren sank Prisen yderligere, men holdt sig dog trods den sædvanlige store Tilførsel i Juni, Juli og August ved 232 og 238 penni, hvilket kan ansees som et ganske tilfredsstillende Faktum. Sædvanlig aftager Exporten af Smør fra England i September, hvorfor Priserne da ogsaa stiger; saa var ogsaa Tilfældet dette Aar, og der kunde noteres 272 penni som Middelpris pr. Kg. Resultatet for Maaneden vilde dog have stillet sig langt fordelagtigere, hvis en, vistnok ikke ny, men dog hidtil lidet bemærket Konkurrent ikke havde optraadt paa det engelske Marked, nemlig det australske Smør. Dette bliver specielt for det finske en slem Medbeiler, dels paa Grund af de store Kvantiteter, som til billig Pris kastes paa Markedet af de australske Exportører, dels ogsaa paa Grund af de særdeles hensigtsmæssige Dampskibe, som anvendes til denne Transport, hvorved uagtet den lange Søreise Varen ankommer i fuld ubeskadiget Tilstand. Vistnok har Konkurrencen hidtil kun gjældt finsk 2den Klasses Smør, men uden Tvivl tør den Tid ikke være fjærn, da Australien med sine store Resurser saavel i Penge som ypperlige naturlige Græsgange vil tilvirke et Smør, der med Held kan optage Kampen med Finlands bedste. I Oktober og November steg Priserne som sædvanligt, og kunde 305 penni pr. Kg. netto noteres som Middelpris. December viste derimod en flau Tendents, og Priserne faldt til 290 og 285 penni pr. Kg.

Tilvirkningen af prima Smør er i Finland i de senere Aar mærkelig tiltaget, og der er dannet et Bolag af Meierieiere og Kjøbmænd saavel her som i England (Finska Meieri-Unionen) for med forenede Kræfter at arbeide saavel paa Kvalitetens Forbedring som paa at vinde fast Fod for det finske Smør paa det engelske Marked uden Hjælp af danske Mellemhænder. Foretagendet er omfattet med megen Interesse baade her og i England, og vil antagelig lykkes.

Bondesmør er i 1892 mere end før udført til Sverige og Norge, antagelig fordi Afsætningen til Tydskland, paa Grund af Koleraen, blev meget begrændset. Priserne var de samme som i 1891, maaske med nogen Tendents til Bedring, især i Oktober, da Middelprisen noteredes til 215 pr. Kg, netto. Tilvirkningen af dette Smør er dog jevnt aftagende til megen Nytte for Meierismørrrets Fremgang.

Høstforholdene. Paa Grund af sen Vaar, kold og regnfuld Sommer og tidlig Høst var Høsten 1892 dels mindre god, dels mislykket. Høhøsten ødelagdes især i det Nordlige af Landet af Regn, og Rughøsten i den sydlige Del var under middels og slet hjerget. Vaarsæden blev neppe moden før den skadedes af Nattefrost. Poteteshøsten var meget ringe og led af Raaddenskab. Som Følge heraf, og da Resserne var medtaget ved Uaaret 1891, opstod megen Nød, endog, især i det nordlige, virkelig Hungersnød, hvorfor Bark, Mos m. m. maatte anvendes. Regjeringen traf energiske Foranstaltninger til Hjælp; saaledes fik de nødlidende Distrikter paa offentlig Bekostning ca. 30 000 Hektl. Rug og Fm. 600 000 anvistes til Fordeling, samt til Laan til Forskjellige for Import af Korn Fm. 2 $\frac{1}{4}$ Million, og til Indkjøb af Sædekorn i Uleåborg Län Fm. 200 000. Ved privat Velgjørenhed blev indsamlet ca. 700 000 Fm.

Indførselen fra Udlandet af Korn var saa stor, at Priserne snarere holdt sig under end over de normale. Ogsaa fra de forenede Riger indførtes betydelige Partier Kornvarer.

Emigrationen var betydelig. Alene fra Østerbotten skal være udvandret 6 568 Personer mod 4 825 i 1891.

Blandt vigtigere Handels- og Søfartsbestemmelser i Finland i 1892 kan nævnes:

4de Januar, Udførselstold mod Hvede m. m.

9de Juni, Forordning om Tilvirkning og Destillering af Brændevin.

28de Juni, Forordning om Ophævelse af Udførselsforbudet, undtagen for Rug, Rugmel og Klid.

14de Juli, Kundgjørelse om Forbud indtil Videre mod Tilvirkning af Margarin.

31te August, Manifest om Tilladelse af Udførsel af Rug, Rugmel og Klid.

18de August, Kundgjørelse om Ophævelse af hidtil gjældende Forordning om fri Kornhandel i Finland.

30te September, Forordning om almindelige Oplagsmagaziner med Ret til at udgive Warrants.

19de December, Kundgjørelse om en ny Lodstarif.

Blandt Forandringer i den finske Toldtarif, der er vedtaget i Aaret, maa nævnes den under 15de Juli fastsatte Nedsættelse med 15 % i Tolden for raa Ris, direkte indført fra Indien og Forhøielse fra 29de Januar af Tolden paa Vin, Olivenolie, Kork og Salt af portugisisk Oprindelse, samt Toldfrihed indtil 1ste Juli 1893 for malet og umalet Mais.

Den eneste i Aaret aabnede betydeligere nye Kommunikationslinie, turde være Jernbanen mellem Wiborg og Imatra. Der arbeidedes i Aaret ivrigt paa Statsbanerne mellem Karelen fra Wiborg over Sordavala til Joensuu samt fra Tammerfors til Bjørneborg. Endelig er Arbejder begyndt paa den nye Havnebane i Helsingfors og den nye Jernbane fra Imatra til Harakka Lasteplads ved Saimasøen.

M. Bjørnstjerna.

Sydney (New South Wales).

Skibsfarten 1892.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. £	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.			
							Ant.	Tons.		
I. Ankomne:										
Fra Norge til Hovedsta- tionen	2	1 892	-	-	2	1 892	-	-	2 485	
„ Sverige til Hovedsta- tionen	1	1 263	-	-	1	1 263	-	-	1 400	
„ andre Lande til Ho- vedstationen	12	9 137	14	14 703	26	23 840	-	-	12 394	
„ andre Lande til Vice- konsulsstationerne	6	4 723	26	18 963	26	23 686	-	-	433	
Ialt	21	17 015	34	33 666	55	50 681	2	3 916	16 712	
II. Afgaaede.										
Til andre Lande fra Ho- vedstationen	23	23 678	7	4 589	30	28 267	-	-	31 610	
„ andre Lande fra Vice- konsulsstationerne	25	24 133	3	2 183	28	26 316	-	-	26 590	
Ialt	48	47 811	10	6 772	58	54 583	2	3 908	58 200	

Af svenske Skibe ankom 5 dr. 4 623 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen £ 97. 5. 11, ved Vicek. £ 81. 8. 6, hvoraf tilfaldt Konsulen £ 40. 14. 3. Af svenske Skibe ved Hovedst. £ 10. 4. 0, ved Vicek. £ 5. 19. 5, hvoraf tilfaldt Konsulen £ 2. 19. 8½. Ialt tilfaldt Konsulen £ 151. 3. 16½. Expeditions-afgifter af norske Exp. £ 10. 5. 6, af svenske £ 9. 2. 3.

Aarsberetning dateret 7de Marts 1893.

I kommerciel Henseende var Aaret 1892 ikke saa godt som det foregaaende. Tabene ved den ene Banks Betalingsindstilling efter den anden var den fornemste Grund hertil, og alle Næringsdrivende har følt mere eller mindre Følgerne deraf og deres Behov er selvfølgelig derved aftaget, hvilket indvirkede paa Importen, saa den for dette Aar er meget mindre end for 1891, og Afførsforbindelserne har i det hele været meget trykkede. New South Wales' Handel blev dog i Begyndelsen af 1892 af alle engelske Kolonier kun overtruffet af Indien, der med en Befolkning næsten 246 Gange større end denne Koloni alene havde den dobbelte Omsætning, nemlig:

	Import.	Export.	Ialt
Indien	£ 93 909 856	£ 102 350 526	£ 196 260 382
New South Wales	25 383 397	25 944 020	51 327 417

De politiske Forhold hernede har ogsaa ladet adskilligt at ønske; navnlig maa nævnes Arbeidernes stedse hyppigere og mere omfattende Forsøg paa ved Streiker at søge at tiltvinge sig høiere Løn og kortere Arbeidstid. Blandt de mest følbare Arbeidsindstillinger er den ved Broken Hill den største. Følgen af denne Strike og andre er, at for Tiden Hundreder af Arbeidere ere arbejdsløse og ligger Styrelsen her til Byrde.

Importen. Den hele Værdi af New South Wales' Import var ved Slutningen af Aaret £ 20 475 848, hvori Norge deltager saaledes:

Trævarer, uarbejdede og forarbejdede £ 19 855 (Sverige £ 9 442), nedlagte Madvarer £ 850, Sprængkrudt etc. £ 866, Takjern £ 335, Omslagspapir £ 411, Medicintran £ 270, ialt £ 22 587 (Sverige £ 15 390).

Deene Opgave er dog ikke nøiagtig, da en stor Del af Importen fra Norge gaar for de Landes Regning, hvor Varen omskibes. Det viser sig af Opgaven, at dette er et godt Marked for vore Varer, men da Landet er ungt og der er mange Konkurrenter, tager det naturligvis Tid at indarbejde dem; dog begynder norske og svenske Artikler at blive vel kjendt, især Trælast, Jern og Staal i raa og forarbejdet Stand. Hvis Fabrikkerne hjemme kunde stille Priserne saa, at en Konkurrence med de amerikanske Exportører var mulig, vilde der her være en god Afsætning for Avispapir.

Exporten var i Aaret god i Betragtning af de slette Tider. I Uld, den vigtigste Artikel, var Omsætningen god. Godt Veir i August og September lettede Klipningen, hvorfor Agenterne sidst i September kunde placere store og vel repræsentative Kataloger paa Markedet. Som Følge af det gode Resultat af Aarets Uldmarked besluttede nemlig en stor Del Grundeiere sig til at lette det lokale Salg, der i de sidste 8 Aar udviser:

	Udbudt.	Solgt	% solgt.
1892--1893	Baller 267 928	Baller 237 572	88.6
1891--1892	- 193 846	- 139 282	71.8
1890--1891	- 152 778	- 101 828	66.6
1889--1890	- 175 853	- 156 790	89.2
1888--1889	- 197 451	- 149 083	75.4
1887--1888	- 149 921	- 106 800	71.3
1886--1887	- 121 124	- 80 381	66.1
1885--1886	- 113 061	- 71 059	62.8

Exporten af Uld fra Sydney og Newcastle sammenholdt med de fire fornemste Kolonier var i de fem sidste Aar:

	1887--88. Baller.	1888--89. Baller.	1889--90. Baller.	1890--91. Baller.	1891--92. Baller.
New South Wales	397 271	452 340	472 914	566 465	613 829
Victoria	347 863	340 324	425 147	419 989	462 809
South Australia .	150 027	134 427	146 219	155 603	165 375
Queensland. . . .	88 881	97 067	103 425	121 669	183 011

984 042 1 024 158 1 147 705 1 263 726 1 425 024,

og efter Rapport fra herværende Toldkammer var hele Exporten fra Sydney af Værdi £ 21 920 057.

Sydneys Skibsfart i Aaret var 2 960 indgaaende Skibe dr. 2 804 549 Tons, hvoraf norske 29 dr. 26 994 Tons.

Skibsrederes Opmærksomhed henledes paa, at her findes et godt Fragtmarked for Skibe fra 400—800 Tons, især for Koprahfarten fra Sydhavsøerne.

Newcastle (fra Vicekonsul Wallace). Der er en Nedgang i Produktionen af Kul i 1892, nemlig 2 520 614 Tons, mod 2 756 646 i 1891. Der var i Aaret liden Efterspørgsel efter Kul, og dette i Forbindelse med de daarlige Tider medførte flere Grubers delvise Standsning. De forenede Grubers Association er nu kommet til en Overenskomst med Arbejderne, der

antagelig vil forebygge Striker eller Arbeidsstandsning for det kommende Aar. Det er ogsaa bestemt, at man vil holde den nuværende Pris paa Kul, 10 sh. pr. Tons for store, og 5 sh. 6 d for smaa, oppe i 1893. Disse Priser vil holdes af næsten alle Gruber.

Et Forsøg er i Aaret gjort paa at danne et Selskab til Indkjøb og Forening af alle Gruber i Distriktet, og flere Gruber er indgaaet paa at acceptere de af Forslagsstillerne taxerede Værdier. De fornemste Gruber har dog vægret sig for at slutte sig til Foreningen, saa at Udsigterne for Planens Realisation er fjern, og selv om den realiseres, vil den faa at kæmpe med en stærk Opposition, da de Gruber, som ikke deltager, har den største Export i sine Hænder. Det er ogsaa tvivlsomt om det vilde befordre Exporten af Kul herfra, og det vilde i ethvert Fald gjøre en Mængde Arbeidere arbejdsløse, da flere af de nuværende Gruber vilde blive lukket til Fordel for dem, der kan arbejde billigere.

Cokesindustrien er paavirket af Striken ved Broken Hill Gruberne. Der produceredes i 1892 4 180 Tons til Værdi £ 5 400.

Af Kobber smeltedes i Aaret 1 730 Tons til Værdi £ 86 500. Industrien led af de trykkede Tider. Eierne af Hunter River Selskabet vil flytte sin Smeltehytte til Wallarao, hvor Kobberet kan produceres billigere, efterat Kystfragterne for Kul er gaaet saa langt ned. Dette vil blive et stort Tab for Distriktet.

I 1892 udskibedes 61 995 Baller Uld til Værdi £ 661 224. eller lidt mindre end i 1891, men da der er store Oplag, vil Exporten dette Aar blive betydelig større. Foruden Seilskibene sysselsættes regelmæssig endel af Dampskibene, der anløbe her og indtage delvis Ladning. Fragterne herfra er lige med de i andre Havne, og da Adgangen til Expedition er god, vil denne Industri neppe gaa tilbage.

Af Talg udskibedes 426 Tons til Værdi £ 13 107. Denne Handel er tiltaget i Aaret og vil antagelig fremdeles være i Tilvæxt, da Efterspørgselen antagelig vil stige. Skibe, bestemt til London med Uld, medtager ogsaa Huder, Antimonium og Faareskind.

Frosset Kjød. Den 23de Januar aanede the Australian Chilling and Freezing Company sit Anlæg i Aberdeen ca. 83 Miles fra Newcastle og indtil Aarets Slutning udskibede det til London 186 420 Skrotte og 38 425 „Haunches“ Faar samt 233 Sække og 736 Kasser Nyrer, Værdi £ 81 626. Desuden er endel mindre Varer, som „Wallaby Haunches“, Tunger etc., sendt over til Forsøg, og hvis Resultatet er tilfredsstillende, vil mere deraf blive afsendt. Denne Industri ventes at ville blive af fremragende Betydning og der træffes nu Anstalter til at oprette store Fryserum langs Kaien, for at Dampskibene kan laste hurtigere. Den første Skibning skede 8de Februar, og Dampskibe er siden den Tid afgaaede med regelmæssige Mellemrum.

En anden ny Forretning, der er oprettet i Aaret, er Fabrikationen af Smør i store Kvantiteter, der fryses og udføres til London, Singapore, Hongkong og indiske Havne. Fabriken er oprettet af Firmaet J. Ireland, og Maskineriet er istand til at producere 6 Tons daglig. For Tiden produceres ca. 2 Tons daglig af meget god Kvalitet. Forsøgsafskibninger paa ca. 25 Tons til en Værdi af £ 2 500 er sendt til de nævnte Havne, og de opnaaede Priser ere ganske tilfredsstillende. En Del mindre Anlæg af samme Slags er oprettet i Distriktet, der alle arbejder med Fordel. Med den Fordel vi besidder i at have Tusinder af Acres Græsmark ved Hunter saa god som nogen i Kolonien for Meierieiemed og i kort Afstand fra Havnen, samt med

let Tilførsel og Udslibning, antager jeg, at denne Industri vil antage store Dimensioner med al Udsigt til Held.

Af Benstøv udførtes 953 Tons til Værdi £ 5 443, især til New Zealand som Gjødnings. Fabrikerne er store og har megen Søgning.

Bryggepladsen er ikke forøget i Aaret; derimod har Havnearbejder med Opmudring stadig været fortsat. Forhaabentlig vil de nye Kaianlæg blive færdige til næste Aar.

I Aarets Løb er Sporveien fortsat til flere Forstæder. De trykkede Tider har havt stor Indflydelse paa Salget af Grund i Byen, og Priserne er ikke saa gode som i forrige Aar.

I Aarets første Kvartal var der meget Regn, men senere var Veiret meget gunstigt for Landbruget. Al Slags Afgrøde var rigelig og billig.

Fragterne var den meste Del af Aaret lave, og Efterspørgselen efter Tonnage ringe. Et lidet Opsving fandt Sted i de sidste 2 Maaneder med god Efterspørgsel efter Tonnage, men der var faa Skibe, og kun faa Certe-partier sluttedes. Der ankom i 1892 1 307 Skibe.

C. A. Falstedt.

Odessa.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra andre Lande til Ho- vedstationen	2	2 639	5	8 495	7	11 134	-	-	81 700
„ andre Lande til Vice- konsulsstationerne	13	15 172	59	73 595	72	88 767	-	-	189 700
Ialt	15	17 811	64	82 090	79	99 901	79	99 901	271 400
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	1	2 167	-	-	1	2 167	-	-	12 000
„ Norge fra Vicekonsul- stationerne	3	4 381	-	-	3	4 381	-	-	87 200
„ andre Lande fra Ho- vedstationen	4	6 328	2	2 639	6	8 967	-	-	80 500
„ andre Lande fra Vice- konsulsstationerne	55	67 869	14	16 517	69	84 386	-	-	1 445 100
Ialt	63	80 745	16	19 156	79	99 901	79	99 901	1 624 800

Erlagte Konsulatafgifter ved Hovedstationen Kr. 542.39, ved Vicekonsulaterne Kr. 5 203.29.

Seilskibe har ganske manglet, og intet svensk Skib ankom til Konsulatsdistriktet i 1892.

Aarsberetning dateret 31te Marts 1893.

Af de 59 norske ladede Dampskibe, der gik til Udlandet, afgik 13 med Petroleum fra Batum til det yderste Orienten, de andre 46 fra Havnene Odessa, Nicolaef, Sevastopol, Berdiansk og Taganrog til Middelhavet og europæiske Havne ved Atlanterhavet.

De 4 Dampskibe, der gik til Norge, medførte 300 560 Pud Rug og 450 580 Pud Byg til Værdi ca. Kr. 812 000.

Desuden afgik fra Distriktet til Norge 9 fremmede Dampskibe ladet med 482 930 Pud Rug og 477 217 Pud Byg til Værdi ca. Kr. 1 085 000.

Aaret 1892 kan regnes blandt de uheldigste for Sydruslands økonomiske Velvære, som dette Land har oplevet; det var i visse Henseender endnu værre end 1891, især for Guvernementerne Cherkow og Bessarabien. I Provindserne Azoff og de polske Guvernementer Podolien, Kiosien og Wolhynien var Høsten omend ikke slet, mangelfuld, i Guvernementerne Ekaterinoslow, Charkoff og Poltava langt under middels, og i Cherkow og Bessarabien fuldstændigt Uaar. Paa mange Steder i de sidste Provindser er der neppe Sædekorn, navnlig i Odessas og nærliggende Distrikter.

Landbefolkningens Lidelser og Elendighed har siden i Høst været overordentlig store, om muligt endnu større end i 1891, thi da havde Befolkningen endnu nogle smaa Reserver af Korn og Foder, hvorimod den nu er blottet for Alt. Selv de tyske og bulgariske Kolonier, der er meget talrige i disse Provindser, og som fordelagtig udmærker sig i alle Henseender fremfor de russiske Landsbyer, og hvis Velstand stadig giver Anledning til Misundelse og Had hos de dovne og drikkældige russiske Bønder, har deltaget i den almindelige Elendighed. Regjeringen har atter maattet hjælpe Befolkningen og forsyne den med Fødemidler og Sædekorn. For at gjøre Ulykken fuldstændig har Fodermangelen medført et uhyre Tab af Dyr, saavel Kjør som Heste, hvoraf allerede en Reduktion havde fundet Sted ved det foregaaende Aars Ulykker, og uden Dyr er ingen Dyrkning mulig.

Grundeierne (pomeschtschik) er i en sørgelig Stilling, uden flere Ressurser, og da de fleste Eiendomme er behæftet i Hypothek- og andre Banker, og Eierne ikke har kunnet betale Renter i 2 Aar, gaar Eiendommene tilsalg. Auktioner over Jordeiendomme averteres i Hundredevis i Aviserne. Heller ikke Skatterne kommer ind, og da saaledes Statens Indtægter formindskes, maa denne, for at dække Deficiten og de Udgifter, der foranlediges ved Hjælp til Almuen af enhver Slags, optage Laan.

Er Tingenes nuværende Tilstand lidet betryggende, saa giver ogsaa Fremtiden Grund til alvorlige Bekymringer. Konkurrencen med Amerika og andre kornproducerende Lande bliver stedse vanskeligere, og den russiske Producent, der ikke kan levere Varen til samme Pris som sine Konkurrenter, ser sig efterhaanden udestængt fra alle europæiske Markeder. Det er nødvendigt, at Fragter og andre Udgifter, der tungt hviler paa Varen, nedsættes saameget som muligt, og at den intense Dyrkning, der nu foregaar, og som har bevirket, at den udtømte Jord har givet saa slet Udbytte, giver Plads for et mere rationelt Dyrkningssystem, og at man bestemmer sig til atter at skovbeplante disse uhyre, ganske nøgne Sletter, som gjenneblæses af Vinden og om Sommeren er brændende, men om Vinteren gjennemisnet. Der har snart i 30 Aar været Tale om at skovbeplante disse Egne og standse Afskovningen af de polske Provindser, hvis skadelige Virkninger paa de sydrussiske Provindsers Klimat længe har været erkjendt. Kommissioner efter Kommissioner har hertil været nedsat, men Alt er desværre

forblevet ved Forslag og har indskrænket sig til nogle svage Forsøg paa Skovbeplantning uden noget Resultat, skjøndt alle disse Egenes Fremtid paa en Maade afhænger af saadanne Forholdsregler. Man har længe været opmærksom paa Flodernes og Elvenes gradvise Tilsanding og Udtørring i dette Land, navnlig Don, Dniepr, Bug og Dniestr, og den mærkbare Sænkning af deres Vandstand, der begynder at blive en alvorlig Fare for Skibsfarten og alene kommer af Afskovningen i de indre Provindser.

Selvfølgelig har Handelen, og især Exporten været paavirket af Følgerne af alle de uheldige Forhold, der i flere Aar har hersket her i Landet. Det i 1891 af Regjeringen fastsatte Udførselsforbud paa Korn havde de uheldigste Følger for Handelen, uden engang at kunne begrundes i absolut Nødvendighed, ialfald for disse Egne. Øiemedet blev forsaavidt ikke opnaaet, som denne Forholdsregel var ganske overflødig for Havre, Rug og Byg, da Priserne her i Landet for disse Varer af sig selv forbød Udførsel. Hvad angaar Hvede, Mais og andre Kornsorter, hvoraf betydelige Oplag efterhaanden var dannet i Søhavnene, da er disse næsten ikke rørt, eftersom disse Sorter kun lidet benyttes i Landet, hvorfor de uden Skade kunde været udført.

Koleraens Optræden i 1892 var ogsaa en stor Ulykke for Landet og Handelen. Den for Reisende og Skibe fra Rusland overalt i Europa paa-lagte Karantæne har meget skadet og ganske standset Exporten.

Siden November er Koleraen ganske ophørt her i Byen og Omegn samt i de andre Havne. Det er dog at befrygta, at den vil komme tilbage med Varmen.

Byen Odessa forbereder sig paa næste Aar at fejre Hundredeaarsdagen for sit Anlæg. Efter Folketællingen i December havde Byen ca. 340 000 Indbyggere.

Robt. Wilkins.

Tanger.

Aarsberetning dateret 30te Marts 1893.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Vicekon- sulstationerne . . .	-	-	1	116	1	116	-	-	-
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	1	310	31	5 728	32	6 038	-	-	3 325
Ialt	1	310	32	5 844	33	6 154	9	3 110	3 325
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Vicekon- sulstationerne . . .	4	1 472	-	-	4	1 472	-	-	25 020
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	29	4 495	1	310	30	4 805	-	-	13 477
Ialt	33	5 967	1	310	34	6 277	9	3 110	38 497

Af svenske Skibe ankom 2 dr. 464 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Vicekonsulsst. Kr. 378.91, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 189.46 Af svenske Skibe ved Hovedst. Kr. 19.43, ved Vicekonsulaterne Kr. 10.03, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 5.01. Ialt tilfaldt Konsulen Kr. 213.90.

De forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet udgjorde i 1892 tilsammen 35 Skibe dr. 6 618 T., 1891 40 dr. 6 254 T., 1890 72 dr. 9 795 T., 1889 65 dr. 9 018 T., 1888 49 dr. 7 011 T., 1887 15 dr. 2 249 T.

Af de i 1892 ankomne norske Skibe ankom til Larache 1, Casablanca 3, Mazagan 7, Saffi 17, Mogador 5.

Et norsk Skib paa 116 Tons ankom fra Norge med Ladning, et Dampskib paa 316 Tons T. fra Marseille med Stykgods, og de andre 31 i Ballast. 4 Dampskibe paa 1 472 T. afgik til norske Havne med Byg, 29 dr. 4 495 T. til fremmede Havne med Bønner, Byg, etc.

Der har ikke været nogen direkte Indførsel fra Norge. Fra Sverige indførtes for et Beløb af ca. 150 000 Kr., især Trælast og Jern.

Tattenbach.

I n d h o l d: **Helsingfors** Pag. 176. — **Konstantinopel** Pag. 170. — **Odessa** Pag. 191. — **Riga** Pag. 163. — **Sydney (New South Wales)** Pag. 188. — **Tanger** Pag. 193.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1892 m. M.,

No. 8.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1893.

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

Hamburg.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Rm.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
1. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedsta- stationen	220	116 007	14	8 062	234	124 069	-	-	936 400
” Norge til Vicekonsul- stationerne	9	3 536	-	-	9	3 536	-	-	15 900
” andre Lande til Hoved- stationen	154	79 569	27	12 782	181	92 351	-	-	2 435 300
” andre Lande til Vise- konsulstationerne . . .	56	28 428	2	558	58	28 986	-	-	644 900
Ialt	439	217 540	43	21 402	482	248 942	293	157 339	4 032 500
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedstatio- nen	230	122 685	52	22 310	282	144 995	-	-	926 800
” Norge fra Vicekonsul- ationerne	3	359	18	8 065	21	8 424	-	-	1 500
” andre Lande fra Ho- vedstationen	81	34 493	49	35 746	130	70 239	-	-	551 000
” andre Lande fra Vice- konsulstationerne . . .	14	6 649	32	17 490	46	24 139	-	-	9 800
Ialt	328	164 186	151	83 611	479	247 796	294	158 409	1 489 100

For Reparation eller Ordre ankom 3 Skibe dr. 581 Tons.

Af svenske Skibe ankom 170 dr. 66 197 Tons.

Aarsberetning dateret 14de April 1893.

Der ankom i 1892 ingen norske eller svenske Fartøier til Distriktets Havne for at afhente Ordre. Paa Grund af lidt Skade indkom 3 norske Fartøier med 581 Tons og 2 svenske Fartøier med 483 Tons, samtlige til Cuxhaven.

Den norske Skibsfart i 1892 er saaledes fordelt paa Distriktets Havne: Hamburg 415 dr. 216 420 T., Altona 30 dr. 13 129 T., Cuxhaven 3 dr. 761 T., Harburg 34 dr. 18 632 T.

Nedenforstaaende Opgave udviser, fra hvilke Lande Skibene ankom, og til hvilke Lande de afgik:

Ankomne norske Skibe: a) med Ladning:

Fra Europa: Norge Dampskibe 227, 119 465 Tons, Seilskibe 2, 78, Sverige D. 8, 3 614, S. 3, 1 030, Finland S. 1, 193, Belgien D. 14, 4 200, Frankrige D. 1, 197, S. 3, 409, Storbritannien D. 6, 1 776, S. 1, 138, Spanien D. 3, 1 113, S. 1, 262, Rumænien D. 2, 2 736, Grønland D. 2, 729.

Fra Amerika: Canada S. 4, 2 895, forenede Staters Østkyst D. 4, 6 172, S. 45, 29 326, Do. Vestkyst S. 1, 764, Mexiko S. 24, 7 574, Centralamerika S. 1, 368, Hayti S. 7, 2 864, Jamaica S. 12, 4 876, andre vestindiske Øer S. 2, 1 046, Venezuela S. 1, 474, Brasilien S. 10, 2 697, Argentina & Uruguay S. 30, 15 029, Chili S. 1, 1 373, Ecuador S. 2, 818, Columbia S. 2, 378.

Fra Asien: Forindien D. 1, 1 786, Bagindien D. 2, 2 981, S. 1, 1 345, Java S. 2, 1 661.

Fra Afrika: Vestkysten S. 3, 891.

Fra Stillehavssøerne: S. 5, 2 684.

b) i Ballast.

Fra Europa: Norge D. 14, 8 062 T., tyske Havne D. 1, 482, S. 3, 914, Holland S. 1, 962, Storbritannien D. 2, 1 465.

Afgaaede norske Skibe: a) med Ladning:

Til Europa: Norge D. 230, 122 685 T., S. 3, 359, Sverige D. 2, 595, S. 2, 389, Danmark D. 1, 176, tyske Havne D. 1, 277, Finland D. 1, 393, S. 2, 400, Sortehavet D. 1, 584, Belgien D. 15, 4 500, Storbritannien D. 2, 592, S. 1, 373.

Til Amerika: forenede Stater S. 19, 14 163, Centralamerika S. 1, 587, Vestindien S. 5, 1 682, Venezuela S. 1, 275, Brasilien S. 25, 8 804, Argentina S. 1, 460, Columbia S. 1, 378.

Til Afrika: Capstaden S. 2, 711, Østkysten 1, 336.

Asien: China D. 1, 983.

Til Australien: S. 1, 461.

b) i Ballast:

Til Europa: Norge D. 7, 2 671, S. 63, 27 704, Sverige D. 1, 2 006, S. 7, 2 361, Finland S. 1, 348, Hvidehavet S. 1, 377, Belgien D. 1, 1 704, Storbritannien D. 14, 12 060, S. 6, 3 583.

Til Amerika: Forenede Stater D. 1, 1 786, S. 8, 6 045, Argentina S. 1, 899.

Til Afrika: Vestkysten S. 1, 669.

Til Australien: S. 2, 1 316.

1892 var for Skibsfarten et yderst daarligt Aar. Paa de fleste Fragtmarkeder var Fragterne overmaade lave og paa nogle saa lave, at Indtægterne ikke dækkede Udgifterne. Flere af de nyere Hamburgske Dampskibslinjer havde vanskelig for at bestaa, og en enkelt Linje, Sunda-Linjen til Hollandsk Indien, maatte endogsaa indstille sine Farter. For Seilskibes

Vedkommeude har man aldrig seet Fragter saa lave, hvortil væsentlig har bidraget den betydelige Tilvæxt af større Skibe, som Handelsflaaden har faaet. Den tyske Skibsfarts Stilling forværredes desuden ved de strenge Karantæneforholdsregler, som paa Grund af Koleraepidemien i de fleste Lande fastsattes ligeoverfor fra Hamburg kommende Skibe. For første Gang i en lang Række af Aar har derfor i 1892 nogen Tilbagegang i Skibsfarten paa Hamburg fundet Sted.

I 1891 ankom 8 673 Skibe med 5 762 369 Tons, deraf 6 303 Dampskibe med 5 083 123 Tons.

I 1892 ankom 8 569 Skibe med 5 638 433 Tons, deraf 6 128 Dampskibe med 4 978 904 Tons.

I 1891 afgik 8684 Skibe med 5 766 318 Tons, deraf 6 302 Dampskibe med 5 085 857 Tons.

I 1892 afgik 8 565 Skibe med ca. 5 638 000 Tons, deraf 6 141 Dampskibe med ca. 4 996 000 Tons.

Paa tyske og udenlandske Værfter byggedes der i 1892 for tysk Regning ialt 54 Dampskibe med 31 494 Tons, og 31 Seilskibe med 46 275 Tons. Den tyske Flaades Størrelse var i Begyndelsen af 1892 3 639 Skibe med 1 468 985 Registertons, hvoraf 2 698 Seilskibe med 704 274 Registertons, og 941 Dampskibe med 764 711 Registertons.

Den hamburgske Flaades Størrelse var ved Aarets Slutning: 618 Skibe med 591 096 Registertons, hvoraf 292 Seilskibe med 199 602 Registertons, og 326 Dampskibe med 391 494 Registertons.

I 1892 paamønstredes paa Generalkonsulatet med norske Fartøier ialt 495 Mand, hvoraf 260 var Nordmænd, 153 Svensker og 82 af anden Nationalitet.

Der afmønstredes fra norske Fartøier ialt 685 Mand, hvoraf 475 Nordmænd, 100 Svensker og 110 af anden Nationalitet.

Der anmeldtes 11 Rømninger fra norske Fartøier; de rømte var 7 Nordmænd, 3 Svensker og 1 af anden Nationalitet.

Gjennem Generalkonsulatet hjemsendtes af opsparede Hyrebeløb ialt Rm. 12 983,72, deraf for norsk Regning Rm. 6 314,45 og for svensk Rm. 6 669,27. Til den herværende skandinaviske Sømandskirke indsamledes der paa Konsulatet Rm. 615. Der ankom 1 249 Skrivelser og afsendtes 1 420.

Aaret 1892 tegnede fra Begyndelsen af til at blive et godt Aar for Hamburg. Høsten i Tyskland havde været god, og de finansielle og politiske Forholde i de oversøiske Lande f. Ex. Brasilien, Argentinien og Chili, med hvilke Hamburg har saa storartede Forbindelser, havde begyndt at konsolidere sig paa en tilfredsstillende Maade. Der er ogsaa al Grund til at tro, at Aaret vilde have indfriet de Løfter, det saaledes gav, hvis ikke den i August Maaned udbrudte Koleraepidemi med et Slag havde ødelagt alle Forhaabninger i saa Henseende og gjort 1892 til et for Hamburgs Handel høist ugunstigt Aar. Epidemien varede i omtrent 10 Uger; Antallet af syge opgik til ca. 18 000, hvoraf ca. 7 600 døde.

Handel og Arbejde laa i denne Tid for en stor Del ganske nede, og Ulykken forøgedes ved de strenge Karantæneforholdsregler og Forbud, ved Hjælp af hvilke det øvrige Tyskland og de fremmede Lande i større eller mindre Grad afbrød sine Forbindelser med Hamburg. Imidlertid er der al Grund til at tro, at Hamburg snarere end man skulde ventet, vil kunne forvinde det uhyre Tab, som Epidemien paaførte Byen.

Hamburgs officielle Statistik for 1892 er endnu ikke udkommet, og jeg ser mig derfor kun istand til under Bilag No. 1 at give en Fortegnelse

over de vigtigste Artikler, der har været Gjenstand for Omsætning mellem de forenede Riger og Hamburg. Ialt opgik Værdien af Hamburgs

Indførsel fra:		Udførsel til:	
Norge	ca. Rm. 14 300 000	ca. Rm.	45 700 000
Sverige	„ „ 12 400 000	„ „	31 300 000

Under samme Bilag vil man videre finde en Fortegnelse over de Varer, der i Aaret 1892 har været Gjenstand for Omsætning mellem de forenede Riger og Distriktets Vicekonsulatsstationer.

Statistiken over Tysklands Handel i 1892 er udkommet, hvorefter Rigets samlede Indførsel og Udførsel var:

Indførsel:		
	Kvanta i Tons.	Værdi i Rm.
Aar 1892	29 507 301	4 463 000 000
„ 1891	29 012 719	4 403 400 000

Udførsel:		
Aar 1892	19 891 050	3 327 980 000
„ 1891	20 139 376	3 339 755 000

Vor Handel med Hamburg er af en dobbelt Natur. Paa den ene Side omfatter den Varer af norsk Oprindelse, som er Gjenstand for Forbrug i selve Tyskland, og tyske Varer, der forbruges i Norge, paa den anden Side Varer af norsk Oprindelse, der føres til Hamburg, ikke for at forbruges i Tyskland, men for derfra at exporteres videre, fornemmelig til oversøiske Pladse, og en Række oversøiske Varesorter, for hvilke Hamburg er Stapelplads, og som er Gjenstand for Forbrug hos os. Den sidste Art Handel mellem Hamburg og Norge har jeg omhandlet nærmere i en speciel Rapport af 2den Marts d. A. I denne henpegede jeg paa, hvorledes Hamburg ved at udsende sine unge Handelsmænd til oversøiske Pladse og der oprette egne Handelshuse og ved at etablere egne Dampskibslinjer paa ikke-europæiske Lande har formaaet at hæve sin Handel til den nuværende Høide, og fremhævede jeg Vigtigheden af, at vi her forstaar at følge Hamburgs Exempel.

I det følgende vil endel Varesorter blive behandlede, der dels er Gjenstand for en betydelig Omsætning mellem de forenede Riger og Tyskland, særlig Hamburg, og som dels maatte kunne blive Gjenstand for en saadan.

Fisk og Fiskevarer. Tysklands Indførsel og Udførsel af Fisk og Fiskevarer i 1892 vil sees af efterfølgende statistiske Oplysninger:

Fersk Fisk 100 Kg.: Indførsel 505 585, Udf. 33 974. Deraf fra og til: Sverige Indf. 341 164, Norge Indf. 7 269, Danmark Indf. 78 022, Udf. 1 355, Holland Indf. 25 024, Udf. 3 175, Østrig-Ungarn Indf. 16 479 Udf. 4 419, Rusland Indf. 15 390, Udf. 13 956, Storbritanien Indf. 15 257, Belgien Indf. 4 577 Udf. 3 464, Frankrige Indf. 988, Udf. 2 170, Schweiz Udf. til 3 357.

Stokfisk 100 Kg.: Indf. 11 505, Udf. 309.

Saltet Fisk i Fade 100 Kg.: Indf. 33 963, Udf. 7 320. Deraf fra Holland Indf. 26 707, Danmark Indf. 2 645.

Fisk tilberedt med Edikke, Olje etc. 100 Kg.: Indf. 8 738, Udf. 1 783.

Saltet Sild i Fade: Indf. 1 181 953, Udf. 597. Deraf fra Norge Indf. 259 693, Sverige Indf. 52 697, Storbritanien Indf. 503 007, Holland 332 674.

Fisk og Sælhundspæk; Fisketran. 100 Kg.: Indf. 125 742, Udf. 1 560. Deraf fra Norge Indf. 83 048, Japan Indf. 11 595, Holland Indf. 9 184, Danmark Indf. 6 399, Storbritanien Indf. 5 390, Spanien Indf. 4 757.

Fiskeguano fra Norge 100 Kg.: Indf. 45 410.

Hvalfiskebarder 100 Kg.: Indf. 537, Udf. 59. Deraf fra de Forenede Stater Indf. 183, Storbritanien Indf. 125, Holland Indf. 14.

Til H a m b u r g *) indførtes i 1892:

		Norge.		Sverige.	
		Værdi i Rm.		Værdi i Rm.	
Saltet Sild	Tdr.	64 162	1 126 920	6 862	114 650
Anschovis	Kg.n.	134 000	94 490	4 260	2 900
Anden tilberedt Fisk	—	90 100	105 510	740	820
Tørret Fisk	—	8 223 560	4 990 150	—	—
Fersk Fisk	—	410 870	323 430	1 254 140	97 530
Hummer	—	40 940	94 690	—	—
Tran	—	6 291 600	2 275 690	36 540	12 480
Fiskeguano	—	5 519 210	788 520	—	—
Hvalbarder	—	12 770	48 870	—	—

I flere Rapporter har jeg fæstet Opmærksomheden paa Tysklands store Betydning for os som Marked for fersk Fisk. Svenskerne har allerede forstaaet at skaffe sig Afsætning her for sin ferske Sild, og Nordmændene staar nu i Begreb med at løse den betydningsfulde Opgave at kunne sende fersk Hyse i frossen Tilstand fra vore nordligste Fiskepladse til det tyske Marked.

Tyskerne udvider stadig sin Fiskerdampskibsflaade; i Særdeleshed er Geestemünde Sæde for denne Bedrift. Nogle af disse Fiskerfartøier gaar lige op til den norske Kyst og driver Fiske der. Den tyske Fiskeribedrifts stadige Udvikling kunde lede til den Slutning, at det vilde være vanskelig for os at faa Indpas paa det tyske Marked med vor ferske Fisk; men en saadan Slutning vilde være forhastet. Det udvidede tyske Havfiske vil først og fremst fremkalde en større Konsum af fersk Fisk i Tyskland, og efterhvert som Tyskland blir et mere fiskekonsumerende Land, vil da ogsaa Behovet stige, saaledes at den tyske Fiskeribedrift neppe vil kunne tilfredsstille dette alene.

Det gjælder for os om, at vi lærer at transportere vor ferske Fisk i holdbar Tilstand til det indre af Kontinentet og til de Lande, hvorhen vi nu sender vor Fisk saltet eller tørret. Paa Fiskerinæringens Omraade maa vor Hovedopgave være den, at arbeide paa at gjøre vor ferske Fisk til en almindelig, let afsættelig Handelsvare, saa at vi ikke længer behøver at være afhængige af et enkelt Lands Godtykke, hvad der vedblivende vil være Tilfældet, saalænge vor Fiskerinæring i en saa væsentlig Grad baseres paa Salg af Klipfisk.

*) Det bemærkes, at i Hamburgs Statistik medregnes Frihavnen som hørende med til Byen, medens den i den tyske fungerer som Udland.

Det første vigtige Skridt paa denne nye Bane er taget med det særlig for Øiemedet konstruerede og med Frysemaskiner forsynede norske Dampskib „Nordkap“, der allerede to Gange i forrige Aar besøgte Hamburg, lastet med fersk frossen Kolje fra Finmarken. Afsætningen gik den sidste Gang temmelig hurtig fra Haanden, og Varen er paa de kompetenteste Hold rost som god og nærende. Nu gjælder det at tage Skridtet fuldt ud og da særlig oprette Frysedepoter paa Fangststedet og paa de store Salgsteder i Udlandet.

I Begyndelsen af Marts Maaned iaar ankom „Nordkap“ for tredie Gang hertil, dennegang ladet foruden med frossen Kolje ogsaa med et Parti frossen Torsk. Ladningen er nu solgt, Koljen til en Pris af 13 Pfennige pr. $\mathcal{W}$, Torsken 9—10 Pfennige pr. $\mathcal{W}$.

Paa Hamburgs Marked for fersk Fisk solgtes der i 1892 ved offentlig Auktion Fisk til et Beløb af Rm. 1 002 880, paa Altonas Marked til et Beløb af Rm. 1 319 227 og paa Geestemündes til et Beløb af Rm. 1 798 154.

Fed.sild. Handelen med salt Sild led et betydeligt Afbræk ved Koleraepidemien, der indtraf netop i de Maaneder — August, September og Oktober — da Forbruget er størst. Mange tyske og andre Stater forbød Indførsel af saltet Sild fra Hamburg. Dette er saameget mere at beklage, som det er konstateret, at Saltlage umuliggjør Tilstedeværelsen af Baciller.

Ligesom de to foregaaende Aar bestod den norske Vare for en overveiende Del af mindre Sild, som det var vanskeligt at skaffe Pris for paa Grund af den stærke Konkurrance med den meget billige hollandske Smaasild. Den norske Silde Sortering og Pakning staar endnu tilbage for den, der bliver den skotske og hollandske tildel, men betydelige Forbedringer er dog i saa Henseende foretagne og Klagerne siges mere og mere at aftage. Heller ikke hører man de samme Klager som før over de norske Silde-tønder.

Handelen med svensk saltet Sild var i 1892 meget ringe; paa Grund af sin tørre Smag er den ikke saa yndet som den norske. Pakning, Sortering og Tønder siges at være god.

Ved Aarets Slutning var Beholdningen i Hamburg af:

Norsk Sild: KKK 1286 Tønder, KK 1850, K 2387 Tdr., MK 470 Tdr., Skaaren 1189 Tdr., Slosild 2916 Tønder.

Svensk Sild: 425 Tønder.

Skotsk Sild: 3617 Tønder.

Hollandsk Sild: 2363 Tønder.

Den norske Slosild opkjøbes fornemmelig af Røgerierne til Saltrøgning. Der klages over, at Varen ikke er tilstrækkelig pakket, hvorfor en Ompakning her blir nødvendig og ikke ringe Omkostninger foraarsages.

Skaaren Sild kommer hid saltet i Tønder og marineres her, hvor paa den finder stort Forbrug.

Hamburgs Stilling mellem de vigtigste tyske sildeimporterende Byer vil sees af følgende mig her opgivne Tal, der angiver Summen af deres Import fra alle Lande:

Importen udgjorde i:	1892	1891	1890
til Stettin	579 404	509 240	560 016 Td.
- Königsberg	307 566	248 197	280 124 "
- Hamburg	289 891	279 899	332 262 "
- Danzig	39 966	37 353	12 232 "

Tran. Hamburgs Indførsel deraf opgik i 1892 til:

	Indførsel:	Beholdning ved Aarets Slutning
Brun Tran	18 000 Tønder	5 000 Tønder
Blank "	51 500 —	13 000 —
Damp "	3 700 —	500 —
Raa Medicin	3 800 —	500 —

Paa Grund af de ugunstige Udsigter for den norske Torskefangst havde Priserne i de første Maaneder af Aaret en stigende Tendens; de holdt sig imidlertid ikke, da Udfaldet viste sig bedre end ventet, Sælhundsfangsten paa Grønland var tilfredsstillende, og den herværende Epidemi desuden lagde Tranhandelen store Hindringer iveien. Først i Oktober—November hævede Priserne sig igjen.

Fiskeguano. Indførselen heraf fra Norge til Hamburg opgik i 1892 til 5 519 210 Kg. til en Værdi af Rm. 788 520. Der høres her ligesom i England Klager over, at Fiskeguanoen indeholder formegen Olie, der hindrer den i let at dekomponeres og derved forringer dens Værdi som Gjødningsstof. Norge vilde vistnok have en større Fordel af at anvende de Materialer, hvoraf Guano nu fremstilles, til Tilvirkning af Kraftfoder; Fordelen herved vilde jo nemlig være en dobbelt, idet vi baade opnaaede at faa Foder, hvorfor vi har et saa stort Behov, og desuden Gjødsel, der vilde komme Landet tilgode.

Forbruget af Stokfisk indskrænker sig til Bayern og Rhinegnene. Af Klipfisk forbruger Tydskland intet; den hertil indførte Klipfisk udskibes hovedsagelig til oversøiske Havne.

Jernmalm, Jern og Staal. Tilvirkningen af Raajern ved de tyske Masovne opgik i 1892 til 4 793 000 Tons; heraf var 38,4 % Puddelraajern og Spiegeljern, 6,6 % Bessemerraaajern, 41,8 % Thomasjern og 13,2 % Støberaaajern.

Tydsklands Import og Export af Jern og Jernvarer m. m. var i 1892, som følger:

Import:

	Tons.	Værdi i Rm.
Jern og Jernvarer	278 457	35 673 000
Instrumentes, Maskiner & Fartøier	41 065	34 745 000
Malm	1 655 843	22 851 000

Export:

Jern og Jernvarer	1 133 676	266 689 000
Instrumenter, Maskiner & Fartøier	111 814	125 174 000
Malm	2 276 155	7 056 000

I denne Import til Tydskland spiller Norge saagodtsom ingen og Sverige en forholdsvis liden Rolle. For Raajerns, Smedejerns og Jernmalms Vedkommende stiller Forholdet mellem Importen fra Sverige og fra andre Lande sig saaledes:

Tydsklands Import af	Ialt. Tons.	Fra Storbritannien. Tons.	Fra Spanien. Tons.	Fra Sverige. Tons.
Raajern . . .	209 306	175 022		7 438
Stangsmedejern	21 085			14 071
Jernmalm . .	1 655 843		845 660	81 680

Heraf sees, at Sveriges Export af Jernmalm til Tydskland vistnok maa siges at have naaet en vis Betydning, men at den dog endnu ikke udgjør en Tiendedel af Spaniens; her skulde saaledes fremdeles være et stort Felt for Virksomhed. Til Trods for Tydsklands store Jernproduktion indføres der, som man ser, fremdeles betydelige Kvanta Ranjern fra Storbritannien; der synes da at være Grund til at antage, at Sverige, om det kunde kaste sig paa Masseproduktion af billigt Jern, herfor vilde kunne opnaa et Marked i Tydskland.

Ialt opgik Tydsklands Indførsel fra Sverige af Jern og Jernvarer til 24 466 Tons til en Værdi af Rm. 4 429 000 og af Instrumenter, Maskiner og Fartøier til 492 Tons til en Værdi af Rm. 354 000. Fra Norge kom der 307 Tons Jern og Jernvarer til en Værdi af Rm. 64 000 og 76 Tons Instrumenter, Maskiner og Fartøier til en Værdi af Rm. 61 000.

Tydsklands Udførsel til Sverige var af Jern og Jernvarer 5 966 Tons, Værdi Rm. 2 236 000, af Instrumenter og Maskiner 4 167 Tons, Værdi Rm. 4 210 000, dels Udførsel til Norge af Jern og Jernvarer 6 208 Tons, Værdi Rm. 1 965 000, og af Instrumenter og Maskiner 1 557 Tons, Værdi Rm. 1 776 000.

Hamburgs Deltagelse i Tydsklands Import fra og Export til de forenede Riger af Jern og Jernvarer fremgaar af Bilag No. 1.

1892 var et høist ugunstigt Aar for den tyske Jernindustri, og Aaret sluttedes uden Haab om en snarlig Forandring til det Bedre. Forbruget i det Indre var ikke istand til at beskæftige Værkerne, og lønnende Ordre fra Udlandet var ikke til at opdrive. Under den almindelige Prisnedgang paa Jern i Løbet af Aaret holdt Priserne paa svensk Jern, der paa Grund af sin gode Kvalitet indtager en Stilling for sig og ingen egentlig Konkurrence har at befrygte, sig omtrent uforandrede.

Sten. Tydsklands Indførsel af raa eller blot huggen Sten opgik i 1892 til 685 591 500 Kg. Deraf kom fra Norge 32 456 300 Kg. Sverige 266 054 300 Kg. Østerrig—Ungarn 133 963 600 Kg. Rusland 60 771 900 Kg. Frankrige 56 885 600 Kg. Belgien 46 649 600 Kg. Schweiz 40 644 000 Kg. Danmark 36 803 200 Kg. Holland 4 792 300 Kg. Storbritannien 3 900 100 Kg.

Til Hamburg indførtes af Sand-, Granit- etc. Sten fra Norge Kg. 21 597 720, Værdi Rm. 578 010, fra Sverige Kg. 35 549 220, Værdi Rm. 871 270.

Tag-Skifer. I en Rapport af 9de September 1892 tillod jeg mig at henlede Opmærksomheden paa, at Tydskland er et betydeligt Marked for fremmede Skifer. Totalindførselen var i 1892 Kg. 62 566 200 til en Værdi af Rm. 4 380 000. Deraf kom fra Storbritannien 41 817 900 Kg. Belgien 8 607 700 Kg. Frankrige 7 223 600 Kg. Østerrig—Ungarn 4 872 700.

I min forrige Aarsrapport gjorde jeg opmærksom paa de store Kanal-anlæg, der dels er udførte, dels projekterede i Tydskland. Den Tid skulde altsaa nærme sig, da vi kan føre vore Varer direkte ind i det Indre af Landet. I en Rapport af 20de August 1892 tillod jeg mig at opkaste det Spørgsmaal, om det ikke skulde være fordelagtigt for os, hvor det gjælder Transporten af simple Varesorter, som Jernmalm og Sten, at benytte lukkede Lægtene i Lighed med, hvad der finder Sted andetsteds, f. Ex. i Nordamerika. Paa denne Maade burde vi kunne føre Malm og Sten ind i Tydskland og tyske Kul og Cokes tilbage til vore Lande. At en saadan Methode

har noget for sig, vil fremgaa deraf, at der paa Tiden er paa Tale hersteds at lade engelske Kul i saadanne Lægtære føres ind i Tydskland.

Trælast. Af Interesse maa det være at se en Oversigt over Tydsklands samlede Export og Import af Træ og Trævarer. Ifølge den tydske Statistik opgik denne i 1892 til:

Ved 100 Kg.: Indf. 1 472 713, Udf. 1 128 320. Deraf fra og til Sverige Indf. 52 788. Østerrig—Ungarn Indf. 755 282, Udf. 150 433. Rusland Indf. 553 321. Frankrige Indf. 42 287, Udf. 93 347. Belgien Indf. 21 308. Holland Indf. 20 674, Udf. 25 023. Schweiz Indf. 12 451, Udf. 792 842. De Forenede Stater Indf. 3 385. Danmark Indf. 1 254, Udf. 26 633.

Træ til Tilvirkning af Træmasse 100 Kg.: Indf. 214 146, Udf. 126 067.

Trækul 100 Kg.: Indf. 41 453, Udf. 140 256.

Bygnings- og Gavntømmer, uforarbejdet eller kun forarbejdet med Øx eller Sag paa Tværsiden, 100 Kg.: Indf. 18 058 107, Udf. 1 940 817. Deraf fra og til Norge Indf. 40 828. Rusland Indf. 10 381 149. Østerrig—Ungarn Indf. 7 205 619, Udf. 128 693. Holland Indf. 131 343, Udf. 462 373. Frankrige Indf. 129 289, Udf. 381 954. De forenede Stater Indf. 119 724. Schweiz Indf. 15 586, Udf. 141 901. Belgien Udf. 498 653. Storbritannien Udf. 277 849.

Bygnings- og Gavntømmer, tilhugget efter Længdeaxen, 100 Kg.: Indf. 5 532 172, Udf. 91 870. Deraf fra Sverige Indf. 402 288. Rusland Indf. 3 525 045. Østerrig—Ungarn Indf. 1 532 247. De forenede Stater Indf. 43 830.

Bygnings- og Gavntømmer, ganske uforarbejdet, indført fra Skovene lige ved Grænsen til Brug i Grændsedistrikterne 100 Kg.: Indf. 836 033.

Bygnings- og Gavntømmer, saget og tilhugget (Kanthölzer) 100 Kg.: Indf. 7 807 493, Udf. 852 573. Deraf fra og til Norge Indf. 320 423. Sverige Indf. 2 960 111. Rusland Indf. 2 185 377, Udf. 4 691. Østerrig—Ungarn Indf. 1 695 097, Udf. 51 686. De forenede Stater Indf. 532 246. Holland Indf. 48 304, 127 290. Schweiz Indf. 22 734, Udf. 172 960. Britisk Ostindien Indf. 8 408. Belgien Indf. 6 754, Udf. 35 924. Frankrige Udf. 233 258. Storbritannien Udf. 115 664. Italien Udf. 26 547. Danmark Udf. 9 990.

Snedkerarbejder, ganske grove 100 Kg.: Indf. 155 446, Udf. 125 774. Deraf fra og til Norge Indf. 3 569. Sverige Indf. 42 658, Udf. 5 741. Østerrig—Ungarn Indf. 38 370, Udf. 11 691. Holland Indf. 28 246, Udf. 13 432. Belgien Indf. 13 913, Udf. 5 433. De forenede Stater Indf. 12 710, Udf. 2 924. Rusland Indf. 6 207, Udf. 2 857. Frankrige Indf. 3 116, Udf. 4 516. Storbritannien Indf. 2 351, Udf. 17 782. Schweiz Indf. 1 829, Udf. 9 400. Danmark Udf. 6 328. Brasilien Udf. 4 498. Italien Udf. 2 050. Spanien Udf. 1264.

Tøndestav, ufarvede, af Eg, 100 Kg.: Indf. 425 929, Udf. 35 460. Deraf fra Østerrig—Ungarn Indf. 820 466. De forenede Stater Indf. 77 200. Rusland Udf. 21 596.

Tøndestav, ufarvede, ikke af Eg, 100 Kg.: Indf. 50 365, Udf. 23 160.

Under hvad ovenfor er opført som kommende fra Holland og Belgien, indgaar hvad de forenede Riger exporterer til Tyskland via disse Lande.

Herværende Importører paastaar, at Sverige i det Hele har god Grund til at være fornøiet med den Afsætning og de Priser, dets Granbattens i det forløbne Aar opnaaede paa det tyske Marked, og, at dettes Indflydelse

paa Priserne for denne Vare viste sig tydeligere end nogensinde før, idet de efter den i Løbet af Foraaret stedfundne Depression neppe vilde være komne op igjen uden den stærke Efterspørgsel i Tyskland. I Importen til Tyskland af Granbattens havde som sædvanlig Sundswall den største Del. Ogsaa Importen til Tyskland af svenske Granbord, hvilken stadig stiger, angives at have bragt tilfredsstillende Resultater. Foruden fra Gefle, Søderhamn og Sundswall kom der ogsaa betydelige Kvanta fra Hernøsand, idet Afsætningen af derfra kommende Vare paa dens sædvanlige Hovedmarked, Frankrige, som en Følge af de franske Toldsatser forrige Aar angives at været aftaget.

Første Sort svenske Furubord fandt det hele Aar igjennem livlig Efterspørgsel til høie Priser. Ringere Sorter derimod kunde kun meget vanskelig finde Afsætning og kun til meget lave Priser.

Den før saa betydelige Indførsel af norske Bord er i de senere Aar stadig aftaget, idet de, særlig under de nuværende lave Fragter, har vanskelig for at kunne konkurrere med Østersø vare. Derimod har Indførselen af norske „Kanthölzer“ tiltaget, og i det sidste Aar var den særlig betydelig, vistnok for nogen Del fordi Tilbudet af svenske Sparrer var meget mindre end sædvanlig.

Kvæg m m. Tysklands Indførsel og Udførsel af Heste og Kreaturer i 1892 vil sees af følgende Tal:

Heste Stk.: Indf. 82 055, Udf. 8 895. Deraf til Sverige Udf. 30, Rusland Indf. fra 27 762, Udf. til 50, Belgien 17 169, 1 479, Danmark 10 042, 614, Østerrig-Ungarn 9 999, 987, Holland 7 912, 1 475, Frankrige 7 407, 780, Storbritanien 935, 424, Schweiz 761, 2 910, Argentinien & Patagonien Indf. 13, Italien Udf. 77, de forenede Stater Udf. 64.

Kjør Stk.: Indf. 135 487, Udf. 3 221. Deraf fra Danmark Indf. 50 358, Holland 40 911, Østerrig-Ungarn 21 195, Schweiz 13 212, Frankrige 9 093.

Tyre Stk.: Indf. 7 251, Udf. 731.

Oxer Stk.: Indf. 40 784, Udf. 4 826. Deraf fra Østerrig-Ungarn Indf. 21 360, Danmark 12 055, Frankrige 4 647, Italien 892, De forenede Stater 793.

Ungkvæg, indtil 2½ Aar gammelt Stk. Indf. 76 429, Udf. 5 728. Deraf fra Sverige*) Indf. 826, Danmark 40 155, Østerrig-Ungarn 13 054, Holland 9 953, Frankrige 6 432, Schweiz 5 455, de forenede Stater 287, Belgien 89.

Kalve under 6 Uger Stk.: Indf. 14 291, Udf. 2 623.

Svin med Undtagelse af Smaagrise Stk.: Indf. 861 232, Udf. 4 853. Deraf fra Østerrig-Ungarn Indf. 337 916, Danmark 187 872, Holland 152 432, Frankrige 80 758, Rusland 68 866, Belgien 15 455, Italien 13 497, Schweiz 2 456, Storbritanien 421.

Smaagrise under 10 kg. Sk. Indf. 126 455, Udf. 2 332.

*) For Sveriges Vedkommende synes de her meddelte Tal ikke at være ganske fuldstændige efter de af Generalkonsulen i Lübeck i hans sidste Aarsrapport om Indførselen af svensk Kvæg til Rostock givne Oplysninger.

Faar Stk.: Indf. 12 307, Udf. 317 901. Deraf til Frankrige Udf. 140 258, Belgien 95 171, Storbritanien 64 703, Schweiz 16 430.

Lam Stk.: Indf. 1 545, Udf. 4 049.

Gjeder Stk.: Indf. 870, Udf. 271.

I de forskjellige Rapporter har jeg fremhævet, at Markedet for Kreaturer i Tyskland stadig bliver større, og jeg har peget paa Nødvendigheden af, at de forenede Riger, særlig Sverige, søger at drage sig dette til Nytte. Her har vi særlig Danmarks Exempel at følge, hvad Sverige ogsaa paa et Punkt har gjort ved at udsende en Fagmand, der har undersøgt Markedsforholdene hersteds, og hvis Rapport nu foreligger.

Af de ovenfor meddelte statistiske Oplysninger fremgaar, i hvilken Grad Danmark deltager i Importen af Kvæg til Tyskland, efterat det engelske Marked spærredes. Især er Hamburgermarkedet betydeligt for danske Kvæg og Svin. Til Rhinegnene gaar en stor Del dansk Slagtekvæg, særlig Kjør.

Paa Grund af de i Danmark forekomne Tilfælde af Mule- og Klovesyge har Indførselen af dansk Kvæg til Tyskland i den sidste Tid været vanskelig, og den indskrænker sig nu til kun at omfatte Hamburg, hvorhen Kvæget maa føres søværts for der at slagtes i de offentlige Slagtehus. Hvad svenske Kvæg og Svin angaar, er der nu paabudt Dyrslægeundersøgelse ombord, før de kan landsættes hersteds, og om noget Dyr er sygt eller mistænkes derfor, nægtes Landsætning af den hele Transport.

Det vilde være fordelagtigt, om Tyskerne kom op til os for at købe Kvæg, og vi kunde undgaa at sende Varen i Konsignation, men man svarer her dertil, at saalænge vi ikke har større Markeder, hvor der gives de Fremmede Anledning til Udvalg, lader dette sig ikke gjøre.

I Berlin skal der være Marked for de store, grove svenske Oxer, hvis Kjød dersteds benyttes til Pølsetilvirkning. Tilslut gjøres opmærksom paa, at der til Hertugdømmerne indføres fra Danmark magert Kvæg til Fedning paa de derværende rige Græsgange, og der kunde være et Spørgsmaal, om ikke ogsaa Sverige kunde deltage i denne Import.

Emigrationen. Fra tyske Havne befordredes der i 1892 241 667 Emigranter, hvoraf 90 255 var Tyskere. Hamburg deltog heri med 108 820 Personer, hvoraf 28 144 Tyskere. Den i Amerika vakte Bevægelse mod Indvandringen fra Europa har naturligvis her vakt megen Opmærksomhed, ikke blot fordi Hamburgs Skibsfart vilde lide betydelig ved et Indvandringsforbud, men ogsaa fordi mange Egne af Tyskland paastaas at være overbefolkede og Emigrationen for disse en Nødvendighed. Angaaende Emigrationsspørgsmaalet tillod jeg mig i en Rapport af 30te November f. A. at udtale mig og derunder at omtale, at Sverige og Norge har en forholdsvis langt betydeligere Emigration end Tyskland. Til Trods for, at man hos os nu mere og mere har begyndt at betragte Emigrationen som et stort nationalt Onde, har man dog endnu ikke ment at burde gjøre noget virkeligt for at afværge den. Man har ikke villet se, at Hovedaarsagen til Ondet ligger i vore Næringers undviklede og forsømte Tilstand, og at Emigrationen vil vedvare, saalænge vi ikke bedre forstaar at udnytte Landets Hjælpekilder.

Tabel over Indførselen af nogle Hovedartikler fra Norge og Sverige til Hamburg i 1892:

	Maalestek.	Norge.		Sverige	
			Rm.		Rm.
Raa Kaffe	Kg.netto	1 630	1 470	12 500	18 950
Fersk Frugt	—	13 900	2 870	133 470	30 203
Sprit.	Liter	75 250	24 030	2 280	550
Likør etc.	—	42 510	37 720	1 780	3 380
Øl	—	439 020	225 240	17 400	9 960
Ærter	Kg.n.	10 570	3 000	2 990	550
Karve	—	263 460	100 790	1 780	590
Saltet Sild	Tdr.	64 162	1 126 920	6 862	114 650
Ansjovis	Kg.n.	134 000	94 470	4 260	2 900
Anden tilberedt Fisk	—	90 000	105 510	720	820
Tørfisk	—	8 223 560	3 990 150	—	—
Fersk Fisk.	—	410 870	323 430	1 254 140	97 530
Hummer	—	40 940	94 690	—	—
Vildt & Fjærkræ	—	26 080	27 620	220	280
Smør	—	9 780	13 040	1 540	3 250
Condenseret Melk	—	60 300	57 340	—	—
Planker & Bord	—	7 577 860	313 940	14 202 710	616 070
Stavtræ	—	—	—	616 780	42 170
Sand-, Granit- etc., Stene	—	21 597 720	578 010	35 549 220	871 270
Trækul	—	380	100	88 480	15 500
Blaa Vitriol	—	—	—	77 610	31 530
Jod & Jodkalium	—	11 330	346 750	37	660
Glaubersalt	—	—	—	144 600	12 340
Phosphors. min. Kalk	—	501 830	37 600	199 750	12 300
Kaolin	—	315 010	16 900	175 210	5 630
Kridt	—	—	—	698 610	18 480
Blymalm	—	119 780	51 320	5 570	300
Guld- & Sølv malm	—	119 730	44 790	49 860	17 710
Kobolt- & Nikkel malm	—	120 520	98 340	670	400
Kobbermalm	—	—	—	50 980	50 120
Raajern	—	—	—	3 387 660	330 270
Stang & Smedejern	—	329 970	60 720	19 324 410	3 124 060
Staal.	—	15 070	7 720	1 100 260	449 150
Raakobber	—	128 730	131 400	183 210	174 500
Jellowmetal	—	152 370	106 560	19 010	13 510
Messing	—	150	100	5 450	3 910
Nikkel	—	47 500	42 500	—	—
Raazink	—	5 540	650	78 140	23 510
Jerntraad	—	4 260	1 430	592 250	119 100
Staaltraad	—	5 060	3 020	343 680	236 690
Kalvesking	—	166 280	318 910	40 730	68 280
Faare- og Gjedeskind	—	37 070	86 890	22 240	40 140
Rensdyrskind	—	23 970	51 860	220	520
Pelsskind	—	5 080	79 160	225	3 950
Færdigt Pelsværk	—	2 230	32 040	74	1 220
Læder	—	1 080	6 940	80	420
Hvalfiskbarder	—	12 770	48 870	—	—

		Norge		Sverige	
	Maalestok.		Rm.		Rm.
Tarme	Kg.n.	1 020	1 059	114 110	35 980
Fiskeguano	—	5 519 210	788 520	—	—
Sengefjær	—	690	17 950	—	—
Lim	—	31 520	23 300	100	230
Tran	—	6 291 600	2 275 690	36 540	12 480
Kløverfrø	—	3 000	2 930	79 310	68 970
Europæiske Gavntræ-					
sorter	—	836 220	93 960	103 610	12 610
Træmasse	—	2 823 800	315 930	1 687 030	273 700
Filler	—	56 460	9 950	52 000	8 070
Uldvarer	—	3 994	23 680	5 609	19 100
Bomuldsvarer	—	2 830	10 970	34 430	104 010
Pak- og Sækkelærred	—	—	—	259 550	136 120
Sække	—	57 830	37 930	28 550	14 580
Korke	—	12 470	14 960	6 970	7 500
Trævarer	—	105 060	31 510	798 300	241 220
Papir	—	2 702 210	539 980	1 890 360	736 960
Hulglasvarer	—	2 130	1 280	47 110	14 020
Jernsøm	—	1 274 960	634 310	303 620	151 620
Jernvarer	—	26 130	19 830	70 420	80 770
Maskiner	—	46 960	47 070	108 250	110 910
Fyrstikker	—	1 109 620	708 100	5 190 250	3 250 430
Raasølv	—	—	—	4 197	531 130
		Tilsammen Rm. 14 293 710		Rm. 12 377 760	

Tabel over Udførselen søværts fra Hamburg til Norge i Aaret 1892.

Kaffe 4 901 840 Kg., Værdi 7 757 270 M. The 59 040 Kg., 126 110 M. Kakaobønner 84 350 Kg., 107 710 M. Krystalsukker 134 370 Kg., 54 220 M. Raffinadesukker 2 685 870 Kg., 1 064 960 M. Sirup og Melasse 227 340 Kg., 21 690 M. Honning 21 230 Kg., 17 250 M. Raatobak 56 770 Kg., 92 630 M. Cigarer 34 320 Kg., 389 660 M. Forarbejdet Tobak 5 270 Kg., 19 820 M. Cigaretter 4 550 Kg., 28 630 M. Ris 167 740 Kg., 38 930 M. Sago 170 350 Kg., 44 370 M. Peber 47 150 Kg., 29 060 M. Piment 7 520 Kg., 4 370 M. Kardemomme 2 040 Kg., 9 730 M. Krydderi-nellik 7 610 Kg., 4 670 M. Raa Ingefær 13 560 Kg., 13 290 M. Cassia lignea 39 790 Kg., 15 470 M. Andre Krydderier 4 590 Kg., 10 020 M. Appelsiner 172 070 Kg., 34 900 M. Citroner 4 320 Kg., 1 480 M. Korin-ther 47 530 Kg., 15 830 M. Rosiner 92 990 Kg., 31 020 M. Mandler 8 690 Kg., 12 970 M. Andre Sydfrugter 18 510 Kg., 8 410 M. Succat etc. 7 180 Kg., 8 760 M. Hasselnødder 26 080 Kg., 13 690 M. Andre spiselige Nødder 5 810 Kg., 4 070 M. Tørrede Plommer 93 690 Kg., 36 140 M. Anden tørret Frugt 26 980 Kg., 18 790 M. Frisk Frugt 40 380 Kg., 17 910 M. Friske Grønsager 188 380 Kg., 31 970 M. Vin 940 380 Kg., 785 190 M. Spiritus raa og raff 41 740 Kg., 15 200 M. Andre Spirituosa 45 210 Kg., 35 280 M. Frugtsaft 37 640 Kg., 17 490 M. Øl 37 600 Kg., 15 960 M. Hvede 418 260 Kg., 55 780 M. Rug 3 126 720 Kg., 424 780 M. Byg 2 006 880 Kg., 445 880 M. Boghvede 4 930 Kg., 670 M. Mais 1 288 940 Kg., 152 160 M. Malt 404 710 Kg., 132 240 M. Bønner 49 860 Kg.,

12 980 M. Ærter 56 560 Kg., 13 340 M. Humle 132 760 Kg., 505 690 M. Fennikel 290 Kg., 220 M. Andre Landbrugsprodukter 61 180 Kg., 8 970 M. Stivelse 88 100 Kg., 45 990 M. Potetmel og Stivelse 207 420 Kg., 60 250 M. Hvedemel 8 953 990 Kg., 2 253 530 M. Rugmel 9 664 640 Kg., 1 916 150 M. Andre Melsorter 315 920 Kg., 63 630 M. Fodermel 4 173 020 Kg., 429 320 M. Gryn 231 360 Kg., 62 210 M. Klid etc. 460 290 Kg., 39 260 M. Saltet og røget Kjød 584 320 Kg., 451 240 M. Andet tilberedt Kjød 23 310 Kg., 18 950 M. Smør, naturligt & kunstigt 89 370 Kg., 100 870 M. Fedt 244 510 Kg., 232 430 M. Ost 53 270 Kg., 88 860 M. Kondenseret Melk 14 420 Kg., 13 030 M. Kjødextrakt 2 450 Kg., 21 600 M. Kogsalt 1 567 000 Kg., 56 020 M. Stensalt 319 880 Kg., 4 880 M. Konserver 28 970 Kg., 51 840 M. Chokolade 16 610 Kg., 40 500 M. Konfityrer 27 190 Kg., 50 440 M. Andre Forbrugsartikler 132 580 Kg., 47 630 M. Byggnings- & Stavtræ 105 350 Kg., 17 880 M. Asfalt 40 270 Kg., 5 420 M. Cement 2 514 490 Kg., 117 100 M. Gips & Kalk 59 380 Kg., 3 590 M. Mursten 94 860 Kg., 5 380 M. Møllestene 475 530 Kg., 62 310 M. Kokes 400 830 Kg., 4 820 M. Andre Bygge- og Brændematerialer 135 680 Kg., 13 000 M. Indigo 4 760 Kg., 57 240 M. Kampechetræ 178 300 Kg., 32 160 M. Andre Farvetræsorter 23 270 Kg., 3 720 M. Farvetræextrakt 14 750 Kg., 11 820 M. Andre Farveextrakter 2 930 Kg., 5 490 M. Bogtrykkersvæerte 20 320 Kg., 27 840 M. Garvestofextrakter 42 810 Kg., 10 550 M. Terra Catechu & Japonica 30 530 Kg., 16 890 M. Andre vegetabiliske Farver 69 815 Kg., 26 410 M. Alizarin 9 660 Kg., 33 100 M. Anilin 3 320 Kg., 13 130 M., Anilinfarver 17 060 Kg., 101 870 M. Jordfarve 153 130 Kg., 30 830 M. Fernisser 46 150 Kg., 61 860 M. Ultramarin 6 860 Kg., 6 060 M. Vitriol 165 530 Kg., 9 240 M. Zinnober 4 280 Kg., 14 730 M. Malerfarver 45 760 Kg., 59 210 M. Andre Farvestofe 39 780 Kg., 37 550 M. Medicin af Bark & Træ 4 740 Kg., 7 880 M. Do. af Rødder 7 810 Kg., 8 510 M. Do. af Blade & Blomster 5 750 Kg., 5 370 M. Do. af Frø og Frugter 10 390 Kg., 8 140 M. Kamfer 3 990 Kg., 14 080 M. Harpix og Galipot 822 800 Kg., 69 100 M. Lakrits 10 990 Kg., 22 520 M. Schellack 5 290 Kg., 9 740 M. Gummiarabieum 4 300 Kg., 7 920 M. Anden Gummiharpix 4 140 Kg., 9 390 M. Medecin: fede Oljer 6 745 Kg., 13 000 M. Pebermynteolje 216 Kg., 3 960 M. Terpentinelje 35 810 Kg., 19 250 M. Andre ætheriske Oljer 2 572 Kg., 22 280 M. Boraxsyre 20 440 Kg., 16 410 M. Karbolsyre 16 140 Kg., 13 330 M. Kulsyre 24 090 Kg., 39 820 M. Saltsyre 5 830 Kg., 1 090 M. Svovlsyre 346 410 Kg., 29 840 M. Andre Syrer 11 320 Kg., 23 520 M. Salmiak 18 070 Kg., 10 170 M. Bly sukker 6 980 Kg., 3 740 M. Kalk, citronsur etc. 1 750 Kg., 640 M. Glaubersalt 15 920 Kg., 3 240 M. Svovlsur Natron 600 Kg., 190 M. Soda 592 870 Kg., 87 160 M. Potaske 406 970 Kg., 170 420 M. Salpeter 420 060 Kg., 88 640 M. Medicinske og andre Salte 211 145 Kg., 59 660 M. Borax 4 510 Kg., 3 740 M. Glycerin 67 620 Kg., 49 140 M. Svovl 78 270 Kg., 8 430 M. Æther af enhver Slags 16 010 Kg., 19 180 M. Andre Droger og Kemikalier 115 680 Kg., 227 900 M. Flusspat 17 410 Kg., 1 080 M. Andre Jordarter og Stene 287 320 Kg., 29 210 M. Antimonmalm 170 Kg., 100 M. Andre Malme 44 530 Kg., 8 680 M. Bly 43 800 Kg., 12 160 M. Raajern 5 010 Kg., 300 M. Smedejern & Staal 218 250 Kg., 46 500 M. Kobber 2 640 Kg., 7 910 M. Jellowmetal 341 320 Kg., 361 100 M. Tin 18 380 Kg., 35 290 M. Andre Metaller 31 610 Kg., 17 790 M. Jærnblik 21 550 Kg., 6 550 M. Messingblik 8 420 Kg., 11 870 M. Jern og Staaltraad 54 670 Kg., 27 970 M. Kobbertraad 7 210 Kg., 13 320 M. Messing-

traad 3 930 Kg., 5 570 M. Hestehuder 58 850 Kg., 57 380 M. Saltede og tørrede Oxehuder 630 120 Kg., 492 620 M. Hare og Kaninskind 1 420 Kg., 16 730 M. Andre Skind 12 000 Kg., 14 920 M. Pelsskind 6 880 Kg., 170 990 M. Færdigt Pelsværk 13 570 Kg., 241 640 M. Saalelæder 20 470 Kg., 46 110 M. Andet Læder 16 120 Kg., 112 370 M. Benmel 12 740 Kg., 1 250 M. Tarmer 8 700 Kg., 8 350 M. Guano 360 Kg., 100 M. Svovlsur Kali 73 900 Kg., 10 310 M. Klorkalium 93 650 Kg., 16 200 M. Andre Gjødningsalte 487 610 Kg., 15 150 M. Superphosphat 4 480 Kg., 480 M. Andet Affald 8 590 Kg., 810 M. Oxe- og Kohaar 25 360 Kg., 10 320 M. Hestehaar 7 740 Kg., 21 730 M. Børster 8 190 Kg., 38 090 M. Sengefjær 103 610 Kg., 209 500 M. Lim og Gelatin 54 660 Kg., 47 500 M. Parafin Vaseline 12 290 Kg., 11 570 M. Hvalrav, Margarin etc. 800 230 Kg., 698 180 M. „Brauerpech“ 80 610 Kg., 46 170 M. Talg 2 020 Kg., 1 190 M. Benfedt 20 740 Kg., 12 860 M. Raffineret Petroleum 110 390 Kg., 14 340 M. Benzin 10 800 Kg., 6 440 M. Mineralsmørelse 1 153 860 Kg., 238 640 M. Bomuldsfrøolje 89 100 Kg., 46 500 M. Kokosnødolje 33 100 Kg., 22 730 M. Linolje 35 230 Kg., 18 890 M. Olivenolje 27 730 Kg., 25 510 M. Sesamolje 34 030 Kg., 27 450 M. Andre Madoljer 42 570 Kg., 36 610 M. Palme- og Palmekjærneolje 141 360 Kg., 64 650 M. Olein etc. 54 300 Kg., 31 850 M. Græsfrø 28 200 Kg., 12 100 M. Kløverfrø 28 260 Kg., 24 630 M. Linfrø 650 Kg., 380 M. Raps- & Roefrø 100 590 Kg., 20 110 M. Andre Frøsorter 12 820 Kg., 18 160 M. Oljekager 3 323 230 Kg., 422 330 M. Nøddetræ 106 970 Kg., 27 820 M. Andre europæiske Gavntrearter 130 870 Kg., 26 440 M. Cedertræ 12 570 Kg., 2 270 M. Ibenholdt 8 300 Kg., 2 430 M. Mahogni 30 190 Kg., 8 950 M. Korktræ 243 840 Kg., 222 110 M. Andre fremmede Gavntrearter 93 470 Kg., 20 150 M. Skaaret Træ 36 130 Kg., 33 400 M. Piassava 27 640 Kg., 30 510 M. Bast og andre Flettetoffer 4 110 Kg., 2 540 M. Stolerør 9 900 Kg., 13 330 M. Kurvepil & Bindestokke 21 280 Kg., 6 560 M. Levende Planter 60 850 Kg., 51 410 M. Børste & Manillahamp 19 110 Kg., 9 200 M. Filler 135 450 Kg., 65 350 M. Faareuld 206 060 Kg., 429 670 M. Silke 960 Kg., 20 050 M. Bomuld 150 740 Kg., 150 540 M. Hamp 25 080 Kg., 19 540 M. Blaar og Værk 62 120 Kg., 19 660 M. Bomuldsgarn 69 130 Kg., 204 090 M. Uldgarn 103 400 Kg., 543 030 M. Kokosgarn 120 090 Kg., 44 100 M. Lingarn- og Traad 32 220 Kg., 65 540 M. Andre Raastoffer og Halvfabrikater 80 814 Kg., 54 230 M. Silkevarer 36 381 Kg., 692 930 M. Filt og Filtvarer 17 460 Kg., 96 200 M. Uld & Halvuldvarer 783 620 Kg., 6 226 290 M. Bomuldvarer 206 870 Kg., 1 003 020 M. Ganglinned af Lin & Bomuld 52 030 Kg., 380 870 M. Segllærred 10 600 Kg., 19 080 M. Anden Lærred 88 275 Kg., 295 050 M. Voxdug 5 580 Kg., 17 340 M. Herrehatte 13 650 Kg., 130 470 M. Herreklæder 18 830 Kg., 177 590 M. Andre færdige Klæder og Modevarer 92 170 Kg., 645 720 M. Kunstige Blomster 2 140 Kg., 31 980 M. Andre Manufakturvarer 68 180 Kg., 490 280 M. Nyt Taugværk 55 950 Kg., 29 870 M. Seilgarn 43 770 Kg., 48 360 M. Andre Rebslagervarer 18 630 Kg., 30 300 M. Hatter af Straa, Bast etc. 9 550 Kg., 71 210 M. Kurvflettervarer 59 790 Kg., 71 300 M. Møbler 47 180 Kg., 73 160 M. Fade 262 100 Kg., 25 590 M. Andre Trævarer 136 280 Kg., 250 580 M. Paraplyer 41 440 Kg., 203 810 M. Gummigaloscher 4 310 Kg., 18 580 M. Gummislinger etc. 10 560 Kg., 36 010 M. Jetvarer 7 030 Kg., 71 850 M. Andre Gummivarer 23 140 Kg., 91 600 M. Fodtøi af Læder 36 970 Kg., 289 340 M. Andre Lædervarer 62 740 Kg., 396 300 M. Papir 462 800 Kg., 364 080 M.

Tag og Asfaltpap 160 920 Kg., 19 420 M. Pap 132 050 Kg., 28 830 M. Andre Papir & Papvarer 138 030 Kg., 262 420 M. Blyanter & Farvestifter 9 450 Kg., 45 980 M. Andet Skrivematerial 5 940 Kg., 7 020 M. Trykte Bøger etc. 49 310 Kg., 220 190 M. Billeder, Kobberstik etc. 18 540 Kg., 99 690 M. Hulglasvarer 239 370 Kg., 161 680 M. Speilglas 59 850 Kg., 123 420 M. Speile 9 570 Kg., 19 600 M. Andre Glasvarer 29 480 Kg., 91 920 M. Porcellæn 80 670 Kg., 118 950 M. Stentøi og Lervarer 144 710 Kg., 104 750 M. Stenvarer 13 410 Kg., 9 200 M. Jernbaneskiner og -sveller 515 530 Kg., 106 690 M. Jernrør 66 490 Kg., 34 560 M. Andre grove Jernvarer 284 220 Kg., 123 750 M. Jernspiger 30 480 Kg., 17 990 M. Andre fine Jernvarer 396 130 Kg., 587 810 M. Blyvarer 43 300 Kg., 15 760 M. Typer 31 510 Kg., 116 050 M. Telegrafkabler 28 590 Kg., 37 860 M. Zinkvarer 44 780 Kg., 53 890 M. Tinvarer 11 220 Kg., 26 410 M. Kobber & Messingvarer 120 560 Kg., 347 020 M. Andre Metalvarer 47 297 Kg., 172 710 M. Dampkedler 14 850 Kg., 10 300 M. Symaskiner og Dele deraf 138 790 Kg., 259 480 M. Andre Maskiner & Maskindele 1 844 010 Kg., 1 902 420 M. Drivremme af Bomuld 16 410 Kg., 35 520 M. Drivremme af Læder 7 220 Kg., 34 100 M. Andre Drivremme 3 480 Kg., 14 540 M. Pianoer 75 800 Kg., 193 900 M. Andre Musikinstrumenter 52 430 Kg., 140 640 M. Telegrafmateriel 5 410 Kg., 20 780 M. Mathematiske og andre Instrumenter 35 290 Kg., 171 860 M. Lommeuhre 509½ Kg., 92 350 M. Taffel & Væguhre 35 070 Kg., 81 300 M. Uhrfourniturer 3 490 Kg., 19 470 M. Geværer 1 730 Kg., 13 610 M. Kanoner af Jern 6 590 Kg., 7 590 M. Dynamit og andre Sprængstoffer 6 220 Kg., 22 760 M. Messingpatroner 8 350 Kg., 29 960 M. Andre tændbare Varer 6 750 Kg., 13 200 M. Børstenbindervarer 8 740 Kg., 33 430 M. Knapper 33 240 Kg., 195 840 M. Tobakspiber 6 340 Kg., 36 640 M. Legetøi 38 630 Kg., 92 530 M. Andre Kortevarer 57 930 Kg., 256 790 M. Stearin og andre Lys 8 460 Kg., 11 670 M. Sæbe 23 810 Kg., 21 430 M. Parfumerier 3 830 Kg., 13 230 M. Andre Industriartikler 69 550 Kg., 15 870 M. Passager og Flytningsgods 39 410 Kg., 90 100 M.

Tilsammen 71 901 279½ Kg., Værdi 45 678 700 M. Raasølv 56,325 Kg., Værdi 8 000 M.

Omsætningen mellem de forenede Riger og Distriktets Vicekonsulsstationer i 1892 var, som følger:

	Fra Norge:	Til Norge:
Altona:	773 654 Kg. Gadesten,	173 840 Kg. Mel,
	236 485 " Træ,	20 790 " Klid,
	100 000 " fersk Fisk,	30 700 " Krudt.
Cuxhaven:	309 Tønder Sild,	
Harburg:	200 Last Træ.	
	Fra Sverige:	Til Sverige:
Altona:	24 418 263 Kg. Gadesten,	401 274 Kg. Kogsalt,
	1 796 970 " Træ,	308 197 " Mel,
	126 423 " Mursten,	500 000 " Rug.
Cuxhaven:	342 Tons Granitsten,	
Harburg:	1 000—1 200 Last Træ,	
	3 398 Tons Gadesten.	

Bilag II.

Fragtnoteringer. Fra Lysekil med Gadesten 5 à $5\frac{1}{2}$ Mk. pr. Ton, fra Kalmar med Planker 30 Mk. pr. Stdr., fra Gefle med Planker 30 Mk. pr. Stdr., fra Fraserburgh med Sild 1 sh. 3 d. pr. Tønde, fra Marseille med Oljekager 9 sh. pr. Ton, fra Ibrail med Korn 15 à 17 sh. pr. Ton, fra Brunswick med Harpix 2 sh. 9 d. pr. Tønde, fra New-York med Petroleum 1 sh. 9 d. à 2 sh. 3 d. pr. Tønde, fra Wilmington med Harpix 2 sh. 6 d. à 3 sh. 9 d. pr. Tønde, fra Savannah med Harpix 2 sh. $4\frac{1}{2}$ d. à 2 sh. $7\frac{1}{2}$ d. pr. Tønde, fra Pensacola med Pitch Pine £ 4 18 sh. à £ 5 pr. Standard, fra Laguna med Farvetræ 30 sh. à 41 sh. pr. Ton, fra Do. med Mahogny 41 sh. 3 d. à 42 sh. 6 d. pr. Ton, fra Altata med Farvetræ £ 3 pr. Ton, fra Jamaica med Farvetræ 27 sh. 6 d. pr. Ton, fra Haiti med Farvetræ 31 sh. 6 d. pr. Ton, fra Mon Island med Guano 21 sh. pr. Ton, fra Santos med Kaffe 32 sh. 6 d. pr. Ton, fra Rio Grande med saltede Huder 35 sh. pr. Ton, fra Pelotas med saltede Huder 32 sh. 6 d. pr. Ton, fra Rosario med Hvide 28 Francs pr. Ton, fra Rosario med Farvetræ 21 sh. pr. Ton, fra Buenos Ayres med Benaske 15 sh., Hvide 22 sh. og Farvetræ 20 à 22 Francs pr. Ton, fra Iquique med Saltpeter 32 à 38 sh. pr. Ton, fra Rangoon med Ris 36 sh. 9 d. pr. Ton, fra Port Elisabeth med Faareuld 7 sh. pr. Balle, Apia med Kobra 57 sh. 6 d. pr. Ton.

For Skibe, der udgik herfra med Stykgods, betingedes Fragten gennemgaaende med en rund Sum. Forøvrigt opgives: Til Gefle med Cokes $3\frac{1}{2}$ Mark pr. Ton, til Stockholm med Salpeter 8 Mk. pr. Ton, til Aalesund med Cainit $5\frac{1}{2}$ Mk. pr. Ton, til Savannah, Charleston og Wilmington med Cainit fra 6 sh. til 7 sh. pr. Ton.

Bilag III.

Saltet Sild. Fedsildlageret var i Begyndelsen af 1892 ikke stort, og Priserne var for KKK 31—27 Mk., for KK 18—20 Mk. Da der imidlertid i Holland i Mai og Juni fandt et rigt Fiske Sted, saa at de Landsdele, der ellers saagodtsom udelukkende benytter norsk Sild, f. Ex. Mecklenburg og Holstein, nu kunde kjøbe hollandsk til dalende Priser 20—12 Mk. pr. Tønde, kunde ikke den nye norske Fedsild i Juli opnaa de almindelige gode Priser; KKK solgtes til 26—30 Mk., KK 26 Mk. og K 21 Mk., hvilke Priser paa Grund af de store Tilførsler i August langsomt gik ned til 22—18, 18—13 og 12—11 Mk., saameget mere som Koleraepidemien indskrænkede Konsumen betydelig. Henimod Slutningen af September begyndte Priserne igjen at gaa op, særlig for KKK, der betaltes med 22 Mk. og i Oktober endog med 24—26 Mk. KK holdt sig fremdeles i 16—17 Mk., i November 15—14 Mk., medens Prisen for K dreiede sig om 11—9 Mk. til Aarets Slutning. KKK stod i November—December i 21—23 Mk.

Gammel Slosild betaltes i Foraaret med 15 Mk. og gik successivt ned til 10 Mk.

Skaaren Sild holdt sig for gammel god Vare i 16—17 og for ny Vare i 18—21 Mk. I November kom der stor Tilførsel af Slosild fra Syd-Norge, og Prisen for den gik derfor hurtig ned fra 20 til 15 Mk. for her oppakket Tønde.

Brisling var ogsaa ifjor knap, og søgtes god Vare for 25—30 Mk. pr. Tønde.

Saltet svensk Sild fandt kun træg Afsætning. For Indmadsild i Tønder efter skotsk Mønster betaltes 16—18 Mk. og for Tomsild 8—10

Den nye Vare opnaaede heller ikke mere, og Udsigterne for flot Salg af svensk Sild er vel kun gode i de Aar, hvor skotsk og hollandsk staar i høje Priser.

Tran. Brun Vare betales i Mai med 32 Mk, i Juni med 31, i Juli med 30, i August med 29, i September med 28/27 Mk. Først i Slutningen af Oktober kom der mere Liv, saa at Prisen i November steg til 31 Mk.; i December, da Frosten indtraadte, dalede den igjen ned i 29 Mk.

For blank Vare betales i Juni 36 Mk. og for Medicintran 40 Mk., i Juli resp. 32/33 og 35 Mk. Ved Aarets Slutning var Prisen for brunblank 33/34, for blank 35/37, og for Medicintran 39 Mk.

Japantran steg i Løbet af Aaret fra 23—27½ Mk. og Sæltran fra 32—37½ Mk.

Norsk Dampmedicintran, som i Begyndelsen af Aaret betales med 45/46 Mk, steg, da Produktionen i Lofoten var mindre end i de to foregaaende Aar, efterhaanden til 70 Mk. for saa igjen at dale ned til 60 Mk.

Jern og Staal. Grundpris pr. 100 Kg. cif. her for: Ima Ima Svensk Smedejern, Lancashire-Stempel, Januar Mk. 17.50, Juni Mk. 17, Oktober Mk. 17.20, Ima svensk Smedejern, gode Mærker, Januar Mk. 17, Juni 16.75, Oktober Mk. 17, Ima svensk Valsetjern, gode Mærker, Januar Mk. 16.75, Juni Mk. 16.50, Oktober Mk. 16.50, Ima svensk Hestekosømjern, gode Mærker, Januar Mk. 17.50, Juni 17.75, Oktober Mk. 17.75.

Grundpris i Januar pr. 1000 Kg. ab Værk for: Ima vestfalsk Stangjern Mk. 102.50, Ima vestfalsk Baandjern Mk. 117.50, Ima vestfalsk Hestekosømjern Mk. 112.50, Ima Siegener Trækulblik Mk. 120.

Pr. 100 Kg. fob. Antwerpen i Januar for: Begisk Stangjern No. 1, Frcs. 11.50. No. 2, Frcs. 12, No. 3, Frcs. 12.75.

Træløst. Svenske Granbattens betales i Januar 1892 med Mk. 97½—100 for 7" med 5 Mk. Afslag for 6" og videre 10—15 Mk. Afslag for 5". Ud paa Vaaren gik Priserne ned; i August og September steg de atter ned til Januarnoteringerne for derpaa igjen at synke noget.

Svenske Granbord fra Gefle, Söderhamn og Sundsvall opnaaede indtil Mk. 100 for 7", Mk. 95 for 6" og Mk. 80 for 5".

For 1ste Sort Gefle Furubord 1 × 6" betales indtil 200 Mk., for 2den Sort samme Dimension 160 Mk. For 1ste Sort 1 × 5" betales 180 Mk. og for 2den Sort 140 Mk. For 3die og 4de Sort maatte Afslag af henholdsvis 50 og 60 % bevilges.

For Furusparrer betales indtil 34 Rpf. for 4 × 4" — 6 × 6", for Gransparrer 10 % Afslag.

For norske ¾ × 5" Forskalingsbord fra Drammen, Fredriksstad, Sandnesund etc. betales i Begyndelsen af Aaret Mk. 4¼—4½, senere ikke mere end Mk. 4⅛—4. Priserne for ¾ × 4½" var forholdsvis bedre.

Priserne for norske „Kanthölzer“ 4 × 5" steg i Januar—Februar fra 43 til 48 Rpf. pr. Kubikfod, men i Løbet af Sommeren gik denne Prisbe-
dring igjen ganske tabt. Først i September—Oktober steg Priserne igjen til 44—45 Rpf. og henimod November til 46 Rpf.

A. Bødtker.

*Skrivelse fra de forenede Rigers Generalkonsul i Hamburg af 1 Marts 1893
om Betingelserne for Udviklingen af vor Handel med de
udeneuropæiske Lande.*

Med den Udvikling, som Industrien nu har naaet i de større europæiske Kulturlande, producerer Europa flere Industriprodukter, end det selv trænger. og det er blevet af stedse større Betydning at finde nye Markeder for dem udenfor Europa. Et Udslag af denne Trang til nye Markeder er det, naar de fleste europæiske Stater, saaledes ogsaa Tyskland, der tidligere har holdt sig fjern fra Kolonisation, nu har søgt at skaffe sig Kolonier i andre Verdensdele; Afrika er i vor Tid saagodtsom delt mellem forskellige europæiske Stater. Desuden har man for at lette Forbindelsen og udvide sin Handel med fjerne Lande oprettet store Dampskibslinier. Tyskland har nu regelmæssige Linier paa næsten alle Verdens Farvande, ligesom Tyskland ogsaa, fornemmelig Hamburg, altid har udmærket sig ved at etablere egne Handelshuse paa de fremmede Markeder til Befæstelse og Udvikling af sin Handel.

Den store Udvikling, Tysklands og særlig Hamburgs Handel har naaet, skyldes for en væsentlig Del, at det har forstaaet stadig at fremme og udvide sine Forbindelser med oversøiske og andre udeneuropæiske Lande. Af nedenstaaende Tabel vil sees, efter hvilken Maalestok Hamburgs Skibsfart paa udeneuropæiske Lande er tiltaget:

	Fra udeneuropæiske Lande til Hamburg ankomne Skibe.		Fra Hamburg til udeneuropæiske Lande afgaaede Skibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Gjennemsnitlig i Aarene 1861—70	509	206 938	535	193 915
— " — 1871—80	832	537 899	745	453 275
— " — 1881—90	1 081	1 115 654	1 075	1 100 655
i Aaret 1891	1 356	1 925 099	1 363	1 992 799

For det hele Tysklands Vedkommende stiller Forholdet sig saaledes:

	Fra udeneuropæiske Lande til Tyskland ankomne Skibe.		Fra Tyskland til udeneuropæiske Lande afgaaede Skibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Gjennemsnitlig i Aarene 1876—80	1 851	1 389 625	1 370	1 085 038
i Aaret 1890	2 165	3 097 734	1 743	2 692 840

Af Interesse er det fremdeles at se, i hvilket Forhold Værdien af Hamburgs Handel med udeneuropæiske Lande staar til Værdien af sammes Handel med de europæiske:

Hamburgs Import.

	Europa.	Amerika.	Afrika.	Asien.	Australien.
	M.	M.	M.	M.	M.
Den aarlige Gjennemsnitsværdi i Tidsrummet 1851—55	217 697 463	61 114 200	1 613 985	8 861 604	136 350
1871—75	645 064 422	217 826 859	7 046 386	13 233 863	3 722 457
Aaret 1891	688 305 930	598 360 690	47 045 160	183 960 320	23 726 590

Hamburgs Export.

	Europæiske Lande.	Udeneuropæiske Lande.
	M.	M.
Den aarlige Gjennemsnitsværdi i Tidsrummet 1851—1855	121 437 297	77 487 207
For Tidsrummet 1856—72 mangler fuldstændige Opgaver.		
Aaret 1891	723 785 990	571 638 850

Af ovenstaaende Opgave fremgaar, at Hamburgs Handelsomsætning med de udeneuropæiske Lande i 1891 var ikke langt fra at være saa stor som med de europæiske. Oplysende kan det ogsaa være at anføre, at Hamburgs Indførsel fra Brasilien alene er ligesaa stor som dets hele Handelsomsætning med de tre nærliggende Lande Norge, Sverige og Danmark.

Værdien af Tysklands Totalimport opgik i 1890 til Rmk. 4 272 910 000 og af dets Totalexport til Rmk. 3 409 584 000; heraf falder ca. 23 % af Importen og ca. 22 % af Exporten paa Handelen med udeneuropæiske Lande.

Til Sammenligning hidsættes nogle Tal, der oplyser om de forenede Rigers Skibsfart og Handel med udeneuropæiske Lande.

I 1890 ankom der til Norge med Last fra udeneuropæiske Lande (væsentlig fra Nordamerika) 47 Skibe med 66 344 Tons og afgik der fra Norge til udeneuropæiske Lande med Last 132 Skibe med 144 997 Tons. Til Sverige ankom der i samme Aar 62 Skibe fra udeneuropæiske Lande med 38 374 Tons, og fra Sverige afgik der 211 Skibe til udeneuropæiske Lande med 131 255 Tons.

Værdien af Norges Totalimport og Export var i 1890 henholdsvis Kr. 208 658 900 og Kr. 131 095 500, hvoraf falder ca. 4 % paa Importen fra og Exporten til udeneuropæiske Lande. Værdien af Sveriges Totalimport var i samme Aar Kr. 377 180 000 og af dets Totalexport Kr. 304 529 000, heraf falder respektive 3 % og 2 % paa Importen fra og Exporten til udeneuropæiske Lande. For begge Landes Vedkommende indtager Nordamerika den fornemste Plads inden de udeneuropæiske Lande, med hvilke de staar i Handelsforbindelse.

Hvilke Artikler der er Gjenstand for de forenede Rigers direkte Import fra og Export til udeneuropæiske Lande, vil fremgaa af følgende statistiske Tabeller:

Norges direkte Import fra og Export til udeneuropæiske Lande i 1891:

	Afrika.		Nordamerikas forenede Stater.	
	Import.	Export.	Import.	Export.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Madvarer af Dyr . . .	—	9 400	2 867 200	253 800
Kornvarer	63 000	1 100	5 625 600	—
Kolonialvarer	900	—	454 000	—
Frugter & Havevæxter . . .	200	—	19 300	14 000
Spirituosa m. m.	200	5 600	11 300	2 800
Spindestoffe	—	—	182 900	1 500
Garn, Traad, Rebslageri . .	—	3 900	5 700	45 900
Manufakturvarer	—	3 500	5 300	—
Haar, Fjær, Skind, Ben, Horn	100	—	1 774 700	59 300
Fabrikation af Do.	—	—	300	3 300
Talg, Olje og lign.	4 500	3 200	1 920 400	25 200
Fabrikater af Do.	—	700	20 900	100
Trævarer uforarb.	—	678 700	119 100	200
Do. forarb.	—	20 700	22 900	1 031 300
Farvestoffe, Farver	—	800	3 100	—
Papir og Arbejder deraf . . .	—	700	1 400	—
Mineralier, Raastoffe	—	8 000	7 400	—
Do. Fabrikater.	—	6 500	5 500	1 500
Metaller, raa	—	2 800	300	—
Do. i Arbejde	—	3 200	47 700	16 500
Skibe, Vogne, Maskiner . . .	—	200	592 300	13 100
Plantestoffe	82 300	—	44 000	—
Andre Varer ,	—	700	14 100	36 600
Tilsammen	151 200	749 700	14 745 400	1 505 100

Nordamerika forøvrigt: Kornvarer, Import 342 800. Talg, Olje og lign., Export 1 300. Skibe, Vogne, Maskiner, Import 96 200. Tilsammen Import 439 000 Kr., Export 1 300 Kr.

Vestindien: Kolonialvarer, Imp. 800. Spirituosa m. m., Exp. 1 400. Mineralier, Fabrikater, Exp. 500. Tilsammen Imp. 800 Kr., Exp. 1 900 Kr.

Sydamerika: Kornvarer, Imp. 100. Kolonialvarer, Imp. 113 500. Haar, Fjær, Skind, Ben, Horn, Imp. 214 800. Trævarer, uforarbejdede, Imp. 500, Exp. 189 700. Do., forarbejdede, Imp. 100, Exp. 15 000. Metaller i Arbejde, Imp. 900. Skibe, Vogne, Maskiner, Imp. 43 000, Exp. 144 300. Tilsammen Imp. 372 900 Kr., Exp. 349 000 Kr.

Australien og andre Lande: Kornvarer, Imp. 100. Kolonialvarer, Imp. 100. Spirituosa m. m., Exp. 400. Garn, Traad, Rebslageri, Imp. 300. Talg, Olje og lign., Exp. 100. Trævarer, uforarbejdede, Imp. 33 100, Exp. 2 702 200. Do., forarbejdede, Exp. 2 800. Papir og Arbejder deraf, Exp. 13 800. Mineralier, Fabrikater, Exp. 18 800. Metaller, raa, Exp. 12 000. Do. i Arbejde, Imp. 100, Exp. 2 300. Skibe, Vogne, Maskiner, Imp. 89 000. Andre Varer, Imp. 300. Tilsammen Imp. 123 000 Kr., Exp. 2 752 400 Kr.

Sveriges direkte Import fra og Export til udeneuropæiske Lande i 1891:

Lande.	Kvantitet.	Værdi i Kroner.	
		Import.	Export.
Egypten :			
Jern og Staal	Kg. 100 998	—	13 887
Trævarer	Kbm. 33 118	—	596 381
			<u>610 268</u>
Algier :			
Korkbark	Kg. 545 648	371 041	—
Jern og Staal	" 50 680	—	6 969
Trævarer	Kbm. 32 189	—	711 948
		<u>371 041</u>	<u>718 917</u>
Tripolis, Tunis, Marokko :			
Jern og Staal	Kg. 145 421	—	19 995
Trævarer	Kbm. 4 167	—	93 524
			<u>113 519</u>
Kaplandet :			
Gjødningsstoffer, Apatit m. m. .	Kg. 1 932 000	135 240	—
Jern og Staal	" 8 550	—	2 138
Trævarer	Kbm. 104 041	—	1 510 094
		<u>135 240</u>	<u>1 512 732</u>
Øvrige Dele af Afrika :			
Jern og Staal, Søm	Kg. 4 153	—	1 661
Trævarer	Kbm. 6 722	—	211 840
Andre Varer	—	—	3 993
			<u>217 494</u>
Asiatiske udenfor Middelhavet beliggende Lande :			
Sukker, uraffineret	Kg. 5 930 864	1 690 296	—
Australien :			
Trævarer	Kbm. 43 490	—	979 642
De forenede Stater :			
Bomuld	Kg. 7 812 012	7 030 811	—
Fartøier & Baade	" —	24 000	—
Gjødningsstoffer, Apatit m. m. .	" 7 911 193	553 784	—
Harpix	" 279 169	36 292	—
Oljekager	" 95 000	11 400	—
Oljer, mineralske, raa og rensede	" 22 671 697	3 388 715	—
Sirup	" 234 672	46 934	—
Hvede, Mais og Rug	" 10 684 867	1 703 237	—
Tobak	" 66 155	138 926	—
Øvrige Varer	" —	708	—
Flytsager	" —	—	27 750
Jern og Staal	" 1 260 895	—	173 373
Klude	" 229 858	—	9 194

Lande.	Kvantitet.	Værdi i Kroner.	
		Import.	Export.
Sten	Kg.	—	1 600
Træmasse	"	3 918 979	419 341
Øvrige Varer	"	—	32 564
		<u>12 934 807</u>	<u>663 822</u>
Vestindien:			
Farvetræ	Kg.	312 000	31 200
Sukker, uraffineret	"	707 907	201 753
Havre	"	217 500	—
		<u>232 953</u>	<u>24 469</u>
Brasilien:			
Cement	Kg.	32 150	—
Jern og Staal	"	570 722	—
Trævarer	Kbm.	37 199	—
Øvrige Varer	"	2 250	—
		<u>1 063 701</u>	
La Plata Staterne:			
Talg	Kg.	380 500	209 275
Trævarer	Kbm.	11 589	—
		<u>209 275</u>	<u>261 663</u>
Andre Stater i Sydamerika:			
Salpeter	Kg.	1 070 000	321 000

Ifølge ovenstaaende Tal er vor Handel med udeneuropæiske Lande i og for sig selv yderst ringe og indtager en ganske underordnet Plads i Forhold til vor Handelsomsætning med det øvrige Europa.

Som bekendt er vor Handel nu væsentlig baseret paa de nærmest liggende europæiske Lande. Exporten indskrænker sig til at omfatte nogle faa, lidet forædlede Varesorter, f. Ex. Trælast, Fisk og Jern, og nogle faa Industriprodukter af Betydning, som Fyrstikker, Træmasse og Papir. Med vor indskrænkede Industri har vi kun i ringe Grad Brug for Raaprodukter til Fremstilling af Industrivarer; vor Import baseres derfor hovedsagelig paa Industriprodukter, Korn og Kolonialvarer. De ikke ubetydelige Kvanta Varer, som kommer fra ikke europæiske Lande og anvendes i de forenede Riger, indføres ikke direkte, men gennem Mellemmænd. Som saadan Mellemand spiller Hamburg en meget betydelig Rolle; hvad vi forbruger af Kaffe og andre Kolonialvarer, kommer til os for en stor Del over Hamburg, og det samme er Tilfældet med oversøiske Huder, Uld og forskellige andre Varer.

Og ikke blot naar det gjælder vor Import, betjener vi os af Mellemmænd, ogsaa vor Export til de udeneuropæiske Lande gaar gennem saadanne. En betydelig Del Jern og Staal, Fyrstikker, Kalveskind, tørret Fisk osv., der fra de forenede Riger exporteres til de udeneuropæiske Lande, gaar ikke direkte til disse, men over Hamburg eller andre af de store europæiske Søfarts- og Handelsbyer.

Tabel over de forenede Rigers Forbrug i 1890 af endel Varesorter, hvormed de dels maa og dels kan forsyne sig fra udeneuropæiske Lande.

	Norge. Tons.	Sverige. Tons.
Kjød	5 153	1 125
Flæsk	7 208	6 327
Hvede	12 175	74 177
Mais	2 015	7 847
Rug	173 729	87 631
Hvedemel	28 921	15 569
Kaffe	8 010	16 485
Sukker, uraffineret		23 640
Tobak, uforarbejdet	1 893	3 415
Uld	1 000	2 070
Bomuld	2 277	14 908
Jute	1 490	3 476
Huder, Skind	4 109	6 624
Talg, Margarin	2 752	2 000
Parafinolje, Petroleum	15 800	39 374
Oljekager & Oljemel	2 366	28 468
Linfrø	5 778	10 709
Gummi, Harpix	1 000	2 300

Med dette Forbrug for Øie ligger det nær at spørge, om det ikke skulde lade sig gjøre at udvide vor direkte Handel med de udeneuropæiske Lande. At der er Felt for en saadan større direkte Handel, har ovenstaaende Tal meddelt os. Men det er ikke let at fremkalde Forandring i de gjeennem lang Tid etablerede og fæstnede Handelsforholde og at bringe Handelen ud af sin vante Gjænge. Fra mange Hold vil der vel ogsaa paa-staaes, at med vore mindre Kapitaler og vort mindre Forbrug konvenerer det os bedre at forsyne os oftere med mindre Kvanta paa de nærliggende europæiske Markeder end at modtage større direkte Forsyninger fra de fjernere udeneuropæiske. Denne Anskuelse synes imidlertid kun da at kunne være berettiget, naar det handler sig om nogle enkelte Varesorter, men neppe her, hvor det gjælder mere eller mindre at frigjøre og udvikle vor hele Handel.

Betingelserne for en saadan direkte Handel er i første Række Oprettelse af egne Handelshuse paa udeneuropæiske Markeder og af direkte Dampskibslinjer til disse. Det er ved Hjælp af disse Midler, at andre europæiske Stater har udvidet sin Handel, og dette Exempel, maa vi følge, om vi vil tænke paa at kunne udvide vor.

Hvad Oprettelsen af egne Handelshuse angaar, saa har jeg i talrige Rapporter, særlig under min Ansættelse i Konstantinopel, fremhævet Betydningen heraf, samtidig med at jeg foreslog Dannelsen af en Exportforening med det Formaal at udvide vor Handel paa de fjernere Markeder.

Hvad dernæst angaar Oprettelsen af direkte Dampskibslinjer, saa behøver jeg kun at henvise til, hvilke Fordele saadanne Linjer har bragt Hamburg og det øvrige Tydskland. De forenede Riger er vel nu snart de eneste Lande i Europa, der ikke har etableret saadanne Linjer paa de udeneuropæiske Lande. Ogsaa hos os bliver nu fra mange Kanter fremhævet Nødvendigheden af at etablere lignende Linjer, saaledes udtaler norske og

svenske kommercielle Udsendinger sig i den Retning. Især har den svenske Exportforening havt sin Opmærksomhed henvendt derpaa, og der fremkom jo engang endog Anmodning til den svenske Stat om, at den skulde understøtte Oprettelsen af en Linje paa Argentinien. Den svenske Exportforenings Agent i Bombay fremhæver i flere af sine Rapporter, hvor vanskelig vore Handelsforbindelser med Indien lader sig udvide, saalænge Varetransporten skal foregaa indirekte med de deraf følgende forøgede Omkostninger, høiere Fragter, Tidstab og Beskadigelse af Varer, hvorved Konkurrancen med fremmed Vare i saa høi Grad vanskeliggjøres og Exporten af billigere Varer, der kun daaalig taaler nogen Forøgelse af Transportomkostningerne, rentud hindres.

Hvad Indien forøvrig angaar, saa er det fra kompetent Hold blevet mig meddelt, at der anslaaes allerede nu aarlig at skibes derhen henimod 20 000 Tons norske og svenske Varer via England og Tydskland med fremmede Dampskibe til Fragter, som i Oktober 1892 var omtrent 100 % høiere, end de, Englænderne og Tydskerne betalte, og at vore Varer til Trods herfor har kunnet udholde Konkurrancen. Fra samme Hold anføres, at Papir, Fyrstikker og Spiger fra Norge kunde blive store Artikler paa det indiske Marked, og at Norge burde kunne dominere den derværende Papirhandel: men alt under Forudsætning af, at direkte Dampskibslinjer kom istand.

Forat vor Handel med udeneuropæiske Lande skal faa et tilstrækkeligt Grundlag, forekommer det mig imidlertid at være nødvendigt, at vi, om muligt, kaster os paa en Masseproduktion af billige Varesorter, der vilde sætte os istand til at anvende større Fartøier og derved opnaa billigere Fragt; samtidig vilde vi da have Anledning til at exportere de mindre Kvanta af dyrere Varesorter, som til enhver Tid maatte være forhaanden. Allerede under min Ansættelse i Egypten fremkastede jeg det Spørgsmaal, hvorvidt det ikke skulde kunne lykkes at basere en regelmæssig Dampskibsforbindelse med Indien paa Masseexport af Is. Paa Grundlag af Oplysninger, som indhentes fra samtlige vore Konsulater i For- og Bagindien, udrbeidede jeg en Rapport herom. Jeg tror fremdeles, at en saadan Isexport, ikke alene til Indien, men ogsaa til forskellige Pladse i Sydamerika, vilde være mulig. Man vil indvende, at Is nu saa let og billig kan fremstilles ad kunstig Vei, og at naturlig Is derfor vil have vanskeligt for at konkurrere. Men hertil kan svares, at samtidig er ogsaa Fragterne blevne saameget mindre, hvorved Konkurrancen igjen letteliggjøres. Fragterne for Is fra Norge vil vel ikke stille sig stort anderledes end de billige Kulfragter fra England. Selv om Fortjenesten paa Isen kun blev ringe, saa vilde en saadan Export have sin store Betydning, naar derved direkte Linjer kunde underholdes og billige Fragter opnaaes. Ihvertfald synes Spørgsmaalet mig at fortjene en grundig Undersøgelse. I Bombay opgives Ispriserne mig at være.

Maskiner leveret til:

Hoteller . . .	£ 2--11—	} pr. Ton. ex Magasin.
Dampskibe . . .	„ 2— 2—6	
Privatfolk . . .	„ 4— 5—	

Det kommer nu an paa, om ikke den naturlige Is er bedre og mere holdbar, og derfor vilde kunne opnaa høiere Priser. Med det Kjendskab, man nu har hos os til Istransporten, vilde vistnok Svindingen reduceres til et Minimum. Forbruget opgives i Bombay at opgaa til ca. 500

Tons pr. Maaned i den hede Aarstid og til 300 Tons pr. Maaned i Tiden November – Februar.

Til Rio de Janeiro indføres der nogen naturlig Is fra Nordamerika. I 1890 opgives Indførselen til 600 Tons. En gros Prisen er mig ikke opgivet; en detail Prisen er baade for kunstig og for naturlig Is 100 Reis pr. Kg. (1.2 à 2.7 Pence, alt efter Kursen). Under særlig stærk Hede kan Prisen stige indtil 400 Reis pr. Kg.

Til Buenos Ayres har der i de sidste 20 Aar ingen Isindførsel fra Nordamerika fundet Sted. Der benyttes nu kun kunstig Is og Prisen for denne opgives at være 3 £ pr. Ton, i Detail, bragt til Kjøberens Hus £ 3—10—, à £ 4 pr. Ton.

Længe kan det vel ikke vare, før Sverige kaster sig paa en Masseproduktion af billigt Jern, og Exporten deraf vil da blive betydelig ogsaa til udeneuropæiske Lande, medens den nu indskrænker sig til at omfatte de dyrere Jernsorter. For Tydskland er Cement en Masseartikel for Export til oversøiske Pladse, og kunde være det samme for os; ja selv en saa billig Artikel som Torvstrø, som vi med Lethed kan tilvirke, er en Gjenstand for Export fra Tydskland til Nordamerika.

Det er her i Hamburg blevet mig meddelt, at der i den sidste Tid er indløbet Ordre til Sverige fra Sydamerika paa finere Bomuldstøier, og at der skulde være Udsigt for et Marked dersteds for svenske Bomuldsvarer.

Fremdeles tror jeg at burde nævne forarbejdet Granit. Under min Ansættelse i Skotland henviste jeg til den betydelige Industri, som Forarbejdelse af Granit gav Anledning til dersteds og pegte paa Skotland som et Marked for vor Raagranit. Siden er der blevet oparbejdet et saadant Marked dersteds, og i 1892 opgik vor Granitexport til Skotland til ca. 10 000 Tons. Saa smukt som dette Resultat er, saa maa man dog opkaste det Spørgsmaal, om de forenede Riger ikke i Lighed med Skotland skulde kunne selv forarbejde Granitten og udføre den i forædlet Tilstand. En stor Del forarbejdet Granit gaar fra Skotland til de forenede Stater og til de britiske Kolonier.

Hvad nu de forenede Rigers Import fra de udeneuropæiske Lande angaar, saa forekommer det mig, at der ogsaa her maatte foreligge et tilstrækkeligt Felt for Udvikling, og at Forbruget hos os af udeneuropæiske Varer vilde kunne blive langt betydeligere, end Tilfældet nu er.

Det handler sig her ikke blot om de Indførselsvarer, som vi nu faar fra de udeneuropæiske Lande ad indirekte Vei, som f. Ex. Kolonialvarer, men ogsaa om saadanne Varer, hvormed nu udeneuropæiske Lande optræder konkurrerende ligeoverfor de europæiske, som f. Ex. Kornvarer; medens vi, naar der var Tale om vor Kornimport, tidligere blot havde vor Tanke henvendt paa Danmark og Preussen og i vor Tid væsentlig tænker paa Rusland, har Nordamerika, Argentinien, Indien og Australien nu begyndt at optræde mere og mere som kornexporterende Lande. Paa Returlast vil det da ikke komme til at mangle de Dampskibe, vi maatte sætte i Rute paa disse Lande.

Ligesaa vigtigt som det er for vor Industri, at vi kan finde Afsætning i udeneuropæiske Lande fer vore Fabrikater, ligesaa vigtigt er det ogsaa, at vi paa en let og billig Maade kan indføre Raaprodukter til Forædling f. Ex. Bomuld, Uld og Huder. Specielt vil jeg nævne Oljefrø og Oljekager, som er Gjenstand for en storartet Udførsel fra Nordamerika og Indien. Vort

Landbrug, der hovedsagelig er baseret paa Kvægavl, er i høieste Grad afhængig af, hvorvidt vi kan skaffe rig og billig Tilgang paa Kraftfoder og da i første Række alle Slags Oljekager. Til Sverige er Indførselen deraf i stadigt Stigende. I Norge er man derimod ikke endnu kommet til Forstaaelse af Kraftfoderets Betydning, og dog skulde denne ligge klart i Dagen her, hvor man ikke avler Hø nok til om Vinteren at underholde paa langt nær det samme Antal Kreaturer, som de vidtstrakte Fjeldbeiter om Sommeren sætter Landet istand til at føde. Længe kan det dog ikke være, før Forstaaelsen heraf trænger igjennem, og før Forbruget af Kraftfoder udstrækker sig til selv den mindste Husmandsplads. Samtidig vilde Indførselen af Oljefrø, Tilvirkningen af Oljekager og Anvendelsen af Oljen fremkalde en betydelig kemisk Industri.

Medens det efter hvad her er anført, synes at være af stor Vigtighed for os at faa direkte regelmæssige Dampskibslinjer istand paa udeneuropæiske Lande, saa vil der vistnok fra Begyndelsen af ikke være Kapital og Vareomsætning nok til at underholde saadanne for hvert af de forenede Riger; det vilde ihvertfald være sikrest og naturligst, at de to Riger her begyndte med at gaa sammen om Foretagendet. Fremdeles er det et Spørgsmaal, om vore Ruter ogsaa i Begyndelsen ikke ogsaa burde medtage enkelte andre europæiske Havne end vore egne. De i fast Fart paa fjernere Fartvande gaaende tyske Dampskibe anløber saavel paa Udreisen som paa Tilbagerisen forskellige europæiske, ikke tyske Havne. Den danske Thingvalla-Linje anløber jo Christiania & Christiansand, og denne Norges direkte Forbindelse med Amerika har, samtidig med, at den har bragt Landets Handel derpaa at tiltage betydelig, i høi Grad bidraget til at gjøre det danske Foretagende muligt. Om en Linje f. Ex. skulde udgaa fra Stockholm, vilde det maaske være Grund til at udvide den til at omfatte St. Petersburg, der selv ikke har direkte Forbindelse med udeneuropæiske Lande, idet Reisen derved kun vilde forholdsvis ubetydelig forlænges og Trafikken vistnok adskillig forøges.

Vanskeligheder opstaar med Hensyn til, hvorledes vi uden for store Kapitaler skal kunne faa saadanne Dampskibslinjer istand. Vi vil ikke kunne skabe mægtige Kompagnier som f. Ex. det franske „Mesagerie nationale“ eller andre af de store Stater subventionerede Dampskibskompagnier. Vi maa skride forsigtig og forsøgsvis tilværks og efterhaanden begynde med Linjer paa New-York, Brasilien-Argentinien og Bombay. Tiden er forsaavidt gunstig for Dannelsen af et Dampskibskompagni med dette Formaal, som vore større Dampskibe har vanskelig for at finde Beskjæftigelse til lønnende Frakter. Som det er blevet fremhævet af den svenske Exportforenings Agent i Bombay, har Norge, særlig Bergen, mange Dampskibe, som specielt vilde egne sig for saadan Fart, og adskillige Aar vil vistnok hengaa, før Følgerne af den stedfundne Overproduktion af Skibe overvindes, og vore Dampskibe vil kunne opnaa en passende Fortjeneste paa anden Maade. Dampskibsselskaberne kunde tænkes at gaa sammen med det nye Kompagni paa den Maade, at der garanteres dem en Minimumsindtægt af sine Skibe, men at de forøvrig skulde have en vis Procent af Kompagniets Fortjeneste. Forøvrig vilde vel neppe hos os mere end i andre Lande saadanne Ruter kunne underholdes uden nogen Statssubvention. Naar man hjemme altid indvender, at saadanne Foretagender bedst vil kunne sættes igang ganske ad privat Vei, saa kan man dertil svare, at man vistnok vilde faa vente længe, om man skulde helt forlade sig paa det private Initiativ. Dette maa optage Sagen til Behandling og sørge for, at

Foretagendet kommer igang, og Staten maa derpaa vise sig villig til at træde støttende til.

I de forenede Riger har man altid vist Udviklingen af de indenlandske Kommunikationer megen og berettiget Interesse; men man bør ikke stanse herved og glemme, at en Hovedbetingelse for vore Landes materielle Opkæmst er stadig bedre Forbindelser med Udlandet, og at det er nødvendigt for os at tage Exempel af det øvrige Europa, der allerede har sikret sig gode og faste Forbindelser med de udeneuropæiske Lande. De Penge, det maatte koste os at knytte lignende Forbindelser, vil være anvendte i et produktivt Øiemed.

C. B.

Havana.

Til Hovedstationen ankom med Ladning fra Norge 3 Skibe, dr. 1 277 Tons og fra fremmede Havne 46 dr. 27 155 Tons.

Til Vicekonsulstationerne ankom fra fremmede Lande med Ladning 46 norske Skibe, dr. 22 948 Tons og i Ballast 132, dr. 63 552 Tons.

Ialt 227 Skibe, dr. 111 310 Tons, hvoraf Dampskibe 201, dr. 102 344 Tons.

Bruttofragter \$ 107 587 (for 3 Skibe dr. 1 705 Tons mangler Meddelelse).

A f g a a e d e: Fra Hovedstationen til Sverige med Ladning 1, dr. 658 Tons, og til andre Lande med Ladning 18, dr. 11 038 Tons, og i Ballast 28, dr. 15 975 Tons.

Fra Vicekonsulaterne til andre Lande med Ladning 158, dr. 83 029 Tons, i Ballast 10, dr. 4 732 Tons

Ialt 225, dr. 163 222 Tons, hvoraf Dampskibe 202, dr. 105 805.

I ovenstaaende Opgave er ikke indbefattet 8 Skibe (hvoraf 6 Dampskibe) ankommet til Vicekonsulstationen Cienfuegos, hvorom nærmere Opgave mangler.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe \$ 1 661.77, hvoraf ved Hovedstationen \$ 380.75.

Af svenske Sibe ankom 6, dr. 2 924 Tons. Erlagte Konsulatafgifter \$ 50.19, hvoraf ved Hovedst. \$ 9.54.

Aarsberetning dateret 31te Marts 1893.

Intet er i Aaret indtraadt, der har forstyrret Øens Ro, og den finansielle Situation har fremdeles været god i enhver Henseende. De sidste Aars gode Sukker- og Tobakhøst har holdt Handelsbalancen i dette Lands Favør og flere Millioner i Guld er indført, hvoraf det meste er forblevet i Landet og saaledes har forøget dets Pengerigdom.

Iaar er Sukkerhøsten ikke saa god som forrige Aar, paa Grund at det tørre Veir, som herskede forrige Sommer, og det antages at Produktionen ikke vil overstige ca. 800 000 Tons mod 970 000 i det foregaaende Aar.

De af Planterne erholdte Priser for Produktet var dog langt over forrige Aars, og der er Udsigt til yderligere Fremgang før Sæsonens Slutning. Dette vil i betydelig Grad opveie den mindre Produktion.

Tobakshøsten. Herom kan intet bestemt endnu meddeles, Udsigterne er dog hidtil gunstige i Vueltas og Partidos Distrikterne, mindre i Remedios Distrikterne.

Frugthøsten var god paa hele Øen.

Norsk Skibsfart. I September f. A. tillod jeg mig at oversende Departementet Opgave over den norske Skibsfart paa Havnen i de sidste 5 Aar og af Frugtudførselen fra Baracoa og Gibara i de sidste 3 Aar. Udenfor Havana, Baracoa og Gibara er Handelen med Frugt ubetydelig. Nogle Norske Seilskibe er befragtet til at indtage Trælast i Zaza, et Sted paa Øens Sydside, og flere andre til Transport af Sukkerladninger til de forenede Stater fra andre Dele af Øen.

De norske Dampskibe „Alert“, „Kitty“, „Kong Frode“, „Banes“, „Yumuri“, „Henry Dumois“, „Albert Dumois“, „Victoria“, „Ask“ og „Breidablik“ har i 1892 gjort mere eller mindre regelmæssige Reiser mellem New-York og denne eller andre Havne paa Øen, medbringende Stykgodsladninger og tilbage medtagende Sukker eller Frugt. Det norske Dampskib „Baracoa“ er ogsaa befragtet til at gaa mellem denne Havn og Pensacola.

Norsk Klipfisk, der, som meddelt i Rapporten af September, med stor Vanskelighed opnaaede Toldfrihed efter 1 September 1891 (i Betragtning af Traktaten mellem de forenede Stater og Spanien og Mestbegunstigelsesklausulen i den da eksisterende Traktat mellem Norge og Sverige og Spanien), har fra 1ste Juli 1892 efter 2den Kolonne af den nye Tarif at betale \$ 1—80 pr. 100 Kg., det samme som Halifax- og Newfoundlandsfisken, medens den amerikanske fremdeles er fri. Forinden 1ste September 1891 erlagde norsk Klipfisk \$ 2—85, kanadisk og amerikansk \$ 1—80; i den nye Tarif har saaledes den norske Fisk opnaaet en Begunstigelse i Forhold til den kanadiske Fisk. Den amerikanske tørrede Fisk, som indføres hertil, er for det meste af daarlig Kvalitet og kan ikke, ialfald ikke i nogen Udstrækning, konkurrere med den norske.

Fra Norge ankom følgende Skibe hid i 1892:

Fra Christiansand Dampskib „Aalesund“, 326 Tons, med Klipfisk. Fragt \$ 2 500.

Fra Bergen Dampskib „Baracoa“, 580 Tons, med Klipfisk. Fragt £ 550.

Fra Christiansund Dampskib „Unita“, 371 Tons, med Klipfisk. Fragt \$ 2 500.

Et Skib afgik til Sverige, nemlig Bark „Chr. Knudsen“, 588 Tons, med Sukker. Fragt £ 806.

Udførselen gik som før mest til de forenede Stater, medens Importen, siden Traktaten med dette Land, er betydelig tiltaget.

Toldsatser. Jeg har i September tilladt mig at tilstille Departementet den officielle Udgate af den nye Tarif, der traadte i Kraft 1ste Juli 1892.

Edward J. Francke.

Budapest.

Aarsberetning dateret 8de April 1893.

I Ungarns Handelsforhold til de forenede Riger er intet nyt Moment indtruffet. Kun Exporten herfra af tørrede Blommer og Bønner synes stedse at stille sig intensivere og regelmæssigere, medens der af Faareuld udførtes mindre til Sverige end før.

Ungarns almindelige økonomiske Forhold viser ogsaa i 1892 en stadig Udvikling, omend Resultaterne nærmest kun i statsfinansiell Henseende har været af større Betydning. De økonomiske Fremskridt hemmedes kun af Koleraen i Aarets 2den Halvdel.

Det er især de om Valutaens Regulering udgivne Love, der har Betydning i statsfinansiell Henseende, og skyldes Finantsministerens Energi, uagtet Vanskeligheder fra østerrigsk Side. Disse Love skal skaffe Landet en Stabilisering af vor Mynts Relationer til de store Handelsstater. Den 14de Mai fremlagdes de hertil hørende 5 Lovforslag, der ogsaa fik Lovskraft. Der fastsættes heri Følgende: Istedetfor den østerrigske „Währung“ træder Guldmyntfod; Myntgrundvægten er et Kilogram, paa et Kilogram Myntguld gaar 2 952 Kroner, Blandingsforholdet er $\frac{9}{10}$ Guld, $\frac{1}{10}$ Kobber, alstaa gaar paa 1 Kg. fint Guld 3 280 Kroner. De andre Love fastsætter den nye Myntoverenskomst mellem Ungarn og Østerrige, om Opfyldelsen i Kroner af Forpligtelser lydende paa Guldgylden, Tillægsbestemmelser til den østerrigsk-ungarske Banks Statuter, samt Modaliteterne for Indløsning af nogle Statsforpligtelser og Anskaffelsen af det til Kronemyntfoden nødvendige Guld. Ved den sidste Lov konverteres den hidtilværende 5 % Sølvrente til en 4 % Kronerente og oprettes et nyt 4 % Kronelaan. Til Gjennemførelse af denne Laaneoperation har Finantsministeren forhandlet med Rothschild Gruppen, og der blev truffet en Overenskomst, der muliggjør Emission i Aaret 1893 af det nye Laan til en gunstig Kurs.

Man lover sig meget af denne Oprettelse af Valutaen, der allerede har havt den bedste Indvirkning paa Ungarns Kredit, idet Kurserne paa Statspapirer har naaet en hidtil ikke opnaaet Høide. Den fremmede Kapital, der ikke mere behøver at regne med Agioens Bevægelser, vil vistnok gjerne søge Placement i Ungarn og trykke Rentefoden ned, og de rigeligere og billigere Penge vil bidrage til et Opsving i den økonomiske Stilling.

Statsbudgettets Ligevægt synes sikret for 1893. Indtægterne anslaaes fra 2den Oktober til 485.27 og Udgifterne til 485.26 Mill. Gulden. Det endelige Resultat af Budgettet for 1892 er endnu ikke bekjendt, men vil vistnok vise et større Overskud.

Paa Handels- og Socialpolitikens Omraade er ikke meget at bemærke. Ikrafttrædendet af Handelstraktaterne med Tyskland, Italien, Schweiz og Belgien har endnu ikke vist nogen særlig Indflydelse paa Export og Handel, hvortil vistnok ogsaa bidrog de yderst ugunstige Prisforhold for de vigtigste Produkter. Virkningerne af den nye Handelspolitik vil derfor først vise sig i Løbet af senere Aar, men imødesees ikke med overordentlige Forventninger.

En Lov er istandbragt, der fastsætter Afholdelse af en stor national Landsudstilling til Høitideligholdelse af Ungarns 1 000 aarige Bestaaen. Denne Udstilling, der er udsat til 1896, skal give et Billede af de nuværende økonomiske og kulturelle Forhold og deres historiske Udvikling, og der ventes deraf en stor Virkning, især for Landets industrielle Udvikling.

Den 9de Mai afgik ved Døden Handelsministeren G. v. Baross, der har havt stor Betydning for Ungarns økonomiske Udvikling.

Udviklingen af Ungarns Kommunikationsvæsen var ikke saa betydelig som i 1891. Jernbanebygningen var mest af lokal Betydning. Flodskibsfarten led under de bestaaende mislige Forhold, der kun vil kunne forbedres ved en Gjennemførelse af øvre Donaus og Jernportens Regulering. Søsksibsfarten er styrket ved Statssubvention, og Udvidningsarbejderne i Fiumes Havn fortsattes.

Kornhøsten i 1892 var ikke gunstig; Udbyttet var middels og Priserne saa ringe, at derved Landbrugernes Indtægter led en Reduktion af ca. 25 pCt. Med Undtagelse af Raps oversteg dog Høsten Gjennemsnittet for de sidste 5 Aar.

I Vindyrkningen var ogsaa i dette Aar en væsentlig Faktor stadige Forholdsregler mod Phylloxera. Disse lover dog gode Resultater; ligesaa vinder Udbredelsen af amerikanske Druer altid større Omfang, ligesom Sandkulturen gjør Fremskridt. Regjeringen bidrager meget til Udbredelse af theoretiske Fagkundskaber, hvilket nødvendiggjøres ved de forandrede Produktionsforhold.

Landbrugerne lægger stedse større Vind paa Kvægavlen, og den indenlandske Race turde hæves paa et høiere Niveau ved rigtigt Udvalg af Stamdyr og større Udskillen af det svagere Materiel. Exportforholdene viser ogsaa stadig Udvikling, og omend Traktaten med Tydskland ikke har opfyldt de i saa Henseende nærede Forhaabninger, er der al Udsigt til, at Exporten did vil tiltage. Indførsel og Udførsel af Kvæg udgjorde i Mill. Gulden i 1892: Hornkvæg, Indførsel 9,20, Udførsel 32, Svin, Indf. 5,80, Udf. 62, Faar, Indf. 0,20, Udf. 1,70, Heste, Indf. 0,44, Udf. 7. Veterinærforholdene har ogsaa forbedret sig. I nogle Comitater forsøgtes Undertrykkelse af Lungesygdom ved offentlig Nedslagtning af de syge Dyr mod Erstatning til Besidderne, og som Følge heraf gik de smittede Kommuner Antal ned fra 111 til 18. Der forberedes nu en Speciallov til Gjennemførelse af denne Foranstaltning i fuld Udstrækning.

Handelen gav i 1892 intet gunstigt Resultat. Den led som overalt af det vedvarende Protektionssystem i de fleste Lande og den overmægtige amerikanske Konkurrence. Især virkede disse Omstændigheder skadeligt paa Kornforretningen. Paa Grund af de nedgaaende Kornpriser i Udlandet, bevirket ved den store Hvedehøst i Amerika, gik Exporten af Hvede istaa, og Forretningen blev tabbringende; ligesaa ved Rug. I Byg kunde Exporten ikke holdes paa den sædvanlige Høide. Veirforholdene før og under Høsten forværrede Produktet, medens Udlandet havde gode Kvaliteter af egen Avl. Havreforretningen var henvist paa det normale Konsum. Maisexporten til Tydskland, der fandt Sted i Aarets første Maaneder, ophørte siden. I Bønner var stor Omsætning med mange Prissvingninger. Melforretningen var ugunstig. Amerikanske Tilbud trykkede Priserne, saa at vor Export kun med store Ofre kunde holdes oppe.

I Blommer var Forretningen i Aarets 1ste Halvdel lidet livlig med nedgaaende Priser. I Juli optraadte Amerika som Kjøber, og Forretningen blev livligere, ligesom Spekulationen i den nye Høst. Den svage franske Høst gav Haussebevægelsen ny Impuls; Exporten antog store Demensioner, og Prisstigningen var indtil sidst i December ca. 50 %.

Ungarns industrielle Udvikling gjorde videre Fremskridt i 1892. 22 nye Aktieselskaber grundlagdes med en Kapital af ca. $10\frac{1}{4}$ Millioner; de gamle gik heldigt og mange forøgede sin Kapital. Ogsaa Smaabedriften viser, takket være Understøttelse fra Regjeringens Side, efter sidste Aars Nedgang nogen Bedring.

Større Opsving viser sig paa Penge- og Effektmarkedet. Den høie Kurs paa Statspapirer og lokale Papirer samt den indre Styrkelse og en vis Selvstændighed ligeoverfor fremmede Børser betegner den betydelige og sunde Udvikling, som Ungarns økonomiske Liv har taget i de sidste Aar. Navnlig styrkedes vore Børsers faste Tendens ved Tilliden til den paabegyndte store Konversion og Pengevæsenets Regulering. De ungarske Statspapirer gik i det Hele frem siden 1891 med gennemsnitlig 5 %, og heller ikke Lokalværdierne antages at have gjort stort mindre Fremgang end i 1891. Ved disse lokale Papirer, der anslaaes til 240 Millioner Gulden, beregnes saaledes Formuesformerelsen til over 13 Millioner mod Værdiformindskelser af ca. 2 Mill. Lokaleffekternes Tilvæxt i Værdi i de sidste 15 Aar anslaaes til ca. 118 Millioner.

Pengeforholdene var lidet vexlende og Tendentsen gik mest i Retning af nedgaaende Rentefod. Endog den sædvanlige Renteforhøielse om Høsten af den østerrigsk-ungarske Bank tiltrængtes ikke dette Aar, og den blev hele Aaret 4 %, samt naturlig endnu lavere i det aabne Marked:

Kurserne paa nogle af de vigtigste Effekter var den 31te Decbr. 1892: 4 %, ung. Guldrente 114,30, 5 % do. Papirrente 100,40, Grundentlastungs-Obligation 95, Ung. allg. Creditbank 360,75, Hypothekbank 187, Oest.-Ung Statsbaner 292,50, Ganz & Co. Maskinfabrik 1865, Drasch'sche Teglværk. 522, Salgotarjaner Kulbergværk 615.

Arthur Altschul,
Vicekonsul.

Indhold: **Budapest** Side 224. — **Hamburg** Side 195. — **Havana** Side 222.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1892 m. M.,

No. 9.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1893.

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

San Francisco.

Skibsfarten 1892.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra andre Lande til Ho- vedstationen	11	14 991	-	-	11	14 991	-	-	15 635
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	15	17 876	26	30 248	41	48 124	-	-	19 620
Ialt	26	32 867	26	30 248	52	63 115	1	1 646	35 255
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Vicekonsul- stationerne	1	635	-	-	1	635	-	-	1 500
” andre Lande fra Ho- vedstationen	7	9 842	5	6 260	12	16 102	-	-	18 840
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	28	32 419	15	17 316	43	49 735	-	-	63 060
Ialt	36	49 896	20	43 576	56	66 472	1	1 646	83 400

For Havari eller Ordre ankom 2 Skibe dr. 2 978 Tons.

Af svenske Skibe ankom 6 dr. 5 962 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen § 274.10, ved Vicekonsulaterne § 857.02, hvoraf tilfaldt Konsulen § 428.51; af svenske Skibe ved Vicekonsulsst. § 77.29, hvoraf tilfaldt Konsulen § 38.65. Ialt tilfaldt Konsulen § 741.26.

Expeditionsafgifter for fælles Exp. § 796.62.

Aarsberetning dateret 31te Marts 1893.

Skibsfart. Direkte Forbindelse med dette Distrikt og Hjemlandet har iaar, for første Gang siden Oprettelsen af Vicekonsulaterne i Puget Sound, fundet Sted, idet den norske Bark „Collector“ gik direkte derfra til Arendal

med en Ladning Trælast, bestaaende hovedsageligt af Skibstømmer. Der vil imidlertid sandsynligvis hengaa adskillige Aar inden en lignende Ladning sendes samme Vei, og ialfald neppe saa længe Bygningen af Træskibe i Norge ligger nede som nu. Skulde denne derimod igjen tage et Opsving vil svært Tømmer upaatvivleligt kunne faaes billigere fra denne Kyst end fra noget andet Sted i Verden, om Fragterne stille sig nogenlunde rimelige.

Norske Træskibe, der, som tidligere har været Tilfælde, i længere Tid har faret i Ruten Puget Sound—Australien og som for at f. Ex. kobbre eller foretage større Reparationer have søgt Fragt til Europa, vilde upaatvivleligt finde det mere regningssvarende at akceptere en direkte Fragt til Norge med saadan Last til lidt under den gjældende til England, end at laste for sidstnævnte Sted og tage Kul eller Ballast derfra hjem; men saalænge Skibsbyggeriet, som før sagt, ligger nede som nu, er der liden Sandsynlighed for at svært Tømmer tiltrænges derhjemme, og for andet Brug vil forhaabentlig hverken det ene eller andet af Broderlandene nogensinde behøve at indføre Trælast.

Alle de hertil og til Vicekonsulstationerne i San Diego, San Pedro og Portland ankomne svenske og norske Skibe bragte Kul fra Storbritannien eller fra Australien, undtagen et, et lidet Skonnertskeib, der kom sukkerlastet fra Sandwigs-Øerne. De der afseilede herfra, gik enten med Hvede til Storbritannien eller i Ballast til Puget Sound for der at laste Trælast. De til San Diego og San Pedro ankomne gik uden Undtagelse til Puget Sound, hvorfra de bragte Trælast til Europa, Australien, Vestkysten af Sydamerika og Norge.

Desværre var hverken Hvede eller Trælastfragterne paa denne Kyst paa langt nær tilfredsstillende, men paa samme Tid har de holdt sig høiere end maaske fra noget andet Sted i Verden, hvorfor vi ogsaa i Aarets Løb havde rigelig Tilstrømning af Skibe, og det uagtet et Antal Fartøier repræsenterende en samlet Tonnage af ca. 80 000 Reg.-Ton var oplagte her i Paavente af bedre Hvedefragter, i hvilken Forventning Rederne desværre bleve helligt skuffede, som nedenstaaende Opgave bedst vil vise. De stillede sig nemlig saaledes til U. K. & Kontinent:

Januar høiest 25/-, lavest 20/-, Februar h. 26/6, l. 18/-, Marts h. 21/3, l. 16/9, April h. 22/6, l. 21/, Mai h. 25/-, l. 22/6, Juni h. 27/6, l. 25/-, Juli h. 27/6, l. 25/-, August h. 27/6, l. 21/3, September h. 25/-, l. 22/6, Oktober 28/-, l. 23/3, November h. 25/6, l. 22/6, December h. 25/-, l. 20/-.

I de sidste Maaneder af Aaret og efterat have holdt deres Fartøier her ifra 5 lige op til 12 à 13 Maaneder og Fragterne vedblev at gaa nedad, blev flere af de større engelske Rederier træt af at vente, og da Hvedepriserne samtidig vare lave, lastede de sine Skibe for egen Regning. Dette lettede Markedet af flere Tusinde Tons Tonnage, og vilde under almindelige Omstændigheder styrket det; men ikke saa denne Gang, tvertimod vedblev Fragterne at gaa nedad, hvortil en Del italienske Skibe vistnok bidrog endel, de vare ialfald de første til at akceptere de lavere Fragtbud; men de kan jo, grundet paa Stadsbidrag seile billigere end andre Nationers. Hvad der vil gjøre det vanskeligt for vore Skibe at konkurrere med de britiske herfra er Størrelsen. Paa et Par Undtagelser nær har Norge ikke Staatskibe over 2 000 Reg.-Tons og Sverige ikke et over 1 500 Reg.-Tons, de rangerer rundt 1 500 Reg.-Tons og under. Disse ere for smaa til at kunne seile sammen med de større fra 2 000 til over 3 000

Reg.-Tons britiske Skibe, som omtrent gaa i Rutefragt paa dette Sted og Storbritannien og kan seiles med Fordel, hvor et mindre Skib neppe vil tjene til Udgifterne; men fra Portland, Oregon, hvor disse svære Kasser ikke kan flyde op, og fra Tacoma, Washington, hvorfra ialfald hidtil blot mere moderate Ladninger kjøbes, vil der intet være til Hinder for dem at binde an med andre Nationers, undtagen selvfølgelig de italienske, saalænge disse faar Statsbidrag.

Sammenlignet med 1891, viser de forenede Kongerigers Skibsfart paa denne Kyst, saavel i Antal som Tonnage, en Forøgelse. For svenske Skibes Vedkommende af 5 Stk. dr. 5 035 Reg.-Tons og for norske do. af 9 Skibe dr. 12 254 Reg.-Tons, men kommer Bruttofragten desværre ikke paa langt nær op til hvad den var i 1891, idet den uagtet den ovenanførte Tiløgning i Tonnagen for norske Skibes Vedkommende kuns beløber sig til £ 35 255 mod £ 38 184 i 1891.

Trælasterne fulgte Hvedefragten, og kan man næsten altid regne paa, at naarsomhelst Sidstnævnte ere daarlige, saa er al anden Beskjæftigelse for Skibe herfra Kysten lidet lønnende. Denne Nedgang i Fragterne tog allerede sin Begyndelse i de sidste Maaneder af 1891; men kunde dengang 45 sh. til Melbourne, Adelaide og Port Pirie og 35 sh. til Sydney opnaaes uden synderlig Vanskelighed, hvorimod allerede i Begyndelsen af 1892 42 sh. 6 d og 32 sh. 6 d respektive var vanskeligt at faa. Senere paa Aaret accepteredes respektive 40 og 30 sh. og ved Udgangen af 1892 vare disse Fragter neppe at erholde. Da til saadanne Fragter intet var at tjene, i enkelte Tilfælde de maaske vilde vare ligetil tabbringende, og der ingensomhelst Udsigter var for snarlig Bedring, sluttede de fleste Rederier sine Skibe for Europa, hvortil Fragterne med Trælaster fra Puget Sound ialfald i Aarets Begyndelse vare nogenlunde regningssvarende. De holdt sig imidlertid ikke længe. Fra 62 sh. 6 d U. K. & Continent i Aarets første Maaneder faldt de stadig indtil i December ikke over 50 sh. var at faa, en Fragt som uagtet absolut tabbringende alligevel accepteredes blot for at faa Fartøjerne hjem.

Som almindelig Regel for San Franciscos Vedkommende og ogsaa for Portlands, har Fragterne saavel hertil som dertil, naar Udfragterne vare daarlige, været høiere end naar gode Fragter herfra kunde erholdes. Ikke saa ifjor, thi ogsaa disse vare lave saavel fra Storbritannien som fra Australien og andre Steder. Desuagtet var Tilstrømningen af Tonnage rigelig, og er der nu paa Veien hertil en ligesaa stor, om ikke større Flaade end der i tidligere Aar har været isigte.

Blandt de hertil befragtede Skibe ere 3 norske, at laste Kul i Skotland. Skotske Kul kommer nu hertil saagodtsom udelukkende i norske Fartøier, hvad der væsentlig har sin Grund i, at de engelske Assurancekompagnier, som Følge af disse Kuls mere end almindelige Tendens til Selvantændelse, og paa Grund af de store Tab de have lidt ved Skib og Ladnings Opbrænding paa Reisen, have sat sine Præmier saa høie, at Indførsel hertil af disse Kul i britisk Fartøi er omtrent umuliggjort. De af vore Skibe som hidtil have bragt disse Ladninger, have siden det norske Skib „Scandias“ Afbrænding i 1882—83, ikke mødt med noget Uheld, ikke engang havt Kullene varme, men vore Assurancekompagnier bør være forsigtige, og kuns tillade de af Fartøjerne, som ere forsynede med de allerbedste Ventilationsapparater, at acceptere disse Fragter.

I Aarets Løb ankom ialt til San Francisco 996 Skibe drægtige tilsammen 1 265 323 Reg. Tons. hvoraf 684 Seilskibe drægtige 776 827 Reg. Tons og 311 Dampskibe drægtig 488 486 Reg. Tons, og afgik herfra ialt 927 Skibe drægtige 1 190 745 Reg. Tons, hvoraf 615 Seilskibe med 691 330 Reg. Tons og 311 Dampskibe med 498 400 Reg. Ton. Heri ikke indbefattet Kystfartøier.

Nedenstaaende Tabel viser Nationalitet saavel som Antal og Tonnage af den samlede Skibsfart paa San Francisco, ankomne og afseilede Fartøier sammenlagte.

	Antal.	Tons.
Amerikanske	1 172	1 244 702
Britiske	546	943 213
Hawaiiske	45	68 452
Nicaraguiske	53	58 673
Tydske	61	88 576
Norske	21	31 467
Italienske	8	12 570
Chilenske	2	2 574
Franske	3	1 416
Equadoriske	3	1 646
Russiske	4	672
Mexikanske	2	122
Svenske	1	1 428
Danske	1	557
	1 923	2 456 068

Handel. Der udførtes søværts i Aarets Løb fra San Francisco Varer til et Beløb af \$ 40 250 000 mod i 1891 \$ 53 880 000, medens Værdien af Importen søværts anslaaes til \$ 45 600 000, mod \$ 53 325 000 i 1891. Dette viser en temmelig betydelig Tilbagegang saavel i Export c. \$ 13 500 000 som i Import c. \$ 8 000 000 og er et noksaa talende Bevis paa daarlige Tider i vor kommercielle Verden. Lave Priser i Storbritanien paa vor Hovedexportartikel Hvede saavel som den Omstændighed, at Frankrige i Sammenligning med 1891 tog forholdsvis lidet af denne Vare, og liden Søgning efter Trælaster nærmest Grundene til Tilbagegangen i vor Export, og maa vel „Mac Kinley Billen“ for Importens Vedkommende bære en væsentlig Del af Skylden.

Hvede. Udbyttet af Hvedehøsten i California i det forløbne Aar tør med temmelig Accuratesse sættes til 22 Miillioner Centals mod 20 Mill. Centals i 1891. Den lod saaledes intet tilbage at ønske i kvantitativ Henseende, men pekuniært har den neppe bragt Fordel til hverken Avler eller Afskiber. Liden Efterspørgsel og lavere og lavere Priser gjorde sig gjældende hele Aaret rundt indtil No. 1 i December Maaned kunde kjøbes for \$ 130 pr. 100 $\text{\textdollar}$ mod \$ 182½ i Begyndelsen af Aaret, og medens Udførselen i 1891 beløb sig til ca. 16 250 000 Centals værd \$ 25 442 000, afskibedes i 1892 kun ca. 9 763 000 Centals værd \$ 14 255 000, en Forskjel i Kvantitet og Værdi af ikke mindre end næsten 6 500 000 Centals og ca. \$ 11 200 000. At en saadan, for en enkelt Bys Vedkommende, enorm Tilbagegang i Export af en Vare, har havt en skadelig Indflydelse paa al Rørelse her og især trykket Fragtmarkedet kan der vel neppe næres nogen Tvivl om.

Exporten af Hvedemel viser i Sammenligning med 1891 ogsaa Tilbagegang, om end i betydelig mindre Grad end Hvede, idet den beløb sig til 1 115 300 Tdr. værd \$ 4 681 000 mod 1 232 000 Tdr. værd \$ 5 782 000 i 1891.

Byg. Denne Kornsort var der i Modsætning til Hvede en temmelig livlig Omsætning i, saavel til Lokalforbrug som til Export, hele Aaret rundt. Der udskibedes ialt 1 327 500 Centals værd omtrent \$ 1 460 000 mod kun 889 541 Centals værd \$ 1 239 000 i 1891. Hovedmassen heraf gik til Storbritanien og bestod af saakaldet „Brewing Barley“. Tidligere har den smukke, fyldige „Chevalier Barley“ nærmest været den, som har været søgt i Udlandet, men synes det, som om den maa vige Pladsen for ovennævnte simplere Sort, ialfald saalænge Fragterne er saa lave som nu. Byghøstens hele Udbytte kan sættes til 7 700 000 Centals. „Brewing“ noteredes i Begyndelsen af Aaret i \$ 117½ pr. 100 $\mathcal{B}$, men gik stadigt nedad, indtil man i December Maaned kunde købe til 95 cent.

Vin. Heraf afsendtes pr. Jernbane og Søværts ialt ca. 10 830 000 Gallons værd \$ 4 712 000, og af „Brandy“ udførtes der 950 000 Gallons værd \$ 1 370 000.

Rosin- og Frugtavlen her i Staten gaar stadig fremad. California-Rosiner synes at vinde mere og mere Indpas overalt og de lader heller intet tilbage at ønske hverken i Udseende eller Smag. Sidste Aars Høst anslaaes til ca. 57 200 000 $\mathcal{B}$. „California French Prunes“ er ogsaa en Vare som har en stor Fremtid for sig. De ere ualmindelig velmagende og foretrækkes allerede nu for de importerede franske Svedsker. Om de ikke allerede ere kjendte i Norge og Sverige, vil det formodentlig ikke tage lang Tid førend de vil finde et godt Marked der. Høstens Udbytte var omtrent 30 Millioner $\mathcal{B}$. og Prisen fra 6 til 8 cents pr. $\mathcal{B}$. For første Gang i større Skala sendtes i 1892 frisk Frugt, Ferskener, Apricoser og Pærer herfra til London pr. Jernbane og Dampskib i saakaldte „Refrigerator cans“. 15 Dage medgik at bringe den til Markedet i London, hvor den blev vel modtaget og solgtes til Priser, som, om Jernbanekompagnierne blot kunde formaaes at komme lidt ned i sine Fragter, vilde stimulere yderligere Afsender, noget der nu arbeides stærkt paa at faa dem til at gjøre.

I Frugtavlen her i Staten er en hel Del Skandinaver interesserede. Mange eier smaa 20 Acres Trakter, hvoraf de synes at ernære sig godt, og en hel Del Løskarle finde Beskjæftigelse i Sæsonen hos de større Eiendomsbesiddere.

Humlen. Udbyttet af Humlehøsten i dette Distrikt anslaaes til 101 600 Baller mod 98 500 Baller i 1891. Rygter i Begyndelsen af Sæsonen om liden Høst i Europa bragte Indehaverne at holde ud for høje Priser og meget faa vilde sælge for mindre end 25 Cents pr. $\mathcal{B}$ for choice. Senere, da det viste sig at disse Rygter vare grundløse, maatte Priserne ned, og omsattes Hovedmassen til fra 17 til 21 Cents pr. $\mathcal{B}$.

Trælast. Saa nøiagtigt som det efter foreliggende, iaar desværre temmelig mangelfulde Opgaver kan udfindes, beløb Udhugsten og Opsugning af saakaldet „Oregon Pine“ sig for Distriktets Vedkommende sig til ca. 2 100 Million Fod eller næsten 250 Millioner Fod mindre end i 1891, men som Følge af Urolighederne i Chili, overfyldte Markeder især i Australien samt i England, og selvfølgelig liden Efterspørgsel, var der intet andet for Sag-

værkerne at gjøre end at indskrænke sin Virksomhed, hvorfor ogsaa paa faa Undtagelser nær, saagodtsom de fleste af disse kuns arbeidede med fra $\frac{1}{3}$ til $\frac{1}{2}$ Del af sin sædvanlige Styrke. Hele Udførselen beløb sig til ca. 121 Millioner Fod værd \$ 1 485 570 mod $135\frac{1}{2}$ Million Fod værd \$ 1 885 302 i 1891. Priserne paa almindelige Dimensioner, som i 1891 vare \$ 8 à \$ 9, kan nu noteres i fra $7\frac{1}{2}$ til $8\frac{1}{2}$ \$ pr. 1 000 superficielle Fod.

Rødt træ. Udførselen heraf beløb sig til ca. 8 700 000 Fod værd \$ 1 553 000.

Hvalfangst. Uagtet et Par af de herfra for denne Bedrift udrustede Skibe kom tilbage tom, maa dog Resultatet for hele Flaadens Vedkommende siges at have været tilfredsstillende, og for enkelte Dampskibes Vedkommende, „Mary DHumes“ og „Karluks“, ligetil udmærket, idet den Førstnævnte fangede 14 og Sidstnævnte 10 Hval (Bowheads). Hele Udbyttet anslaaes til 13 080 Tdr. Olie og 389 400 $\mathcal{H}$ Hvalben mod i 1891 12 124 Tdr. Olie og 220 700 $\mathcal{H}$ Ben. Af Elfenben bragte Flaaden med sig ca. 15 800 $\mathcal{H}$. Priserne saavel paa Olie som Ben vare gode, gjennemsnitlig $42\frac{1}{2}$ c. pr. Gallon Olie og \$ 5,35 pr. $\mathcal{H}$ Ben. Elfenben solgtes til 75 c. pr. $\mathcal{H}$.

Torsk fiskeriet i Behringsstredet, det okotske Hav og ned Choumagin Øerne, hvortil Expeditionerne udrustes her i Byen, gav et Udbytte for 1892 af 1 315 000 Fisk mod 1 220 000 i 1891. Med Undtagelse af meget smaa Kvantiteter som skibes til Australien og Øerne i det stille Hav, og en ren Ubetydelighed der sendes til Middelstaterne, forbruges alt her paa Kysten. Gjennemsnittsprisen var ifjor 4 c pr. Pd. Fiskeriet foregaar fra Skibene med Snøre, og betaler Kompagniet Fiskerne \$ 50 pr. Ton raa Fisk, ca. 500 Fisk til 1 Ton. Rognen benyttes ikke og af Leveren tilvirkes kun Medicintran og meget lidet af det.

Laxefiskeriet. Sæsonen Udbytte anslaaes for hele Kystens Vedkommende, deri altsaa ogsaa iberegnet Britisk Columbia, til 1 388 597 Kasser, hvoraf falder paa Alaska 480,000 Kasser, paa Columbiafloden 502,800 do., paa Britisk Columbia 221 797 do. og Resten paa Smaafloder paa California-, Oregon- og Washingtonkysten. Gjennemsnitlig opnaaedes for Alaska Fisk \$ 1,05, fra Columbia River do. \$ 1,40 og fra Britisk Columbia do. \$ 1,25.

Sælfangsten. Udbyttet heraf beløb sig ialt kuns til ca. 45 000 Skind mod 95 000 do. i 1891. The North-American Commercial Co. fik saaledes kuns 7 000 Skind, alt det var muligt for dem at faa, og United States og Storbritanniens Krydsere holdt de saakaldte „Poachers“ ud af Behringsstrædet, og satte derved en Stopper for deres hensynsløse Slagteri. Priserne vare som Følge af den ringe Fangst betydelig høiere end i 1891 og betaltes saaledes \$ 40 for Alaska Skind og \$ 20 for andre Skind pr. Stykket.

Den Omstændighed, at der i dette Distrikt produceres næsten Alt, hvad de forenede Kongeriger har at exportere, umuliggjør saa omtrent Indførsel derfra.

Smaaquantiteter af Damptran, Stokfisk, Sild & Anchovis kommer hertil, saaledes i 1892 ca. 100 Tdr. Damptran, der opnaaede en Pris af \$ 20 pr. Td. og ca. 50 000 $\mathcal{H}$ Stokfisk, som solgtes til 6 Cent pr. $\mathcal{H}$. Træmasse kom der intet af, da Alt hvad der tiltrænges heraf paa denne

Kyst nu fabrikeres af den i Consulatets tidligere Rapporter omtalte Fabrik i Oregon til billigere Priser end det kan indføres for.

Svensk Jern forbruges her nu neppe mere end ca. 1 500 Tons af, og af svensk Tjære ikke over 500 Tdr. aarlig. Jernet solgtes til gjen-nemsnitlig 3 Cents pr. $\mathcal{T}$ og Tjæren til fra $5\frac{1}{2}$ op til 6 $\mathcal{S}$ pr. Td. Ubety-deligheder af svenske Fyrstikker saaes i Markedet.

Sundhedstilstanden i Distriktet har været god, hvorimod Arbeidsløsheden har været temmelig stor, og maa man paa det Bestemteste fraraade andre end de som har Penge nok at købe Land, at søge herud, Tjenestepiger undtagen, thi de kan altid faa Beskjæftigelse til høi Løn, 20 à 25 Dollars pr. Maaned.

A f A r v e m i d l e r hjemsendtes til Norge $\mathcal{S}$ 1 449 31.

Fra de hertil ankomne Skibe rømte 67 Mand og afmønstredes 6 Mand. Der paamønstredes igjen 68 Mand.

Consulatets Adresse er fremdeles 214 Californiastreet og Telegramad-resse: Lund.

K. H. Lund.

Messina.

Hertil ankom til Hovedstationen fra Norge med Ladning 19 norske Skibe, dr. 7 127 Tons og fra andre Lande med Ladning 71, dr. 34 575 og i Ballast 11, dr. 3 202 Tons.

Til Vicekonsulaterne ankom fra fremmede Steder med Ladning 93 Skibe, dr. 48 376 Tons og i Ballast 135, dr. 69 691 Tons.

Ialt ankom 329 Skibe, dr. 162 971 Tons, hvoraf Dampskibe 312, dr. 156 782 T. Bruttofragter fra Norge til Hovedstationen Lire 69 605, fra andre Lande til do. L. 241 000, fra andre Lande til Vicekonsulaterne L. 288 050, ialt L. 598 655.

Der afgik fra Vicekonsulaterne til Norge med Ladning 90 Skibe, dr. 55 901 Tons, til Sverige med do. 1, dr. 429 Tons, og til andre Lande med do. 120, dr. 50 318 Tons og i Ballast 20, dr. 15 061 Tons. Fra Hovedstationen afgik til fremmede Lande med Ladning 69 Skibe, dr. 26 861 T. og i Ballast 31, dr. 18 412 Tons. Ialt afgik 331 Skibe, dr. 166 982 Tons, hvoraf Dampskibe 313, dr. 159 507 Tons. Bruttofragter til Norge Lire 1 155 300, til Sverige L. 13 000, til andre Lande fra Hovedstationen L. 142 000, fra Vicekonsulaterne L. 352 470, ialt L. 1 662 770.

Af svenske Skibe ankom 16, dr. 13 786 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. L. 2 872.90, ved Vicekonsulaterne L. 9 648.60, hvoraf tilfaldt Konsulen L. 4 824.30 Af sven-ske Skibe ved Hovedst. L. 100.20, ved Vicekonsulaterne L. 783.65, hvoraf tilfaldt Konsulen L. 391.80. Ialt tilfaldt Konsulen L. 8 189.20. Expeditions-afgifter af norske Exp. L. 681.50, svenske L. 51.86.

Aarsberetning dateret 30te Marts 1893.

S k i b s f a r t e n. Til Messina Konsulatdistrikt ankom i Aaret 1892 ialt 344 norske og svenske Fartøier, fordelt paa følgende Steder:

Messina 103 Fartøier, dr. 46 455 Reg.-Tons, Augusta 12, dr. 7 022, Catania 66, dr. 30 672, Girgenti 30, dr. 13 141, Licata 9, dr. 4 574,

Milazzo 2, dr. 1 496, Palermo 13, dr. 8 869, Riposto 13, dr. 5 195, Scoglitti 1, dr. 284, Siracusa 12, dr. 6 153, Trapani 83, dr. 52 555; tilsammen 344 Fartøier, dr. 176 416 Reg.-Tons.

Imod i 1891, 376 Fartøier, dr. 180 256 Reg.-Tons, 1890, 321, dr. 135 208, 1889, 114, dr. 59 972, 1888, 112, dr. 59 827, 1887, 177, dr. 92 993, 1886, 205, dr. 100 316, 1885, 294, dr. 146 407.

Antallet af ankomne Fartøier var altsaa lidt mindre end i 1891, men repræsenterer alligevel en ret anelig Trafik. Af nævnte 344 Fartøier fra de forenede Riger var 15 svenske og 329 norske. Næst efter det engelske Flag er det norske det, som af alle fremmede Nationers vaier hyppigst i Siciliens Havne.

Den optjente Bruttofragt paa Udgaende og Indgaende var for norske Fartøiers Vedkommende $2\frac{1}{4}$ Million Lire og for svenske Fartøier $\frac{1}{4}$ Million, altsaa tilsammen $2\frac{1}{2}$ Million Lire ligesom i det foregaaende Aar. Omtrent Halvdelen af denne Sum optjentes alene paa Udgaende fra Trapani med Salt til Hjemlandene, og en større Del af den anden Halvpart optjentes af norske Dampere i Maanedsbefragtning for siciliansk Regning (Messina og Catania)

10 norske Dampskibe var optaget i sidstnævnte Trafik fra to til fem Maaneder, hovedsageligt i Frugtfarten mellem Messina, Catania og Triest. Imod Formodning har det til Dato ingen nævneværdig Indflydelse havt paa Efterspørgselen efter norske eller svenske Dampere, at den saa meget omstridt Klausul i den nye Handelstraktat mellem Italien og Østerrig, angaaende eventuel Nedsættelse af Tolden paa Vin i Fade — fra 50 Lire pr. Hektl. til $5\frac{3}{4}$ Lire — sluttelig blev tvungen igjennem af Italian trods alle Vanskeligheder fra Østerrig-Ungarns Side. Muligens vil det først vise sig til næste Høst, om vore Dampskibe vil have nogen Fordel deraf.

Trods alle Hindringer tiltog Exporten af syditalienske og sicilianske Vine til Østerrig ganske betydeligt i den forløbne Høst, og endnu større vil Trafiken sikkert blive til næste Saison, efter at nu alle Vanskeligheder er ryddet af Veien.

Fragterne for de i Maanedsbefragtning sluttede Dampere var temmelig lav, men grundet paa Fragtmarkedets daarlige Stilling overalt, var man hjemme glad ved at kunne anbringe Skibene hernede endog til lave Maanedsfragter. Jeg skal her nævne: et Dampskib paa 373 Tons, 5 200 Lire, et paa 346 T., 6 000 L., et paa 345 T., 5 500 L., et paa 340 T., 5 500 L., et paa 329 T., 4 800 L., et paa 316 T., 5 600 L., alt Netto pr. Maaned, hvorved som bekendt Kul, Havneudgifter, Lodspenge og Konsulatafgifter etc. betales af Befragterne. Gjennemsnitlig kan man regne, at foranstaaende Nettofragter svarer til den dobbelte Bruttofragt, og efter dette Forhold har Udregningen af Totalfragterne i Statistiken for dette Distrikt fundet Sted.

Befragterne af disse norske Dampskibe kunde lidet eller intet fortjene, hovedsageligt fordi et stort ungarsk Dampskibsselskab har oprettet en ny Linie paa Messina, og for at faa Varer til sine store Skibe, har dette Selskab nedsat Fragten til Triest pr. Kasse Frugt til 35 Centimer. Det er imidlertid neppe sandsynligt, at dette kan fortsættes længe, og om end Efterspørgselen efter vore Dampskibe til denne Trade har været ugunstigt paavirket fremigjennem Høsten og nærværende Vaar grundet paa denne Konkurrence, saa er der dog Udsigt til, at det kan blive bedre til kommende Høst, naar Ungarernes store Apparat er gaaet istaa.

Med Stenkul fra England ankom et Par svenske og flere større, norske Dampskibe. Fragterne var meget lave, 7 sh. 6 d. pr. Ton (9 sh. 6 d. for

Cokes) for store Dampskibe og høiere for mindre Fartøier. Yderst faa af det svenske Lloyds Skibe besøgte Siciliens Havne. De bragte tildels Stenkul herved og gik hjem med Frugt, Svovl og Olivenolie.

Ingen norske eller svenske Dampskibe deltog i Frugtfarten paa Amerika.

Til Rusland befragtedes et norsk Dampskib paa 910 R. Tons for £ 700 at laste i tre sicilianske Havne.

Indførselen af Stokfisk til Messina foregik for Størsteparten med norske Fartøier, direkte fra Bergen. Disse Skibe optjente alene med denne Artikel over 70 000 Lire, og Afskiberne i Bergen havde desuden færre Klager over Vægtmangel, forsinket Ankomst etc. end Tilfældet er, naar Varerne ankommer med de engelske Dampere.

Man kan derfor ikke nok frasaade at benytte den engelske Linie over Hull til Befordring af Stokfisk til Italien. Foruden den høie Fragt, ca. 7 Lire pr. Bundt (mod $5\frac{1}{2}$ à 6 Lire med direkte norske Dampere), er den Omstændighed, at man er aldeles prisgiven Englændernes Vilkaarlighed ved Omladningen, nok til at anbefale Forsendelse med norske Dampskibe fremfor med fremmede Linier.

Det er beklageligt at konstatere, at ogsaa et tydsk Kompagnie har kastet sig ind paa dette Feldt, der dog udelukkende burde udnyttes af Nordmænd. Det er ikke Meningen her at diskutere det Heldige eller Uheldige i, at de store Exporthuse i Vestlandets Byer benytter sin Magt til at forhindre, at de smaa Exportører faar let Adgang til at skibe sine Varer med direkte Baade, ja det er endog min Mening, at Skibning af Stokfisk og Klipfisk til Italien og Spanien fra for mange Kanter og for mange Hænder er til absolut Skade for Landets Interesser, og sjelden til Gavn for de enkelte Privates, men hvad jeg her skal tillade mig at fremholde med Beklagelse er, at naar nu engang denne Tendents er tilstede fra de mange, mindre Exportørers Side at skibe sine Varer med direkte Dampskibe i nogenlunde fast Route, denne Trang ikke er blevet sekunderet af et dygtigt Hoved ved Oprettelse af en fjortendaglig eller treugentlig Route fra Vestlandets Byer til Middelhavet med norske Dampskibe istedetfor med tyske.

Det er en Selvfølge, at Oprettelsen af en altfor regelbunden Linie blot vilde bringe Tab, hvis ingen Subvention kunde erholdes fra Statens Side; men hvis det i forrige Høst har vist sig, at det lønnede sig for Bremerne at holde tre, fire Dampere i denne Trafik ved at lade i to eller tre Havne i Norge og ved at losse i Spanien, Portugal eller Italien efter som det traf sig, saa kan man med temmelig Sikkerhed kunne paastaa, at det vilde have lønnet sig endnu langt bedre for en norsk Linie med 4—5 Dampere, naar Sagen blev drevet paa en praktisk Maade, uden altfor stort Apparat.

Naar man betænker, at maaske Hundreder af Dampere i forrige Aar neppe mere end dækkede sine Driftsomkostninger, saa er Sagen end mere paafaldende, og uvilkaarligt kommer man paa den Tanke, at mange af de Mænd, der ellers gik i Spidsen, naar det gjaldt et saa nationalt Foretagende, ikke vil, at en saadan Linie oprettes.

Oppositionen har dog ikke havt andet Resultat end det, at fremmede Nationer har grebet Ideen og bragt den til Udførelse, og at derved Hundrede Tusinder aarligt gaar tabt for vor Skibsfart, der dog har saa daarlige Tider at kæmpe med.

Hvis dette ikke snart bringes i et andet Spor, kan man snart opleve at de tyske Dampere regelmæssigt bringe Salt fra Cadix eller Trapani hjem til Bergen!

Samhandelen mellem de forenede Riger og Sicilien var noksaa livlig i 1892. Af Stokfisk indførtes fra Bergen 25 000 Baller à 100 Kilo. Sjelden er et saa stort Kvantum blevet importeret til Messina som i forrige Aar, og naar jeg i min foregaaende Aarsberetning omtalte, at til moderate Priser af 55 à 60 Lire cif. vilde mindst det dobbelte af det i 1891 ankomne Kvantum Rundfisk (8 000 Baller) kunne omsættes i Messina, saa viste det sig, at jeg kunde have sagt: det tredobbelte.

Rigtignok lagrer her endnu et Par Tusind Baller, men ogsaa disse vil antageligvis være konsumeret, inden den nye Fisk kommer paa Markedet.

Priserne stillede sig ved Saisonens Aabning saaledes: 56 Lire cif. for Samfæng, 62 for alm. Hollænder, men gik, grundet de bergenske Indehaveres Mangel paa Fasthed og Sammenhold, ned til 50 Lire cif. for Samfæng og 55 for alm. Hollænder.

Uberegnelig Skade tilføiedes Norges Stokfiskhandel ifjor derved, at enkelte Exporthuse, for at insinuere sig hos de italienske Fiskeimportører, lod trykke og uddele, dels direkte med Posten dels gennem sine Agenter, ugevis Hundreder af Circulaire, hvori Italienerne paa det nøieste underrettedes om det store Kvantum Rundfisk, der var samlet i Norge, og om Udsigterne til meget lave Priser.

Naar hver enkelt Fiskekjøber hernede fra forskellige Hold modtager disse Circulaire, saa kan Følgerne ikke udeblive. Importørerne mærkede strax, at de var Situationens absolute Herrer, og ved at holde tilbage med sine Ordres, bragte de Priserne 5—6 Lire ned pr. Balle, og paaførte derved den bergenske Handelsstand et uhyre Tab.

Jeg har oftere advaret mod disse Forretningshuses Aabenmundethed, der i exceptionelle Aar som 1892 er absolut landsskadelig. I almindelige Aar med en regulære Production af Stokfisk er de bergenske Indehavere fastere, og Commissionairernes ubetimelige Circulaire kan da ikke gjøre saa megen Skade.

Først hen i Oktober tog Priserne sig op igjen, men kunde dog ikke naa op til de ved Saisonens Aabning anlagte Quoteringer.

Selvfølgelig vilde Exporten være gaaet jævner og flottere for sig, om Aabningspriserne — der i og for sig var moderat — var blevet opretholdt.

Af norsk Klipfisk ankom hertil næsten intet. Derimod indførtes fra Newfoundland 6 Ladninger engelsk Klipfisk paa tilsammen ca. 8 000 Quintaler.

Fra Sverige ankom et Par smaa Ladninger Træl原因, ligesom der ogsaa ad indirecte Vei, Hull og Hamburg, ankom endel svensk Jern og Træl原因.

Der udskibedes til Sverige og Norge fra Sicilien, dels med egne dels med fremmede Nationers Skibe, et ikke ubetydeligt Kvantum Svovl, Bomolie, Appelsiner, Mandler, Nødder etc.

Exporten af Salt fra Trapani til de forenede Riger var enorm. Af den samlede Saltproduction i Trapani — ca. 120 000 Tons — udskibedes alene til Norge $\frac{3}{4}$ Dele eller ca. 90 000 Tons i 81 Fartøier, mest Dampskibe. Til Sverige udskibedes ca. 3 000 Tons i 6 Fartøier, ogsaa hovedsageligst Dampskibe. Prisen paa Saltet i Trapani var i Gjennemsnit Lire 7 pr. Ton.

Ogsaa fra Augusta udskibedes 7 Ladninger Salt til Norge og to til Sverige.

Siciliens Handel havde ikke noget godt Aar i 1892.

Udbyttet af Frugtavlen var i kvantitativ Henseende tilfredsstillende; for Citronernes Vedkommende rigeligere end for Appelsinernes, saa at man regnede i Gjennemsnit $\frac{3}{4}$ Udbytte. Bønderne og Proprietairerne erholdt ved Saisonens Aabning Lire 4 pr. Kasse og for Appelsiner Lire $3\frac{1}{2}$, senere

mere. Exportørerne kunde imidlertid selv med disse lave Priser ikke erholde sine Penge igjen, ja mange tabte hele Formuer, idet Markederne i Amerika, hvorhen ca. 4 Millioner Kasser aarlig sendes i Consignation og auktioneres, laa aldeles nedfor.

Svovlminerne gav heller ikke noget daarligt Udbytte, hvad det udvundne Kvantum angaar, men Udlandet var sparsom med Indsendelse af Ordres, og følgelig var Sælgelysten stærkere end Kjøbelysten og Priserne derfor lave. Man betalte for den almindelige 2den Kvalitet gjennemsnitlig Lire $7\frac{1}{2}$ pr. 100 Kilos.

Svovltrafiken beskæftiger i gode Aar ca. 50 000 Arbeidere, der med en yderst ringe Dagløn fører en kummerlig Tilværelse. Naar da Svovlpriserne falder, indskrænkes Produktionen, og Tusinder af Arbeidere bliver brødløs. Der opstaar da megen Nød i hine Egne under saadanne Omstændigheder, og mange Forbrydelser mod Liv og Eiendom forøves.

Exporten af Svovl indbringer aarlig Sicilien omkring 30 Millioner Lire.

Vinhøsten var ujevn, og omend noget mere Liv ytrede sig i Vinexporten, efterat Toldstridighederne med Østerrig var blevet udjævnet til Italiens Fordel, som foran berørt, saa er man langt ifra at række den Trafik, som herskede her for 6—8 Aar siden før Afbrydelsen af den fransk-italienske Handelstraktat. Det gaar dog jevnligt fremad med Exporten af de saakaldte „Vini da taglio“, og den italienske Regjering gjør sit Bedste for at ophjælpe Vinhandelen ved at lette Transportomkostningerne, saavel pr. Jernbane som pr. Dampskib, og ved at slutte nye Traktater.

Endnu snarere vilde Vintrafiken tage sig op til den tidligere Betydning, hvis Producenterne selv lagde mere an paa Kvaliteten. Dette er imidlertid ikke Tilfældet, og i den nærmeste Fremtid vil det antageligt stille sig saa, at de nordligere Landsdele kommer til at exportere mere Druer end Vin, og de sydligere Provindser, specielt Sicilien, vil fortsætte at udskibe sine fra Naturens Side saa rige Vine, hvilke dog paa Grund af den mangelfulde Behandling ikke vinder det udenlandske Publikums Bifald.

Det vil saaledes overlades Tydskland og Østerrig at producere gode, velsmagende Vine af de norditalienske Druer og de syditalienske Naturvine.

Om det vil lykkes dem saa godt, som det var lykkets Frankrig, vil Fremtiden vise.

Englændene har vist, hvad der kan udrettes med de sicilianske Vine, idet deres mægtige Etablissementer i Marsala aarligen exporterer større og større Kvantum Luxusvine til alle Verdens Lande.

Olivenhøsten slog feil i 1892, saavel for Siciliens, som for det øvrige Italiens Vedkommende.

Mange var de Stridigheder, til hvis Løsning dette Konsulats Assistance blev paakrævet, og med Tilfredsstillelse kan jeg konstatere, at de fleste løstes paa en for vore Landsmænd heldig Maade.

Det var ikke allene Skibsførerne, for hvis Ret og Rettigheder Konsulatet hyppigt maatte skride ind, men ogsaa for den svenske og specielt den norske Handelsstands Interesser maatte Konsulatet oftere optræde kraftigt. Det er da i Regelen vore Landsmænds Godtroenhed, der bringer dem til at give Kredit uden at være sikkert Accept mod Dokumenterne, til at sende Varer i Consignation etc. etc., og naar den lovede Betaling da som oftest udebliver, maa Konsulatet træde imellem og med det Gode eller Onde se til at faa Sagen ordnet.

I Regelen heder det da, at man havde taget Oplysninger hjemme, og efter dem at dømme var Vedkommende en respektabel Mand. Dette er

imidlertid altid relativt at forstaa; thi naar denne sydlandske Respektabilitet kommer i Konflikt med Lysten til at bedrage den Fremmede, saa ligger oftest Respektabiliteten under. Fristelsen bliver den „respektable“ Mand for stor, men ved rettidig Indgriben fra Konsulatets Side, bringes Affæren som oftest igjen paa ret Vei.

Ingen vigtigere Arbejder udførtes til Forbedring af Siciliens Havre.

Sundhedstilstanden var udmærket i forrige Aar saavel paa Sicilien som overalt ellers i Italien. Jeg fandt det nødvendigt forløbne Høst at opponere mod, at dette Distrikt, det eneste, der jevnligt staaar i direkte Forbindelse med de forenede Riger, erklæredes kolerasmittet. Det var jo høist usikkert, om de to Dødsfald paa Capri var Kolera eller ei.

Ihvertfald gik min gjentagende Forudsigelse, at der ingen Fare var for, at en Epidemi skulde udbryde, lykkeligvis i Opfyldelse.

Konsulatet er fremdeles i Via Garibaldi No. 102, Kontortid fra Kl. 10—2.

Til Messina ankom i Aaret 1892 ialt 4 793 Skibe dr. 1 683 731 R. Tons, 1891, 4 986, dr. 1 675 566. 1890, 4 788, dr. 1 738 823. 1889, 4 835, dr. 1 582 479. 1888, 4 801, dr. 1 477 242; heri ogsaa indbefattet Fartøier, ankomne for at reparere Skade, for at tage Kul eller for at søge Ordre.

I. C. Martens.

Wien.

Aarsberetning dateret 11te April 1893.

Allerede i mine tidligere Beretninger henviste jeg til Valutareguleringen; denne Foranstaltning indbefatter Indførelsen af Guldvaluta og Fundering af den svævende Statsgjæld. Parallel hermed løber Statsgjældens Convertering, forsaavidt denne er forrentelig til mer end $4\frac{2}{10}$ Procent.

Med Østerriges finansielle Consolidering, gennem den endelig vundne Ligevægt mellem Indtægter og Udgifter, hvilken saagar muliggjorde betydelige Aarsoverskud, og endelig ved den tilveiebragte Handelstrafiks Stabilitet, der skaffedes ved de forskjellige Told- og Handels Traktater, er den nødvendige faste Basis til at foretage den store Operation vundet.

I det jeg overspringer de nu følgende Raadslagningers og Forberedelsers Mellemstadier, berører jeg de Love i hvilke vort Pengevæsens Reform udtrykkes; disse Love er dateret 2 August 1892 og lyder som følger:

I Stedet for den gamle østerrikske Myntfod træder Guldvaluta, hvis Regnskabsenhed er Kronen som deles i 100 Heller. Der præges Guldstykker til 20 og 10 Kroner, Sølvstykker til 1 Krone, Nickelstykker til 20 og 10 Heller og Broncestykker til 2 og 1 Heller. Prægningen af østerrikske Dukater fortsættes, dog indstilles Prægningen af Guldstykker til 8 og 4, og Sølvstykker til 1 Gylden, ligeledes ophører Indløsning af Sølv til de hidindtil fastsatte Priser, kun de saakaldte Levantinerthaler, en Handelsmynt fra Aaret 1780, bliver emitteret. De nu for Tiden cirkulerende Papir- og Sølv-Penge bliver efter Haanden indtrukket, og i deres Sted udgives Kroner, hvoraf 2 er lig 1 Gylden af den gamle østerrikske Myntfod. Værdirelationen i Forhold til udenlandsk Mynt er fastsat saaledes, at 2 Kroner, eller 1 Gylden, er lig 2 francs 10 centimer, eller 1 Mark 70 Pfennig. Den øster-

rigsk ungarske Bank er forpligtet at indkjøbe Guldbarer til en Pris af 3 276 Kroner for 1 Kg. fint Guld. Regjeringen er autoriseret at optage et Guld-Laan paa 183 456 Millioner østerrikske Guld-Gulden forrentelig til 4 Procent. De ovennævnte Bestemmelser nøiagtiggjør hele Aktionens Omgang, dog kan den naturligvis ikke fuldføres pludselig. At bemærke er ligeledes; at Regjeringen autoriseredes til at convertere de Laan der er forrentelig til mere end $4\frac{2}{10}\%$ mod saadanne til 4 %. I første Linie gjælder det at tilveiebringe Guld, dette sker ved Regjeringen Kjøb for de eksisterende betydelige Cassa Beholdninger, ved Indløsning fra den østerrikske ungarske Banks Side, og endelig ved det nævnte Laan, hvilket har til Hensigt at indløse den Østerrike vedkommende Andel af de for Tiden cirkulerende østerisk—ungarske Banknoter, denne Andel udgjør for Østerrike $218\frac{4}{10}$ Millioner og for Ungarn $93\frac{6}{10}$ Millioner Gylden.

Af dette Laan blev i den seneste Tid 60 Mill. Gylden oplagt til Tegning, saavel i Østerrike som i Udlandet, det blev flere Gange overtegnet og er herved foreløbig $\frac{1}{3}$ af de udkrævede ca. 183 Mill. Guldgylden dækket, angaaende Resten er foreløbig ikke bestemt noget.

Omtrent de samme Bestemmelser som i Østerrike blev ogsaa truffet i Ungarn, saa Østerrike—Ungarn befinder sig paa god Vei at skaffe det nødvendige Guld. Hvorlænge det vil vare lader sig for Tiden ikke bestemme; imidlertid løber den gamle østerrikske Myntfod parallel med den nye Guld-eller Krone-Mynt, jo mere der udgives af den Sidstnævnte, desto mer inddrages af den Førstnævnte. Hidindtil er Sølvpengene af den forhenværende saakaldte Konventionsværdi indtrukket og snart vil sandsynligvis 2 og $\frac{1}{4}$ Gyldenstykkerne inddrages. Understøttet bliver hele Valutareguleringen af den Gevinst der opstaar ved Prægning af Skillemynten (Nickel og Broncestykker) som omtrent beløber sig til 28 Millionrr, og af Rentebesparelse i Følge af Konverteringen, denne Besparelse beløber sig til ca. $1\frac{8}{10}$ Million Gylden aarlig og anvendes til delvis Forrentning af det nye Guld Laan. At bemærke er endvidere at det i Østerrike anskaffede Guld er af amerikansk Oprindelse, og at de europæiske Staters Guldbeholdning, uagtet den store Guldindførsel til Østerrike, ikke viser nogen Aftagen men før Tiltagen. Valutareguleringen bliver ogsaa begunstiget ved Østerrikes Budget. Regnskabsafsluttelsen for 1892 er rigtignok ikke udgivet enda, dog viste samme for 1891 et Overskud af 14 Millioner Gylden, og 1893 Aars Budget antyder ogsaa til Overskud, hvilket giver al Udsigt til en tilfredsstillende Løsning af Valutareguleringens store Opgave.

Paa Handelspolitikens Omraade forefaldt i 1892 intet væsentligt Nyt, ved de Overenskomster der sluttedes i 1891, og som jeg nævnte i min sidste Aarsberetelse, er de betræffende Forbindelser ordnet paa lang Tid. Ved en Handelstraktat med Schweiz og en delvis Traktatforlængelse med Spanien blev de paatænkte Overenskomster forøget. Der forhandles angaaende en Handelskonvention med Serbien og Rumænien.

I 1892 blev den 1891 afsluttede Verdenspostkonvention publiceret som Lov.

Den i 1892 betydelig nedsatte Told paa italienske Vine, som støttede sig til de betræffende Bestemmelser i Handelstraktaten med Italien, førte en betydelig Import af disse Vine til Østerrike med sig.

Med Belgien, Frankrige, Tyskland, Italien, Luxemburg, Nederlandene, Rusland og Schweiz afsluttedes en international Overenskomst angaaende Jernbanefragtgodsbefordringen. Østerrike deltager officielt ved Verdensudstillingen i Chikago for at styrke sine Handelsforbindelser med Amerika. Til dette Øiemed blev af Statskassen en Kredit paa 150 000 Gylden stillet til Raadighed.

Paa legislatorisk Omraade er at bemærke: 1) Oprettelse af Lægekammer, 2) Begunstigelse for nye Bygninger med Arbejderboliger, og endelig 3) Lov om Skadeserstatning til uskyldig Dømt.

Østerrige-Ungarns Handels Bilanz for 1892 viser rigtignok for Exportens Vedkommende et Overskud mod Importen af ca. 68 Millioner Gylden, (Export; 741.5 Millioner, Import: 673.4 Millioner) dog er den mod Raret 1891 gaaet langt tilbage, hovedsagelig grundet paa den mindre Korn-export og den ved Kolerafaren vanskeliggjorte Færdsel.

Hvad angaar Jernbanevæsenet saa forelaa i det forløbne Aar for første Gang definitivt Regnskab over Zonetarifens Følger, der ytrer sig væsentlig i en betydelig Stigning af Færdselen. Paa Statsjernbanerne befordredes i 1892 32 Millioner Personer mod 26 Millioner i 1891, og heraf fremgaar ogsaa en maadelig Stigning af Bruttoindtægterne. Lige over for disse staar dog en ikke ubetydelig Tiltagen af Udgifterne, saa at Statsbanerne ser sig nødsagede atter at forhøje Fragtgodstarifen, specielt for Befordringen paa korte Distancer. Samtlige Jernbaner i Østerrige havde betydelig mindre Indtægter, og ligger Aarsagen dertil i Kornexportens Aftagen og i Handelens og Færdselens Stansning, som Kolerafaren bragte med sig.

Den østerrigske—ungarske Banks Totalomsætning beløb sig i Aaret 1892 til fl. 1 914 074 333. Operationerne har derfor tiltaget med fl. 24 600 484, mod Aaret 1891.

Af Sedler var i Omløb den 31te December 1892: fl. 477 987 590, fl. 22 765 370 mere end i Aaret 1891.

Bankens Metalbeholdning repræsenterede en Værdi af fl. 289 155 468, deraf i Sølv: fl. 168 954 444, i Guld: 103 231 040; Vexler i Guld-Valuta: 16 969 983.

Rentefoden for 1893 stiller sig som følger:

For Diskontering, Vexler, Effekter, Koupens betalbare inden 92 Dage gjennemsnitlig 4,02. For Laan mod Bankpantebreve og for Laan mod Statsrenter og Bankpantebreve 4,52. For Laan paa andre Effekter 5,02. For Laan i 4 procentlige Pantebreve 4,75.

1892 Aars Overskud androg til fl. 6 519 270 95,05 kr.

Østerrige exporterede i	1891	1892:
Sulfit & Natron Cellulose bleget:	107 095	128 806
Do. ubleget:	92 974	139 380
Træmasse:	56 147	54 879
Pap, brun og hvid:	89 700	112 260.

Heraf til:	Sulfit & Natron	Sulfit & Natron	Træmasse:	Pap, brun & hvid.
Tyskland:	Cellulose bleget.	Cellulose ubleget.		
Frihavn Hamburg & Bremen . . .	8 769	19 551	1 700	3 138
Toldbezirk . . .	21 325	77 178	18 415	12 699
Storbritanien . . .	11 081	3 022	133	17 586
Frankrige . . .	45 494	1 573		907
Italien	14 702	32 069	21 046	49 924
Rusland	6 403	1 247	11 770	1 000
Schweiz	1 013	939	100	6 474
Tyrkiet	74	2	530	10 960
Rumænien	5 408	415	200	1 217
Serbien	6			744
Andre Lande . . .	14 531	3 384	985	7 611
Total	128 806	139 380	54 879	112 260

De vigtigste Artikler der blev indført fra Norge i 1892, er, efter Uddrag af „Statistische Ubersichten des auswärtigen Handels“ følgende:

Tran	19 814	omtr. Ctnr.
Saltet eller røget Sild	20 240	—
Stokfisk	12 540	—
Andre saltede Fiske	8 059	—
Kobber, raa, gammelt og i Affald	600	—
Svovlkis	21 982	—
Jernerts	19 772	—
Stene, tilhugget	155	—
Slag og Slagguld	1 370	—

Udført til Norge i 1892 blev:

Malt	23 626	—
Byg	1 905	—
Potaske med mer end 85 ^o kuls.		
Kali	208	—

Carl Neufeldt.

La Paz (Bolivia).

Aarsberetning dateret 6te Marts 1893.

Den 6te August blev Dr. Don Mariano Baptista valgt til Præsident for den konstitutionelle Periode af 4 Aar. Kabinettet bestaar derhos af 5 andre Medlemmer. Regjeringens Sæde er La Paz.

Armeen bestaar af ca. 1 200 Mand samt en Nationalgarde af 20 000 Mand. Der er ingen Marine.

Af Mangel paa Emigration har Befolkningen i de sidste Aar været stabil og udgjør ca. 2 Millioner, Indianerne medindbefattet.

Landets fornemste Byer, La Paz, Sucre, Cochabamba, Oruro, Potosi etc., staar i telegrafisk Forbindelse. Telegraf til den øvrige Del af Verden gaar over Havnene Antofagasta, Arica og Mollendo. Den eneste Jernbane, der hidtil er bygget, tilhører Antofagasta og Bolivia Railway Company, udgaaende fra Kysten ved Antofagasta og til midt i Bolivia (Oruro) gennem Huanchacos rige Sølvgrubedistrikt. Liniens Længde er 923 Km. Der paatænkes to andre Linier, en fra Ururo til La Paz, ca. 300 Km. og en fra Puno (Peru) til La Paz, omtrent af samme Længde. I det Indre af Landet føres Varer paa Ryggen af Muldyr, Æsler og Lamaer.

Statsindtægterne for 1892 anslaaes til ca. 5 Mill. B., eller ca. 1 400 000 mere end i 1891. Tilvæksten beror især paa forøget Indtægt af Tolden og Afgiften af Sølv. Udgiften beregnes omtrent at ville balancere Indtægten. Efter Krigen med Chili i 1879 skylder Bolivia chilenske Undersaatter for Beslag af Gruber og Eiendom ca. B. 6 550 000, hvilken Sum er reduceret til omtrent det Halve derved, at Chili oppebærer endel af Toldindtægterne i Arica. Regjeringens indenlandske Gjæld til Bolivianske Undersaatter etc. for tvungne Laan, beslaglagt Eiendom, etc. under de tidligere Aars hyppige Revolutioner kan anslaaes til ca. 10 Mill. Bolivianos. Regjeringen søger ikke at tilbagebetale denne Gjæld eller at betale Renter deraf.

Toldindtægterne oversteg med ca. B. 400 000 de i 1891.

Importen anslaaes for 1892 til ca. 14 Mill. og Exporten til ca. 18 Mill. Bolivianos (1 B = ca. 2 Kroner). Handelen vil uden Tvivl stadig tiltage eftersom Landet udvikler sig.

Produktion og Industri. Fremgang kan noteres mod 1891, især i Sølv- og Tinproduktionen. Produktionen af Tin i Barrilla (Ores) anslaaes til 100 000 spanske Kvintaler, og af Sølv i de første 6 Maaneder ialt 811 916 Mark, eller 186 740 Kg. rent Sølv.

I Produktionen af andre Artikler er ikke stor Forandring siden 1891. I Caoutchouc og Kaffe er Produktionen maaske steget ca. 20 pCt.

Bolivia har den rigeste Jordbund i Verden, og tiltrækker kun europæisk Emigration. Naar det engang bliver tilstrækkelig bekendt for europæiske Kapitalister, vil Landet blive en god og sikker Anledning til Anbringelse af fremmed Kapital med Udsigt til godt Udbytte. Republiken har for Tiden følgende Kreditanstalter:

Banker, der udsteder Papirpenge: Banco National de Bolivia Kapital B. 2 600 000, Emission B. 4 213 431, Banco Potosi, Kapital B. 1 500 000, Emission B. 1 794 168.

Hypothekbanker: Credito Hipotecario de Bolivia, cirkulerende Obligationer, B. 3 938 200, Banco Hipotecario de Valores, cirkulerende Obligationer B. 1 547 700, Banco Hipotecario National, cirkulerende Obligationer B. 160 700.

Alle disse Banker er ganske sikre og har havt godt Udbytte, ca. 15—20 % aarlig.

Theodore Bøttiger,
fung.

I n d h o l d: **La Paz (Bolivia)** Side 241. — **Messina** Side 233. — **San Francisco** Side 227. — **Wien** Side 238.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1892 m. M.,

No. 10.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1893.

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

London.

Aarsberetning dateret 11te April 1893.

Almindelige økonomiske Forhold, Handel og Finantser.

Det Aar, som denne Indberetning omfatter, kan med rette kaldes de skuffede Forhaabningers; thi denne Følelse har gjort sig gjældende inden saugodtsom alle Grene af dette Lands Forretningsvirksomhed. De fleste Vareværdier har saaledes været trykkede, og Arbejdslønnen er i Almindelighed gaaet ned; Aarets Høst faldt særdeles utilfredsstillende ud, hvorhos Prisen paa saavel Korn som Kjød, tiltrods for Forbudet mod Indførsel af levende Kvæg, har været lavere end i Mands Minde. De for Omsætningen hæmmende Toldsatser i de Lande, hvorhen britiske Produkter hovedsagelig finder sit Afløb, er ingenlunde blevne formindskede, snarere det modsatte, gennem de Handelstraktater, som under Aarets Løb er komne istand eller er blevne bragte paa Bane; de Vanskeligheder, som Sølvets synkende Værdi har medført, er ikke blevne løste ved den internationale Kongres, der blev afholdt for nævnte Øiemed, hvortil end yderligere kommer, at der hverken inden Søfarten eller Vareomsætningen med Udlandet og transatlantiske Besiddelser eller Kolonier synes at være Anledning til at vente nogen forøget eller mere lønnende Virksomhed under den nærmeste Fremtid.

I den af Londons Handelskammer afgivne Aarsberetning udtales der ogsaa i samme Anledning, blandt andet følgende:

„Den økonomiske Stillng inden de ledende Statsgrupper, paa hvilke Udviklingen af vor Handel beror, er endnu mindre tilfredsstillende end vor egen. De australske Kolonier lider saaledes vedblivende under den forenede Indflydelse af en altfor stærk Benyttelse af Krediten og Anvendelsen af kostbare Forsøg med Statssocialisme. De asiatiske Markeder — Indien, Birma, Persien, Kina, Japan m. fl. — fremviser adskillige forstyrrende, om end ikke endnu særlig betænkelige Indflydelser, uden Haab om væsentlige Forbedringer i saa Henseende under den nærmeste Fremtid. Afrika turde i det hele byde den største Sandsynlighed for en voxende Betydning, baade med Hensyn til Export og Import. I Nord- og Sydamerika er der derimod, af forskellige finansielle og politiske Grunde, kun ringe Udsigt til en Stigning i Omfanget af Handelsomsætningen. Hvad endelig Europa angaar, er Udsigterne endnu langt mindre gunstige end inden andre Verdensdele, og de finansielle Byrder hos de militære og maritime Stormagter befinder sig i uafbrudt

Stigning. Portugal og Spanien lider under stadig voxende Vanskeligheder ved Indfrielsen af sine Forpligtelser, hvilke naarsomhelst kan fremkalde en financier Katastrofe. Østerrige-Ungarn møder næsten uovervindelige Vanskeligheder ved Afslutningen af nye Laan, medens Rusland synes under de nuværende Forhold at have naaet den yderste Grænse for sin Kredit, selv inden Frankrig. Den økonomiske Horizont inden Tyskland er alt andet end lys, og den italienske Regjering nøler med at forsøge paa nogen Løsning af adskillige økonomiske Problemer af særlig Vigtighed. Sidst, men ikke mindst, giver den kommercielle og politiske Tilstand inden Frankrig al Grund til Ængstelse. Under saadanne Forhold tilbagestaar det for Storbritannien inden sit eget Omraade — transatlantiske Besiddelser og Kolonier deri indbefattet — gennem helt og holdent selvstændig Stræben at fremkalde nye Markeder for Produkterne af dets industrielle Virksomhed.“

Den Indflydelse, som de her anførte Forhold har udøvet paa Storbritanniens Vareomsætning under det forløbne Aar, vises af de efterfølgende Opgaver betræffende samme, idet de modsvarende Tal for 1891 ligeledes anføres til Sammenligning:

	1892	1891	Forøgelse.	Formindskelse.	%
	£	£	£	£	
Import . . .	423 892 000	435 691 000	—	11 799 000	÷ 2.7
Export af britiske og irlandske Produkter .	227 060 000	247 235 000	—	20 175 000	÷ 8.2
Værdi af reex- porterede Pro- dukter . . .	64 400 000	61 796 000	2 604 000	—	+ 4.2
Tils.	715 352 000	744 622 000	—	29 370 000	÷ 3.9

Som heraf fremgaar, er Totalværdien af Landets Vareomsætning gaaet ned med næsten 4 %, medens denne Formindskelse, forsaavidt angaar Importen for indenlandsk Forbrug og Exporten af britiske og irlandske Varer, overstiger 5 %. Herved bør dog, hvad for det første Importen angaar, observeres, at denne ikke var helt saa ufordelagtig, som de anførte Tal skulde antyde; thi dels gik Værdien af reexporterede Varer op til et ikke ubetydelig høiere Beløb end i 1891, hvad der for den herværende Forretningsførelse er af betydelig Vigtighed, dels var Formindskelsen i Værdien af Importen til indenlandsk Forbrug — udgjørende £ 14 403 000 — udelukkende begrundet i den lavere Pris paa Produktionsstederne, ikke i nogen Formindskelse i Kvantummet af indførte Varer, hvilket fremgaar deraf, at Importen i 1892, om den beregnes efter de under 1891 gjældende Priser, vilde have kostet £ 15 643 000 mere, end hvad der i Virkeligheden blev erlagt, og da den ovenanførte Værdiformindskning alene udgjorde £ 14 403 000, viser Forskjellen, at en Forøgelse af det importerede Kvantum har fundet Sted til en Værdi af £ 1 240 000, eller med omtrent 0,33 %.

Hvad dernæst Exporten betræffer, stiller Forholdet sig mindre gunstigt; thi medens denne under 1892 viste en Formindskelse i Værdi mod 1891 af £ 20 175 000, virkede Prissfaldet hertil med et Beløb af omtrent £ 11 700 000 og Resten £ 8 475 000, modsvarer Værdien af den Formindskelse i det udførte Varekvantum, som fandt Sted under Aaret.

Med Hensyn til Kvantiteten viser Importen for indenlandsk Forbrug og

Exporten af indenlandske Produkter, hver for sig og sammenlagte, under de senest forløbne Aar følgende Vexlinger, udtrykte i Procenter:

Import for indenlandsk Forbrug.		Export af indenlandske Produkter.		Import og Export.	
Forøgelse.	Formindskelse.	Forøgelse.	Formindskelse.	Forøgelse.	Formindskelse.
%	%	%	%	%	%
1892	0.33	-	3.43	-	1.17
1891	4.34	-	5.30	0.25	-
1890	-	0.31	0.51	-	0.39
1889	11.25	-	3.71	8.08	-
1888	3.42	-	4.64	3.94	-
1887	5.07	-	4.80	4.93	-
1886	-	0.37	5.33	1.94	-

Et yderligere Bevis paa aftagende Vareomsætning faaes af Redegjørelsen for Aarets Trafikindtægter fra 15 af de vigtigste Jernbanelinier i England, sammenlignet med 1891. Forholdet stiller sig nemlig saaledes:

	Persontrafik.		Handelsvarer.	
	1892.	1891.	1892.	1891.
	28 085 700	27 762 900	18 869 000	18 993 200
Forøgelse eller Formindskelse i 1892:	+ 382 800		÷ 103 400	
	Mineralier.		Kreaturer.	
	1892.	1891.	1892.	1891.
	13 579 400	13 928 800	831 900	855 200
Forøgelse eller Formindskelse i 1892:	÷ 349 400		÷ 23 300	

Herved burde holdes for Øie, at med en stadig Forøgelse af Folkemængden og Udvidelse af Jernbanenettet allerede Stilstand i Trafikindtægterne i og for sig betyder Tilbagegang, hvorfor ogsaa de ovenanførte Tal bærer tydeligt Vidnesbyrd om, at en Stagnation i Vareomsætningen er indtraadt, medens derimod Persontrafikken nogenlunde har bibeholdt den uafbrudte Stigning, som hidtil har udmærket samme.

Person- og Varetrafikken mellem Havne inden Riget viser ogsaa en, omend ikke betydelig, Formindskelse.

Dermed sysselsattes nemlig i 1892 Fartøier med en samlet Drægtighed af 28 929 616 Tons, mod 29 155 312 Tons i 1891.

At de trykkede Tider derimod ikke har formaaet at øve nogen hæmmende Indflydelse paa Antallet af skriftlige eller telegrafiske Meddelelser, Pengeremisser m. m., som befordres gennem det herværede Postvæsen, fremgaar af den af nævnte Embedsværk senest offentliggjorte Redegjørelse, som dog ikke strækker sig længere end til Udgangen af det Finantsaar, der endte med Marts 1892. Ifølge denne blev der under nævnte Aar gennem 19 101 Postkontorer samt desuden 23 301 Postkasser, med et fast Personale af 68 230 Personer — hvoraf 9 642 Kvinder — og 57 532 tilfældige Funktionærer — deraf 16 268 Kvinder — besørget uddelt inden Storbritannien og Irland 1 776½ Mill. Breve eller 47 for hver Person af Folkemængden,

mod i 1891	1 705 $\frac{1}{2}$ Mill. eller 45 pr. Individ
” - 1890	1 650 ” ” 44 - ”
” - 1889	1 558 ” ” 42 - ”
” - 1888	1 512 ” ” 41 - ”

Under samme Aar — 1892 — blev endvidere afleveret af	
Brevkort	214.6 Mill., visende en Forøgelse mod 1891 af 5.2 %
Bogpost	495.3 ” ” ” - 2.9 %
Avisforsendelser	162.8 ” ” ” - 1.1 %
Pakkepost	49.4 ” ” ” - 6.6 %

Af „Money Orders“, inden- og udenlandske Postanvisninger paa Beløb ikke overstigende £ 10., udfærdigedes:

	Antal.	Beløb i £.
1892	10 346 630	28 429 634
1891	10 260 852	27 867 887
1890	10 374 144	27 165 905
1889	10 507 717	26 618 652
1888	10 744 493	26 334 126

Af „Postal Orders“ — Postanvisninger paa høist £ 1 samt kun gjældende inden Landet, udfærdigedes:

	Antal.	Beløb i £.
1892	52 659 545	20 563 750
1891	48 841 765	19 178 367
1890	44 712 548	17 737 802
1889	40 282 321	16 112 079
1888	31 608 711	14 696 370

Antallet af Telegrammer beløb sig i 1892 til	69 685 480
mod - 1891 -	66 409 211
- - 1890 -	62 368 034
- - 1889 -	57 765 347
- - 1888 -	53 403 425

Postvæsenets Telefonafdeling indskrænkede sig ved ovennævnte Tidspunkt til blot 28 Bureauer med 1 370 Subskribenter, men befinder sig nu, efterat forskellige hæmmende Lovbestemmelser er blevne ændrede, i rask Udvikling, hvad der ogsaa gjælder private Foretagender paa samme Omraade.

I det velkendte Tidsskrift „The Economist“ — hvorfra Flertallet af de inden dette Afsnit af Aarsberetningen givne Data er hentede — har der i en længere Række af Aar været indtaget en sammenlignende Oversigt over Forandringerne i Engros-Prisen paa de vigtigste inden Storbritanniens Vareomsætning forekommende Artikler, hvorved den under de 6 Aar 1845—1850 gjældende Middelpris betegnes med Tallet 100 og samtlige derefter indtrufne Prisforandringer betegnes efter denne Middelpris. Om saaledes f. Ex. Middelprisen for Kaffe under nævnte Sexaarsperiode betegnes med 100, angives den Prisstigning, som denne Vare har undergaaet indtil den 1ste Juli 1857 med Forholdstallet 151, og ligesaa den 1ste Januar 1892 med 185. Det følger af sig selv, at under et saa langt Tidsrum adskillige Varers Beskaffenhed har været underkastet Forandringer, som igjen har indvirket paa Prisen; men disse er saavidt muligt taget med i Beregningen ved Angivelsen af Prisen. Saaledes er f. Ex. en væsentlig Forandring indtraadt med Hensyn

til Raabomuld, efterat de indiske og egyptiske Sorter har fundet mere almindelig Anvendelse. I en Rubrik for Prisens Totalbeløb har Forfatteren angivet det sammenlagte Beløb af de relative Priser paa en bestemt Dag af 22 angivne Vareslags, for derigjennem at tydeliggjøre de Vexlinger i Handelsværdierne, som i det Hele har fundet Sted. Omend ikke nogen fuldt nøiagtig Oversigt over de her anførte Forhold herigjennem er opnaaet, synes dog denne Sammenligning at være af den Interesse, at jeg har troet at burde meddele samme i Sammendrag.

Aar og Dag.	Kaffe.	Sukker.	The.	Tobak.	Hvede.	Kjød.	Raa Bomuld.	Lin og Hamp.
1845—50	100	100	100	100	100	100	100	100
1870, 1 Jan. . . .	134	83	102	167	80	123	173	116
1878, 1 —	183	60	111	189	98	135	93	92
1880, 1 —	151	70	141	180	88	119	110	78
1883, 1 —	82	60	76	240	77	145	89	68
1884, 1 —	106	54	92	200	73	123	92	76
1885, 1 —	93	37	78	228	60	122	93	75
1886, 1 —	85	50	93	216	57	106	80	76
1887, 1 —	132	38	73	200	66	112	82	79
1888, 1 —	166	49	64	244	58	108	90	66
1889, 1 —	172	50	70	227	57	100	91	62
1890, 1 —	186	42	62	222	56	123	92	64
1891, 1 —	173	36	70	244	61	126	182	65
1892, 1 —	185	42	60	244	70	131	73	55
1892, 1 Juli . . .	170	36	59	244	56	124	66	68
1893, 1 Jan. . . .	179	39	68	244	48	119	83	62

Aar og Dag.	Faareuld.	Træ.	Talg.	Læder.	Jern.	Kobber.	Tin.	Prisernes Sum.
1845—50	100	100	100	100	100	100	100	2 200
1870, 1 Jan. . . .	96	99	105	128	88	83	138	2 689
1878, 1 —	122	132	89	150	91	81	85	2 529
1880, 1 —	117	105	102	144	92	81	109	2 538
1883, 1 —	106	108	111	139	78	80	114	2 342
1884, 1 —	98	100	113	139	69	71	104	2 221
1885, 1 —	92	102	87	144	75	60	90	2 098
1886, 1 —	90	92	70	142	66	50	113	2 023
1887, 1 —	116	86	60	136	62	48	120	2 059
1888, 1 —	111	80	73	133	67	91	173	2 230
1889, 1 —	107	111	87	130	70	89	118	2 187
1890, 1 —	120	115	75	130	109	64	120	2 236
1891, 1 —	102	106	80	130	87	66	111	2 224
1892, 1 —	98	100	105	130	78	55	106	2 133
1892, 1 Juli . . .	101	92	107	128	78	56	125	2 081
1893, 1 Jan. . . .	94	92	107	128	78	58	112	2 120

Som heraf sees, var Summen af Priserne paa de i den ovenfor anførte Tabel optagne Vareslags i det Hele ikke meget lavere ved Udgangen af 1892 end ved samme Aars Begyndeelse; men herved bør dog mærkes, at der under Aarets tvende første Kvartaler indtraf et Pristald af næsten 4 %, og den Stigning, som fandt Sted mod Aarets Slutning, indskrænkede sig til forholdsvis faa Vareslags, hvoriblandt særlig Bomuld og derhen hørende Fabri-

kater. Den virkelige Forskjel i Priserne paa samtlige til indenlandsk Forbrug importerede eller af indenlandsk Tilvirkning exporterede Varer, sammenlignet med de under 1891 gjældende, viser en Nedgang modsvarende 4.46 %, og de for nærværende tilgjængelige statistiske Data samstemmer i, at Landets Industridrivende i sin Helhed har havt at kjæmpe mod ikke alene formindsket Efterspørgsel, men ogsaa faldende Priser. Men selv for de Industridrivende kan de lave Priser ganske vist ikke betragtes som noget ublandet Onde; thi derigjennem muliggjordes billigere Indkjøb af Raavarer, hvad der i væsentlig Grad har bidraget til at modvirke Markedets trykkede Stilling, paa samme Tid som de lave Priser paa Livsfornødenheder har givet Arbeideren Erstatning for den Nedgang i Arbeidslønnen, som han inden adskillige Industrigræne har maattet underkaste sig. Denne Nedgang har ikke saa meget beroet paa lavere Betaling -- ihvorvel unegtelig ogsaa dette har forekommet --, som paa Mangel paa jævn Sysselsættelse. I adskillige Tilfælde er dette visselig foraarsaget af Arbeiderne selv, f. Ex. ved den store Streik af Kulgrubearbeidere i Durham samt af opkomne Stridigheder inden Bomuldsindustrien; men selv for de Arbeidere, som søgte Sysselsættelse, har Adgangen til at erholde saadan i 1892 været mindre end under de nærmest foregaaende Aar. Af 23 Fagforeninger, som regelmæssig indsender Rapporter til Board of Trade betræffende Arbeidsmarkedets Stilling, er saaledes bleven oplyst, at, ved Aarets Slutning, af 279 361 indskrevne Medlemmer i nævnte Foreninger ikke mindre end 28 453 var uden Arbeide, og selv om Streikende, saavidt muligt, trækkes herfra, bliver dog tilbage over 8.5 % arbejdsløse, men arbejdsdygtige Arbeidere, hvad der paa det nærmeste turde angive det virkelige Forhold for den hidhørende Befolkning i sin Helhed. Man maa gaa tilbage ligetil 1887 for at finde et modsvarende Tal, der er mere end dobbelt saa høit som det for Aaret 1891.

Selv af Opgaverne betræffende den Del af Landets Befolkning, som har modtaget Fattigunderstøttelse, viser der sig en, om end forholdsvis mindre, Forøgelse i Antallet af Nødlidende. Ved Udgangen af November Maaned sidstleden gik Antallet af Understøttede op til

672 722	eller	22.9	for hver	1 000	af Befolkningen, mod		
660 823	"	22.7	"	"	"	—	" i 1891
675 999	"	23.5	"	"	"	—	" - 1890
702 396	"	24.7	"	"	"	—	" - 1889
728 483	"	25.9	"	"	"	—	" - 1888 og
740 165	"	26.6	"	"	"	—	" - 1887.

For første Gang siden en Række af Aar viser der sig altsaa en Forøgelse ikke blot med Hensyn til det virkelige Antal Understøttede, men ogsaa i sammes Forhold til Folkemængden. Da, som bekjendt, den britiske Arbejder heller lider virkelig og haard Nød end at underkaste sig den Fornedrelse, som han finder at ligge i Modtagelsen af saakaldet Fattighjælp, og fremfor alt i Indlogering i Arbeidshus, turde det være utvivlsomt, at hans Stilling i væsentlig Grad har forværret sig.

Man skulde heraf kunne slutte sig til et aftagende Forbrug af saadanne Told- eller Accis-pligtige Nydelsesmidler — Tobak, The og Drikkevarer — som ikke udgjør egentlige Livsfornødenheder, men til hvis Indkjøb en saa væsentlig Del af Arbeidsklassens Indkomst anvendes. Dette har dog ikke været Tilfældet, ialfald ikke i nogen nævneværdig Grad, saaledes som vil fremgaa af nedenstaaende Opgaver betræffende Forbruget deraf under de 3 sidste Aar:

		1892	1891	1890
The	£	207 113 700	202 456 800	194 008 500
Tobak	£	63 722 300	62 094 800	59 342 500
Vin	Gallens	14 623 300	14 855 800	15 018 800
Spirituosa :				
indenslandsk	”	31 355 300	30 744 200	29 410 400
udenlandsk	”	8 111 300	8 385 500	8 961 300
Øl	Fade	31 508 651	31 667 300	31 236 800

Saafermt Tilvæksten i Folkemængden under Aarets Løb her tages med i Betragtning, synes dog unegtelig Nødvendigheden af at iagttage Sparsomhed i alt, som ikke kan regnes til Livets uomgængelige Behov, i nogen Grad at have øvet en hæmmende Indflydelse paa det heromhandlede Forbrug. En Forfatter, som er godt inde i disse Forhold, har ogsaa beregnet, at „the drink bill“ — Udgifterne for Drikkevarer —, som i 1891 viste en Forøgelse af 8 d i Gjennemsnit pr. Individ, under sidstforløbne Aar derimod gik ned med 13 d og beløb sig til £ 3. 13. 11 for hvert Individ. Totalværdien af forbrugte Drikkevarer angives af samme Forfatter at have naaet det uhyre Beløb £ 140 886 262 (— 2 540 Millioner Kroner), hvoraf omtrent 60 % falder paa Arbeidsklassen, som, da dens Aarsindtægt ansees at udgjøre omkring £ 600 000 000, følgelig har anvendt $\frac{1}{8}$ deraf til nævnte, alt andet end velsignelsesrige Øiemed.

En temmelig paalidelig Maalestok for særlig Kropsarbejderens økonomiske Stilling, sammenlignet med nærmest foregaaende Aar, giver Redegjørelsen for Indskud og indestaaende Beløb i Postsparebanker og andre dermed lige-stillede Institutioner; men Opgave herom for sidstforløbne Aar er, da dette nedskrives, endnu ikke modtaget.

Virkningerne af de finansielle Vanskeligheder, som i 1890 truede med at styrte et af de betydeligste herværende Bankierhuse, hvad der alene afvendtes gennem fælles Anstrængelser af samtlige inden Storbritannien værende Pengeinstitutioner af nogen Betydning, — har ogsaa under 1892 vist sig i Mangel paa Tillid og deraf følgende Utilbøielighed hos Kapitalisterne til i nye Foretagender at søge lønnende Anvendelse for sine Penge, hvortil yderligere har medvirket talrige Afsløringer af den hensynsløse Maade, hvorpaa Aktieselskabers Bestyrelser og da isærdeleshed Bestyrelserne for de saakaldte Garantiselskaber (Trust Companies) og Byggeforeninger (Building Societies) har skaltet og valtet med de dem betroede Midler. Denne Mistillid har ogsaa vanskeliggjort, og i flere Tilfælde umuliggjort, Optagelsen af nye Statslaan, hvad der igjen har havt til Følge en formindsket Afsætning af Jernbanemateriel og lignende. Totalsummen af de gennem Regjeringer og Korporationer optagne Laan beløb sig saaledes blot til £ 25 382 000 mod £ 69 475 000 i 1891 og £ 108 779 000 i 1890. I og for industrielle Foretagender søgtes der paa den anden Side tilveiebragt £ 35 404 500 mod £ 56 788 000 i 1891 og £ 110 496 000 i 1890, uden at det dog vistnok paa langt nær lykkedes at opdrive hele dette Beløb hersteds. Ældre Foretagender forøgede sin Kapital med £ 17 319 280, hvoraf £ 10 638 000 til Jernbaner.

Omsætningen i Londonbankernes Afregningskontor — Clearing House — var ogsaa £ 365 944 000 mindre end det nærmest foregaaende Aars og beløb sig til £ 6 481 562 000. Den aftagne Forretningsvirksomhed har ogsaa havt til Følge, at Renten paa Pengemarkedet har udvist meget faa Vexlinger.

Hos „Bank of England“ forekom der saaledes blot fire Forandringer, mod tolv i 1891, idet Rentefoden i Januar nedsattes fra $3\frac{1}{2}$ til 3 %, den 7de April til $2\frac{1}{2}$ % og den 28de samme Maaned yderligere til 2 %. Her holdt den sig indtil den 20de Oktober, da den paa Grund af Guldexport til Rusland, Egypten og Østerrige atter forhøiedes til 3 %. Middelbankrenten har følgelig udgjort £ 2. 9. 11 pr. 100, men har derimod i det aabne Marked ikke naaet mere end £ 1. 9. 5 eller £ 1. 0. 6. under den af Bank of England noterede. Den ubetydelige Forskjel mellem Ind- og Udlaansrenten, som altsaa har forekommet, har, i Forening med Stagnation paa Fondsbørsen, i høi Grad vanskeliggjort lønnende Anvendelse af Bankernes Beholdninger, og det især i London, hvorhen ledig Kapital stedse søger Afløb. Den herigjennem forarsagede gunstigere Stilling for Bankerne udenfor London har ogsaa havt til Følge, at Londonnerbankerne i stadig større Udstrækning har søgt at blive delagtige heri ved Oprettelse af Filialer inden Landets vigtigste industrielle Centrer.

Uagtet antagelig uden Forbindelse med det raadende Tryk inden Landets Forretningsverden og hos dets Industridrivende, er dog Opmærksomheden bleven henledet paa, at Beløbet af de offentliggjorte testamentariske Dispositioner, som i 1892 tilfaldt saakaldte milde Stiftelser, var betydelig mindre end Gjennemsnitsbeløbet for senere Aar. Dette udgjorde nemlig for Aarene 1888, 1889 og 1890 omkring 1 Million £, gik i 1891 op til £ 1 200 000, men faldt derimod i 1892 til £ 800 000. Der bliver aarlig indregistreret omkring 55 000 à 65 000 Testamenter med en Efterladenskab af omkring 140 à 150 Millioner £, hvoraf omtrent 1 % gives til velgjørende Øiemed, fordelt imidlertid paa forholdsvis faa Personer eller i Gjennemsnit 40 à 50 Testatorer.

Omend ikke den industrielle Virksomhed i 1892 i Almindelighed har vist nogen større Livlighed, har derimod Iveren for gennem nye Opfindelser at forøge bevirket Produktion med formindskede Omkostninger, arbeidet saa at sige med Høitryk. Et Vidnesbyrd herom er, at der til det herværende Patentbureau er indleveret ikke mindre end 24 166 Ansøgninger, langt overstigende Antallet under noget foregaaende Aar. Eu medvirkende Aarsag hertil har udentvivl været den betydelige Reduktion i Omkostningerne for Patenters Fornyelse, som under Aaret har fundet Sted. For de første 4 Aar bliver Afgiften visselig den samme som hidtil, eller £ 4 pr. Aar; men derefter indtræder en betydelig Nedsættelse. For de nærmest følgende 4 Aar udgjorde nemlig Afgiften hidtil £ 10 aarlig, men skal herefter erlægges med henholdsvis £ 5, 6, 7 og 8 for hvert af de modsvarende Aar. Ligesaa er den for det 9de og 10de Aar hidtil gjældende Afgift af £ 15 pr. Aar nedsat til £ 9 for det første Aar og £ 10 for det andet. Under de 4 Aar, som derefter gjenstaar af den for et Patents Opretholdelse tilladte Tid, skal denne Afgift erlægges med £ 11 for det første Aar, hvorefter den stiger med £ 1 for hvert Aar, indtil den naar £ 14 under det sidste, istedenfor at £ 20 forhen udgjorde den fastsatte Afgift for hvert af disse Aar.

Paa denne Maade er Udgiften for Tilgodegjørelseu af de Fordele, som et Patent medfører under den derfor længst tilladte Tid, nedsat fra £ 154 til £ 90, udgjørende en Besparelse af omtrent 36 % for Patentindehaveren, men derimod for Patentbureauet medførende en aarlig Formindskelse i Indtægten af ikke mindre end omkring £ 50 000. Erstatning herfor turde dog inden en ikke altfor lang Tid kunne paaregnes gennem Forøgelse i Antallet

af udtagne og fornyede Patenter. Det viste sig saaledes, at Antallet af Ansøgninger i 1884 — det første Aar efterat de oprindelige Afgifter var blevne betydelig nedsatte — steg fra 5 993 til 17 110: dog selv med denne store Forøgelse har Indkomsten af disse Afgifter endnu ikke naaet fuldt det Beløb, som den gik op til, forinden den omhandlede Nedsættelse fandt Sted. Fra et finansielt Synspunkt er dog dette uden Betydning; thi Patentbureauets Indtægter oversteg i 1891 Udgifterne med ikke mindre end £ 100 339. Dette Overskud er udelukkende bleven anvendt til Fremme og Udvikling af det Formaal, som denne Institution har far Øie, og som Bevis paa den Interesse, hvormed den omfattes af Almenheden, kan anføres, at Bureauets Bibliothek, der aabnedes i Marts 1855 og under det første Aar af dets Tilværelse besøgt af 4 643 Personer, under sidst forløbne Aar blev besøgt af ikke mindre end 103 034 Personer. Under samme Aar er ogsaa en væsentlig Lettelse bleven bragt istand gennem Indførelsen af en og samme Pris for samtlige Patentbeskrivelser. Tidligere var der en væsentlig Forskjel i disse Priser, vexlende mellem 2 pence og flere shillings, efter Beskrivelsernes Omfang og dertil hørende Illustrationer. Nu er Prisen den samme for alle, 8 pence, hvorhos saadanne Beskrivelser kan erholdes saavel i Bureauets derfor anordnede Udsalg som ogsaa gennem Posten ved Anvendelse af en dertil bestemt Form — betegnet med „Patents Form C. I.“ — som til den anførte Pris kan erholdes baade paa Generalpostkontoret i London og paa et stort Antal andre Postkontorer. Om en saadan Form sendes med Posten til Patentbureauet med Angivelse af den Beskrivelse, som ønskes, tilstilles denne Adressaten gratis.

Kampen mellem Kapital og Arbeide i Form af Arbeidsnedlæggelser har under 1892 vist en betydelig mindre Heftighed end under de nærmest foregaaende Aar; men desuagtet har de derunder forekommende Forhold været af særdeles stor Interesse for hvem der nøiere har sat sig ind i de hidrørende Spørgsmaal, paa Grund af de nye Former, som dette vanskelige Problem har antaget, og de nye Fremgangsmaader, som Arbeidets Repræsentanter har vist sig tilbøielige til at anvende.

Aarsagen til det mindre Antal direkte Konflikter er nærmest at søge i Markedets Stilling. Dettes Mangel paa Liv virkede naturligvis følelig paa Behovet for Arbeidskraft, hvorfor Arbeiderne og deres Ledere fandt Tidspunktet ugunstigt for Fremsættelsen af nye Krav. De fandt Maaned efter Maaned, at Antallet af arbejdsdygtige Arbeidere, som manglede Sysselsættelse, øgedes i en foruroligende Grad; de vidste, at talrige Industridrivende fortsatte med at holde sine Fabriker i Drift, uagtet dette medførte Tab eller idetmindst gav saa ringe Udbytte, at enhver Anledning til at standse Driften vilde være velkommen, og heraf fandt Arbeiderne sig selvfølgelig opfordrede til at iagttage en fredelig Holdning. Dertil kom, at de tvende mest fremstaaende Ledere af Arbeidernes Kampe mod Arbeidsgiverne, gennem den ved de sidste Streiker vundne bitre Erfaring om de store Opofrelser, som deraf foraarsagedes for Arbeiderne, er komne til Forstaaelse af, at ogsaa for dem Erhvervelsen af Magt er uadskillelig fra modsvarende Forpligtelser.

Af disse og andre Aarsager indskrænkede Aarets herhenhørende Konflikter sig hovedsagelig til 3, af hvilke 2 berørte Kulgrube-Industrien, den tredie Forarbejdelsen af Bomuld, hvilken sidste endnu ikke kan siges at være afsluttet. Den første af Kulgrubearbejdernes Streiker, som indtraf under den første Halvdel af Marts, sattes igang af disse Arbejderes Forening — „Union“, — hvilken omfatter næsten hele den med Kulbrydning syssel-

satte Befolkning inden England og Wales. Hensigten med denne var ikke, saaledes som tidligere har været Tilfælde, at skaffe Arbeiderne en direkte Lønsforhøjelse, men derimod at fremkalde en Stigning i Prisen paa Kul ved Grubeaabningen. Efter en Uges Lediggang var dog de Streikendes Modstandskraft brudt, efter at mere end 300 000 Arbeidere under denne Tid havde gaaet Glip af sin Aflønning, og der i London, under en samtidig indtruffen usædvanlig stærk Kulde, var bleven fremkaldt en ren Panik, som skaffede de derværende Kulhandlere en uberettiget Gevinst, væsentlig paa Bekostning af de Lag af Befolkningen, for hvem denne Merudgift var mest følelig.

Den anden Kularbeiderstreik fandt Sted inden Durham-Distriktet og havde til Hensigt at hindre en af Grubeierne som uundgaelig anseet Nedsættelse af Arbeidslønnen. Under denne Streik forekom der talrige Voldshandlinger, til hvis Undertrykkelse det endog blev fundet nødvendigt at paakalde militær Hjælp. Først efter Maaneders Forløb fandt Arbeiderne aig nødsagede til at indgaa paa Grubeiernes Vilkaar, efter at de gennem taabelig Halstarrighed havde ikke alene selv tabt store Beløb i formindsket Arbeidsfortjeneste og underkastet sig Savn af mange Slags, men ogsaa paadraget Grubeierne og Kulforbrugerne — især inden Jernindustrien — Tab, som neppe kan beregnes.

En for Undersøgelse af Arbeidernes Stilling og berettigede Fordringer samt Midlerne til at tilfredsstille samme, nedsat Kommission — en saakaldet „Labour-Commission“ — har under Aarets Løb været i Virksomhed, uden at dog andet Resultat derigjennem er naaet end voluminøse, i Trykken offentliggjorte Rapporter. I Mellemtiden har Arbeiderpartiet ingenlunde været uvirksomt. Det har saaledes opnaaet at skaffe sig forøget Repræsentation inden Parlamentet, ligesom ogsaa at vinde en ofte afgjørende Indflydelse inden Londons Kommunalstyrelse. Om derfor end Aaret har været forholdsvis frit for Arbeidsnedlæggelser, mangler der dog ingenlunde Tegn paa, at Arbeidsspørgsmaalet for Fremtiden kommer til at medføre mangt et Problem, som bliver vanskeligt at løse.

Storbritanniens Vareomsætning i 1892 fordeles sig med Hensyn til sammes Værdi i £, paa de forskellige Lande, saaledes som nedenfor anført, idet man til Sammenligning ogsaa anfører Opgaverne for de nærmest foregaaende tvende Aar, alt i afrundet Tusindtal.

Fra	Import.		
	1892.	1891.	1890.
Forenede Stater	108 200 000	104 510 000	97 357 000
Frankrig	44 502 000	44 810 000	44 836 000
Holland	28 817 000	27 312 000	25 899 000
Tyskland	25 720 000	27 050 000	20 084 000
Belgien	16 995 000	17 253 000	17 384 000
Rusland	15 109 000	24 105 000	23 768 000
Spanien	10 923 000	10 526 000	12 513 000
Egypten	10 525 000	10 659 000	8 369 000
Sverige	8 233 000	8 510 000	8 474 000
Danmark	8 042 000	7 852 000	7 752 000
Tyrkiet	5 553 000	5 424 000	4 829 000
Argentina	4 530 000	3 472 000	4 130 000
Chili	3 872 000	3 710 000	3 478 000

Fra	1892.	1891.	1890.
Kina	3 585 000	4 724 000	4 831 000
Norge	3 574 000	3 362 000	3 434 000
Brasilien	3 507 000	4 250 000	4 351 000
Portugal	3 440 000	2 951 000	2 946 000
Italien	3 285 000	3 423 000	3 095 000
Ikke særskildt angivne syd-amerikanske Stater . .	2 432 000	1 705 000	2 739 000
Østerrige	1 238 000	1 475 000	1 728 000
Central Amerika	1 094 000	1 411 000	1 320 000
Japan	804 000	1 153 000	1 025 000
Mexico	454 000	489 000	543 000
Uruguay	288 000	374 000	341 000
Vestindien	115 000	173 000	185 000
Andre Lande	11 163 000	15 403 000	13 309 000
Tilsammen	326 000 000	336 086 000	324 720 000
Britiske Kolonier og Besiddelser	97 820 000	99 454 000	96 161 000
ialt	423 820 000	435 540 000	420 881 000

Export.

Til	1892.	1891.	1890.
Forenede Stater . .	26 485 000	27 544 000	32 077 000
Tyskland	17 641 000	18 860 000	19 331 000
Frankrig	14 702 000	16 430 000	16 569 000
Holland	8 843 000	9 440 000	10 128 000
Brasilien	7 900 000	8 290 000	7 459 000
Belgien	9 634 000	7 354 000	7 634 000
Tyrkiet	6 204 000	6 548 000	6 773 000
Kina	5 773 000	6 456 000	6 612 000
Argentina	5 647 000	4 247 000	8 416 000
Italien	5 575 000	6 293 000	7 759 000
Rusland	5 356 000	5 413 000	5 744 000
Spanien	4 678 000	4 979 000	4 998 000
Chili	3 734 000	2 000 000	3 130 000
Egypten	3 191 000	3 788 000	3 384 000
Japan	2 993 000	2 885 000	4 083 000
Sverige	2 862 000	2 990 000	3 068 000
Danmark	2 619 000	2 615 000	2 586 000
Ikke særskildt angivne syd-amerikanske Stater . .	2 500 000	3 399 000	3 395 000
Vestindien	1 919 000	1 949 000	2 484 000
Norge	1 707 000	1 902 000	1 912 000
Portugal	1 395 000	2 019 000	2 158 600
Mexico	1 297 000	1 696 000	1 906 000
Uruguay	1 279 000	1 165 000	2 043 000
Østerrige	1 141 000	1 228 000	1 283 000
Central-Amerika	830 000	1 145 000	987 000
Andre Lande	9 271 000	10 670 000	10 246 000
Tilsammen	152 476 000	161 305 000	176 160 000
Britiske Kolonier og Besiddelser	74 584 000	85 956 000	87 370 000
ialt	227 060 000	247 261 000	263 530 000

Ved en Sammenligning mellem de her anførte Værdier af Ind- og Udførsel til forskellige Lande under de tvende sidste Aar, fremgaar det, at Importen viser Stigning fra:

Forenede Stater med £ 3 690 000, Holland £ 1 505 000, Argentina £ 1 058 000, Ikke særskilt angivne sydamerikanske Stater £ 727 000, Portugal £ 489 000, Spanien £ 397 000, Norge £ 212 000, Danmark £ 190 000, Chili £ 162 000, Tyrkiet £ 129 000 samt Exporten til Chili £ 1 734 000, Argentina £ 1 400 000, Uruguay £ 114 000, Japan £ 108 000, Danmark £ 4 000, hvorimod der har været en Nedgang i Importen fra Rusland £ 8 996 000, ikke angivne Lande £ 4 241 000, Britiske Kolonier og Besiddelser £ 1 634 000, Tyskland £ 1 330 000, China £ 1 139 000, Brasilien £ 743 000, Japan £ 349 000, Central Amerika £ 317 000, Frankrig £ 308 000, Sverige £ 277 000, Belgien £ 258 000, Østerrige £ 237 000, Italien £ 138 000, Egypten £ 134 000, Uruguay £ 86 000, Vestindien £ 58 000, Mexico £ 35 000 samt i Exporten til Britiske Kolonier og Besiddelser £ 11 372 000, Frankrig £ 1 728 000, Ikke angivne Lande £ 1 422 000, Tyskland £ 1 219 000, Forenede Stater £ 1 059 000, Ikke særskilt angivne sydamerikanske Stater £ 899 000, Italien £ 718 000, Kina £ 683 000, Portugal £ 624 000, Holland £ 597 000, Egypten £ 597 000, Belgien £ 420 000, Mexico £ 399 000, Brasilien £ 390 000, Tyrkiet £ 344 000, Central Amerika £ 315 000, Spanien £ 301 000, Norge £ 195 000, Sverige £ 128 000, Østerrige £ 87 000, Rusland £ 57 000, Vestindien £ 30 000.

Værdien af den samtidige Ind- og Udførsel af ædle Metaller — Guld og Sølv i Mynt og Barrer — har udgjort:

	1892.	Import.	Export.
Guld		£ 21 470 832	£ 14 832 122
Sølv		- 10 746 382	- 14 078 568
Tilsammen		£ 32 217 214	£ 28 910 690
mod i			
	1891.	Import	Export
Guld		£ 30 275 620	£ 24 167 925
Sølv		- 9 315 598	- 13 060 866
Tilsammen £		£ 39 591 218	£ 37 228 791

Importen af Guld og Sølv oversteg altsaa i 1892 Exporten med £ 3 306 524.

Betræffende Værdien af de forskellige Vareslags, som indgaar i den her anførte Handelsomsætning, giver de efterfølgende Tal en Oversigt, og anføres samtidig stedfunden Stigning eller Nedgang i Forhold til det nærmest foregaaende Aar:

Vareslags.	Import.		
	Værdi i	Stigning	Nedgang
	£.	£.	£.
Levende Kvæg	9 360 715	+ 114 317	
Fødemidler eller Drikkevarer .	175 527 198	+ 12 008	
Tobak	3 574 194	+ 158 794	
Metaller	21 098 537		÷ 1 936 587
Kemikalier, Farve og Garvestoffe	7 707 390	+ 393 053	

Vareslags.	Værdi i £	Stigning £	Nedgang £
Oljer	7 076 035		÷ 263 959
Textil Raastoffe	77 631 573		÷ 11 584 082
Raastoffe for andre Industrier	40 977 063	+ 941 628	
Mannfakturvarer	65 440 678	+ 358 549	
Forskjellige andre Varer	14 968 552	+ 33 004	
Med Pakkepost	535 243		÷ 25 826
Tilsammen	£ 423 892 178	+ 2 011 353	÷ 11 810 454
			Forskjel 11 799 101
Trækkes herifra reexporterede Varer 64 400 420			
Bliver til Rest	£ 359 491 758		

Export af britiske og irlandske Produkter.

Vareslags.	Værdi i £.	Stigning.	Nedgang.
Levende Kvæg	696 540	+ 25 228	
Fødemidler og Drikkevarer	10 427 066		÷ 272 224
Raastoffe	19 328 935		÷ 2 003 289
Garn og vævede Stoffe af alle Slags	100 065 975		÷ 5 930 509
Metaller og deraf forarbejdede Varer	47 856 455		÷ 7 171 082
Beklædningsgjenstande	10 419 142		÷ 912 328
Kemikalier og Drogerier	8 587 506		÷ 290 206
Alle andre Varer	28 676 725		÷ 3 526 933
Med Pakkepost	1 001 880		÷ 93 583
Tilsammen	£ 227 060 224		÷ 20 200 154
		Forskjel	÷ 20 174 926

Norges og Sveriges Andel i den her anførte Vareomsætteing har ifølge Opgave fra den herværende Toldstyrelse omfattet de nedenfor angivne Kvantiteter, med beregnet Værdi:

Import fra Norge.

Vareslags.	Mængde.	Værdi i £.
Skovprodukter:		
Saget Last, Furu og Gran	Loads 439 939	£ 954 546
” ” ikke angivet Slags	— 5 881	- 9 362
Hugget Last, Furu og Gran	— 380 882	- 497 084
” ” Eg	— 509	- 1 365
” ” ikke angivet Slags	— 3 831	- 6 523
Stav.	— 25 238	- 55 568
Bygningsarbejder	—	- 6 217
Træmasse	Tons 122 215	- 488 156
Tjære	Tønder 23	- 40
Bark-Farvestof	Cwts. 40	- 13
Nødder	—	- 6
Skovbær, raa	Bushels 19	- 19
” konserverede	℥ 64 758	- 1 147
		£ 2 020 046

Vareslags.	Mængde.	Værdi i £.
Fiske- og Jagtprodukter:		
Fersk Fisk, Sild	Cwts. 274 212	£ 50 049
” ” andre Slags	— 33 625	- 60 023
Saltet Fisk, Sardiner	— 151	- 578
” ” andre Slags	— 285 371	- 303 911
Hummer og Østers	— 1 348	- 2 957
Tran	Tønder 8 250	- 154 621
Sælskind	St. 96 044	- 31 055
Hvalfiskeben	Cwts. 1 119	- 13 028
Fiskeguano	Tons 879	- 5 141
Vildt	—	- 7 613
Peltsværk	St. 382	- 788
		£ 629 764
Fabrikprodukter:		
Papir, Tryk	Cwts. 23 746	£ 18 000
” ikke angivet Slags	— 170 296	- 136 605
Pap.	— 37 169	- 17 936
Margarin	— 25 426	- 70 477
Fyrstikker	—	- 58 873
Filler, Lin og Bomuld	Tons 152	- 1 488
” Uld	— 427	- 10 744
” andre Slags	— 302	- 2 375
Bomuldsaffald	℥ 33 196	- 210
Glas, Vindus	Cwts. 5	- 10
” andre Slags	— 3 434	- 3 930
Porcelæn og Lervarer	— 3	- 12
Kemikalier	—	- 1 681
Læder, uberedet	℥ 36 032	- 1 487
Oljer, vegetabilske	Tons 6	- 125
” ikke angivet Slags	—	- 10
Linfrøkager	— 129	- 1 097
Bogtrykkerarbeider	Cwts. 112	- 1 028
Rebslagerarbeider	—	- 981
Øl	Fade 251	- 705
Gjødningsstoffer, ikke angivet Slags	Tons 358	- 320
Kautchukarbeider	Cwts. 44	- 358
Symaskiner	—	- 172
Farvestoffe	—	- 372
Sirup	— 148	- 59
Vaaben, Geværer	—	- 21
Gjær	— 5	- 13
		£ 329 089
Landbrugsprodukter:		
Melk, kondenseret	Cwts. 54 113	£ 89 551
Smør	— 9 425	- 49 377
Ost	— 127	- 290
Korn, Havre	— 7 122	- 2 462
Sideflæsk (Bacon)	— 597	- 1 449
Saltet Flæsk (Pork)	— 102	- 95
Ferskt — —	— 2	- 5

Vareslags	Mængde.	Værdi i £.
Raa Huder, tørre	Cwts. 4 224	£ 15 657
— — vaade	— 1 186	- 2 688
Skind, Gjede-, uberedet	St. 33 803	- 3 947
— Faare-, —	— 6 280	- 449
— ikke angivet Slags	— 228	- 100
Horn og Klover	Tons 33	- 852
Haar, Ko-	Cwts. 452	- 500
— ikke angivet Slags	—	- 18
Kjød, Oxe-, saltet	— 129	- 227
— — ferskt	— 2	- 5
— salt og ferskt	— 40	- 78
— Oxe-, konserveret	— 269	- 810
— Faare-, —	— 90	- 210
— — ferskt	— 6	- 14
— andre Slags (Rensdyr?)	— 2 040	- 4 711
Smult	— 4	- 5
Æg	Storthundrede 637	- 165
Bengjødningssstoffe	Tons 94	- 261
Hø	— 2 225	- 7 064
Levende Kvæg:		
— Oxer og Tyrer	St. 30	- 500
— ikke angivet Slags	—	- 26
Heste	— 34	- 726
Friske Grøntsager	—	- 6
		£ 182 254
Bergværksprodukter:		
Kobber, Malm	Tons 1 551	£ 11 968
— Skrot	— 271	- 8 653
— raat	— 61	- 3 430
— delvis bearbejdet	— 137	- 7 530
Jern, Malm	— 31	- 41
— Stang-	— 127	- 1 515
— Skrot-	— 790	- 3 603
Jernmanufaktur,		
— ikke angivet Slags	Cwts. 60 887	- 63 962
Bly, Tak-	Tons 64	- 579
Fosfater	— 305	- 666
Messing, smedet	Cwts. 6	- 36
— Skrot	Tons 190	- 1 309
Malm, ikke angivet Slags	— 97	- 9 676
Sølv, Malm	—	- 31
Zink, Malm	Tons 642	- 1 439
— raa	— 5	- 66
Svovelkis	— 5 387	- 10 949
Granit, m. m.	— 33 668	- 41 086
		£ 166 539
Forskjellige Artikler:		
Is	Tons 351 859	£ 210 916
Drogerier	—	- 8 656
Malerier	St. 31	- 565

Vareslags.	Mængde.	Værdi i £.
Kork, ubearbejdet	Tons 41 -	152
Petroleum	Gallons 80 -	2
Andre Artikler:		
ikke bearbejdede	-	6 859
bearbejdede	-	10 705
ankomne med Pakkepost .	-	3 384
		£ 241 239
		Tilsammen £ 3 568 931

Import fra Sverige.

Skovbrugsprodukter: Huggen Last, Furu og Gran loads 392 855, Værdi £ 539 408, Huggen Last, Eg, loads 105, £ 299, Huggen Last ikke angivet Slags loads 5 017, £ 7 676, Saget Last, Furu og Gran loads 1 582 198, £ 3 216 149, Saget Last ikke angivet Slags loads 25 810, £ 37 373, Stav loads 17 067, £ 25 920, Møbler Tons 5, £ 19, Bygningsarbejder £ 94 421, Træmasse Tons 46 328, £ 274 508, Bark-Farvestof Cwts. 11 591, £ 2 388, Tjære, Tønder 280, £ 263, Beg Cwts. 1 720, £ 877, Raa Skovbær bushels 44, £ 15, konserverede Skovbær $\mathcal{D}$ 254 416, £ 1 585, Nødder £ 40, ialt £ 4 200 941.

Landbrugsprodukter: Smør Cwts. 228 885, £ 1 243 016, Korn, Byg Cwts. 74 200, £ 27 610, Korn, Havre Cwts. 1 578 220, £ 491 275, Korn, Boghvede Cwts. 1 190, £ 400, Bønner Cwts. 13 679, £ 4 452, Sideflæsk (Bacon) Cwts. 51 121, £ 133 687, Saltet Flæsk (Pork) Cwts. 905, 1 227, Ferskt Flæsk Cwts. 415, £ 1 143, Levende Kvæg, Oxe og Tyrer St. 497, £ 7 234, Levende Kvæg, Kjør St. 45, £ 504, Levende Kvæg, Faar og Lam St. 703, £ 1 057. Levende Kvæg ikke angivet Slags £ 22, Heste St. 2, £ 190, Æg, Stort Hundrede 24 119, £ 7 940, Raa Huder, tørre Cwts. 903, £ 4 585, Vaade Huder Cwts. 1 478 £ 3 428, Faareskind, uberedte St. 300, £ 40, Ost Cwts. 1 460, £ 3075, Kondenseret Melk Cwts. 876, £ 1 892, Horn og Klover Tons 11, £ 223, Hestehaar Cwts. 30, £ 260, Kohaar Cwts. 111, £ 60, Haar, ikke angivet Slags £ 30 Hø Tons 121, £ 589, Ferskt Oxekjød Cwts. 10, £ 18, Konserveret Oxekjød Cwts. 20, £ 23, Ferskt Faarekjød Cwts. 2, £ 7, Anden Slags Kjød Cwts. 21, £ 59, Fjærkræ £ 102, Ferske Grøntsager £ 717, ialt £ 1 934 865.

Bergværksprodukter: Jern-Malm Tons 13 722, £ 11 019, Jern, Tack Tons 39 294, £ 193 523, Jern, Stang Tons 63 422 £ 610 397, Jern, Skrot Tons 3 821 £ 12 828, Staal, ubearbejdet Tons 5 218, £ 47 519, Staalmanufaktur, ikke angivet Slags Cwts. 539 587, £ 378 166, Mangan-Malm Tons 3 390, £ 10 453, Bly, Tack Tons 186, £ 2 117, Kobber-Skrot Tons 29, £ 1 025, Kobber ubearbejdet £ 19, Zink-Malm Tons 583, £ 1 599, Zink, raa Tons 125, £ 2 750, Sølv-Malm £ 1 288, Messing, smedet Cwts. 2, £ 11, Messing-Skrot Tons 24, £ 427, Malm, ikke angivet Slags Tons 10, £ 444, Granit, m. m. Tons 7 544, £ 13 496, Fosfater Tons 8, £ 15, ialt £ 1 287 096.

Fabrikprodukter: Papir, Tryk- Cwts. 98 320, £ 98 475, Do. ikke angivet Slags Cwts. 242 916, £ 205 508, Pap Cwts. 41 122, £ 19 575, Fyrstikker £ 202 353, Glas, Vindus- Cwts. 2 536, £ 7 125, Glas, andre

Slags Cwts. 115 006, £ 48 031, Vaaben og Dele deraf £ 11 071, Bogtrykkerarbeider Cwts. 155, £ 2 381, Gummivarer Cwts. 192, £ 1 400, Gjør Cwts. 798, £ 2 099, Oljer, vegetabilske Tons 21, £ 565, Oljer, ikke angivne Slags £ 923, Oljekager Tons 631, £ 4 709, Farvestofte £ 922, Porcelæn og Lergods Cwts. 337, £ 959, Kemikalier £ 187, Symaskiner £ 360, Sukker, raffineret Cwts. 460, £ 387, Sirup Cwts. 2 590, £ 601, Øl Fade 18, £ 36, Margarin Cwts. 19, £ 69, Bomuldsaffald ₧ 264 212, £ 1 129, Filler, Lin og Bomuld Tons 29, £ 295, Filler, Uld Tons 586, £ 11 662, Filler, andre Slags Tons 116, £ 902, Rebslagerarbeider £ 27, ialt £ 621 751.

Fiskeri- og Jagtprodukter: Fersk Fisk, Sild Cwts. 551 048, £ 69 721, Do., ikke angivet Slags Cwts. 1 763, £ 3 280, Saltet Fisk, ikke angivet Slags Cwts. 4 036, £ 3 763, Hummer Cwts. 2, £ 8, Fiskeguano Tons 472, £ 2 688, Tran Tons 392, £ 6 641, Sælskin St. 12 818, £ 3 226, Peltsværk St. 22, £ 26, ialt £ 89 353.

Forskjellige Produkter: Kork, ikke bearbejdet Tons 138, £ 785, Gjødningsstofte, ikke angivne Slags Tons 135, £ 793, Petroleum Gallons 16 790, £ 446, Malerier St. 40, £ 111, Drogerier £ 27, Is Tons 8, £ 4, Forskellige Gjenstande: ikke bearbejdede £ 1 128, bearbejdede £ 85 167, ankomne med Pakkepost £ 1 341, ialt £ 89 802; alt ialt £ 8 223 808.

Export af britiske og irlandske Produkter.

Til Norge:

Vareslags: Stenkul, Cokes etc. Tons 892 770, Værdi £ 455 264, Produkter deraf £ 13 624, ialt £ 468 888, Jern, alle Slags Tons 40 731, £ 247 341, Jern- og Staal-Manufaktur Cwts. 3 855, £ 21 705, ialt 269 046, Bomuld, Garn ₧ 1 266 100, £ 40 873, Bomuld, Vævede Sager, Alengods yards 9 205 100, £ 121 879, Bomuld, andre Slags £ 45 104, ialt 207 856, Uld, Faare og Lamme ₧ 165 000, £ 8 790, Uld, „flocks & rags“ ₧ 425 200 £ 10 028, Uld, „noild“ ₧ 226 400, £ 11 142, Uld, Affald ₧ 92 300, £ 4 282, Uld, Kam eller Kord ₧ 15 300, £ 1 167, Uld, Garn £ 51 900, £ 4 327, Uld, Kamgarn ₧ 525 300, £ 50 390, Uldvarer, Alengods, yards 1 144 500, £ 70 328, Uldgarn, andre Slags £ 13 300, ialt £ 173 754, Sukker, raffineret og Kandis Cwts 88 754, £ 71 182, Sukker, Melas Cwts. 50 504, £ 24 916, ialt £ 96 098, Maskiner, Damp £ 7 516, Maskiner, andre Slags £ 51 715, ialt £ 59 231, Lin, Garn ₧ 94 400, £ 6 020, Lin, vævede Stofte, Alengods, yards 747 400, 30 547, Lin, andre Slags £ 8 030, ialt £ 44 597, Oljer, vegetabilske Tons 1 765, £ 35 316, Oljer andre Slags £ 5 242, ialt £ 40 558, Kobber, alle Slags Cwts 13 538, ialt £ 38 330, Kemikalier ialt £ 27 099, Kautschuk og Fabrikater deraf ialt £ 27 066, Kortevarer („Haberdashery“) ialt £ 15 147, Redskaber, Agerbrugs £ 1 363, Redskaber andre Slags £ 13 471, ialt 14 834, Papir, alle Slags Cwts 9 435, ialt £ 12 010, Malerfarver ialt £ 11 749, Jute, Garn ₧ 90 800, £ 1 069, Jute, vævede Sager, Alengods, yards 1 344 900, £ 10 070, Jute, andre Slags £ 200, ialt £ 11 339, Rebslagerarbeider Cwts. 4 578, ialt £ 11 005 Spirituosa, britiske og irlandske gallons 23 234, £ 9 137, Vin, do. gallons 5 £ 3, ialt £ 9 140, Ler, raa Tons 3 663, £ 3 036, Ler, Teglstén, tusind 548, £ 1 436, Ler, rødt Pottemagerarbeide £ 2 854, Ler, Porcelæn og Fajance £ 1 767, ialt £ 9 093, Blegestofte

Cwts. 23 600, ialt £ 8 977, Kjæx, Brød m. m. Cwts 2 666, ialt 7 628, Bly, Tack Tons 142, £ 1648, Bly, Plade m. m. Tons 470, £ 5 551, ialt £ 7 199, Alkalier Cwts. 22 200, ialt £ 6 575, Kogsalt Tons 11 401, ialt £ 6 233, Silke, Traad og Garn ₧ 433, £ 373, Silkevarer £ 5 805, ialt 6 178, Tin, ikke bearbejdet Cwts. 1 242, ialt £ 6 052, Færdige Klæder ialt £ 5 908, Læder, beredt og uberedt ialt 5 545, Voxdug o. l. □-yards 107 900, ialt £ 4 858, Hatte Dusin 6 240, ialt £ 4 826, Gjødningsstoffer Tons 2 481, ialt £ 4 494, Pickles ialt £ 4 224, Messingarbejder Cwts. 988, ialt £ 3 867, Vaaben, Ammunition o. l. ialt £ 3 865, Sten, Tagskifer St. 88 000, £ 536, Sten, Slibe Tons 1 053, £ 2 941, ialt £ 3 477, Cement Tons 1 517, ialt 2 901, Ledige Sække Dusin 11 626, ialt 2 499, Pletvarer ialt £ 2 279, Sæbe Cwts. 1 839, ialt £ 2 124, Smørelse Cwts. 1 094, ialt 2 076, Tryksager, Bøger Cwts. 170, ialt £ 1 226, Tryksager, andre Slags £ 769, ialt £ 1 995, Madvarer, ikke angivet Slags ialt £ 1 948, Glas alle Slags ialt £ 1 923, Farvestoffer ialt £ 1 775, Velocipeder ialt £ 1 769, Skrivemateriel, undtagen Papir ialt £ 1 740, Korn, Mel o. l. ialt £ 1 440, Telegraftraad ialt £ 1 382, Jernbanevogne, Dele deraf ialt £ 1 318, Instrumenter, videnskabelige ialt £ 1 073, Møbler ialt £ 723, Messing og Arbejder deraf ialt £ 616, Træarbejder, ikke angivet Slags ialt £ 590, Kakao og Chokolade ₧ 13 500, ialt £ 565, Sadelmagerarbejder ialt £ 524, Skind, ikke angivet Slags £ 80, Skind, udenlandske, tilberedte inden England £ 429, ialt £ 509, Mediciner ialt £ 454, Uhre og Klokker ialt £ 353, Sædefrø, alle Slags, Cwts. 130, ialt £ 320, Mel, kondenseret Cwts. 149, ialt £ 299, Poteter Cwts. 2 171, ialt £ 297, Fisk, forskellige Slags ialt £ 289, Alpaca og Mohair-Garn ₧ 2 900, ialt 285, Øl og Porter Fade 76, ialt £ 276, Lys, alle Slags ₧ 13 200, ialt £ 274, Huder, raa Cwts. 185, £ 263, Musikalske Instrumenter ialt £ 226, Malerier St. 9, ialt £ 211, Garn af Haar og Uld ₧ 6 800, ialt £ 191, Parfumerier ialt £ 181, Paraplyer ialt £ 149, Oleomargarin Cwts. 72, ialt £ 145. Ost Cwts. 29, ialt £ 141, Færskt Kjød Cwts. 31, ialt £ 134, Kobbervitriol ialt £ 131, Levende Kvæg, Faar St. 2, £ 10, Levende Kvæg, Svin St. 3, £ 17, Levende Kvæg, ikke angivet Slags St. 250, £ 54, ialt £ 81, Elektriske Apparater ialt £ 72, Humle Cwts. 2, ialt £ 25, Smør Cwts. 4, ialt £ 22, Tobak ₧ 80, ialt £ 22, Fyrstikker ialt £ 16, Andre Varer, uberedte £ 2 780, Andre Varer, tilberedte £ 22 991, Andre Varer, med Pakkepost £ 6 978, ialt £ 32 749, Tilsammen £ 1 706 111.

Exporten til Sverige udgjorde £ 2 861 952.

Export af udenlandske og koloniale Varer til Norge.

Vareslags.	Mængde.	Værdi.
Flæsk, Sideflæsk og Skinker Cwts.	95 811	£ 145 817
Kaffe "	23 166	" 103 240
Bomuld, raa "	25 946	" 54 772
Sukker, Melasse "	95 779	" 36 328
Hvedemel "	64 152	" 35 947
Saltet Kjød og Flesk "	26 800	" 33 033
Smult "	8 642	" 15 155

Vareslags.	Mængde.	Værdi.
Appelsiner og Citroner	Bushels 43 213	£ 11 818
Jute	Tons 793	” 10 616
Svovel	Cwts. 29 435	” 10 154
Læder, uberedt	℥ 178 050	” 7 061
Olivenolje	Fade 167	” 6 038
Uld, Faar- og Lamme-	℥ 97 491	” 5 273
Talg og Stearin	Cwts. 3 289	” 4 510
Smør og Margarin	” 1 573	” 4 414
Vin	gallons 13 043	” 3 804
Rapsfrø	quarters 1 911	” 3 569
Kork, ikke bearbejdet	Tons 14	” 460
Andre Varer	”	126 775
	tilsammen	£ 618 782

Skibsfart.

Denne har under 1892 i Lighed med de øvrige Næringsveie erfaret Virkningerne af det almindelig herskende Tryk inden Forretningsverdenen; men til Trods herfor har der fundet forholdsvis faa Betalingsindstillinger Sted inden hidhørende Kredse, hvad der vidner godt om Soliditeten inden denne Forretningsbranche. Med yderst lave Fragtnoteringer har talrige Fartøier kun givet ringe, om overhovedet noget Udbytte, ja kanske ikke sjelden direkte Tab, hvilket ogsaa har foranlediget, at mange Skibe er blevne oplagte i Paavente af bedre Tider. I den sidste af „Angier Brothers“ afgivne Aarsrapport udtales der i denne Henseende følgende:

„Ved Udgangen af 1891 viste utvetydige Tegn, at et alvorligt Tryk i alle Fragter var indtraadt, og af det ubestridelige Faktum, at en uhørt Overproduktion af Tonnage havde fundet Sted, kunde ogsaa en længere Vedvaren af dette for Skibsfarten ugunstige Forhold forudses. Det Tryk, som herskede fra 1884 til 1888, foraarsagedes hovedsagelig af en lignende Overproduktion under Aarene 1880—1883; men denne var dog ubetydelig i Sammenligning med den Hensynsløshed, som i nævnte Henseende gjorde sig gjældende under Perioden 1889—1892, hvilket ogsaa — naar man hertil yderligere tager i Betragtning Følgerne af den Baringske Katastrofe — turde medføre, at de deraf flydende skadelige Virkninger kommer til at strække sig over et længere Tidsrum end den førstnævnte Krise under 1884—1888. Den Hurtighed, hvormed Fragterne er gaaet ned under det seneste Aar, har langt overtruffet de mest pessimistiske Formodninger. Umiddelbart efterat den Efterspørgsel efter Tonnage, som foranledigedes af den usædvanlig rige Høst i Amerika af Korn og Bomuld, havde begyndt at aftage, faldt samtlige Noteringer for saavel ind- som udgaende Fragter ned til forud ukjendte Tal, saa at det for nærværende turde være umuligt fra en Rundreise i hvilkensomhelst Retning at kunne opvise noget Overskud, selv med de billigste og mest økonomisk indrettede Fartøier. Østersøfarten viser saaledes en Formindskelse i Volum baade med Hensyn til Korn og Trælast, og som Bevis paa, hvor lavt Fragterne er gaaet ned, kan anføres, at der fra Kronstadt til London noteredes under Aaret høiest 1 sh. 1½ d, lavest 9 d pr. quarter Hvede; Planker høiest 25 sh. pr. Standard, lavest 17 sh. 6 d. Inden Middelhavet har vistnok en anseelig Tonnage fundet Anvendelse, men til uforanderlig lave, ikke lønnende Fragter, baade for

Malm og Frugt til Storbritannien og De forenede Stater. Saaledes skibedes der fra Alexandria betydelige Kvanta af Korn, Frø og Bomuld; men til høiest 15 sh. og lavest 6 sh. pr. Ton af Bomuldsfrø. Fragtfarten paa det Sorte Hav, Donau og det Azowske Hav paavirkedes af det indtil Juni Maaned gjældende Forbud mod at udføre Korn fra Rusland, hvorimod det sidste Halvaar viste en, hvad Volumet betræffer, middelsgod Omsætning, men Fragterne holdt sig vedblivende meget lave, undtagen for en kortere Tid under September og Oktober. Fra Batum lagdes der Beslag paa en meget betydelig Tonnage for Transport af Olje til Middelhavet, Indien og China, men til lavere Fragter end under noget foregaaende Aar. Varetrafikken fra Indien, China og Østerlandene i Almindelighed viste aftagende Volum og voldsomt Prisfald i Fragter; saaledes fra China til London lige ned til 25 sh. og til New-York 32 sh. 6 d pr. Ton. Japan betalta 31 sh. 3 d. for Ris, og Australien lavest 30 sh. pr. 40 Kubikfod osv. Nord- og Sydamerika bød god Sysselsættelse, men helst fra Begyndelsen af Vaaren begyndte Fragterne at falde, uden en eneste Gang at vise nogen Stigning, og henimod Høsten indtraadte en følelig Indskrænkning i Afskibningerne, især af Bomuld. Brazilien og Laplatastaterne bød høje Fragter for at erholde Lasterum for Skibning af den rige Høst, men med ubetydelig Import. Saaledes betaltes der fra Laplatafloeden 36 sh. 3 d pr. Ton Hvede; men denne Fragt gik under Høsten ned til 12 sh. De nedgaaende Kulpriser og Hyrer har visselig i nogen, om end ringe, Grad bidraget til en Formindskelse af Udgifterne. En betydelig Reduktion har derimod fundet Sted i Prisen paa Dampskibe, og gode nye Fartøier med tilfredsstillende Dampkraft erholdes for £ 6 pr. Ton Dødvægt eller noget derunder; men om ikke Bygningen af nye Fartøier i væsentlig Grad indskrænkes for et Par Aars Tid, turde en Stigning af Fragterne, saaledes at de vilde give tilfredsstillende Udbytte, ikke kunne paaregnes.“

I Overensstemmelse hermed fremholdes der fra alle Hold, at Hovedaarsagen til de for Tiden raadende, for Rederibedriften saa ugunstige Fragtnoteringer er at søge i Overfloden paa flydende Lasterum. Saaledes meddeler det mægtige Dampskibsselskab „The Peninsular & Oriental Co.“, at medens Tonnagen under det sidste Decennium er voxet med 50 %, modsvarende derimod Forøgelsen af transporterede Varer kun 10 %, Saaftremt lignende Forhold, eller ialfald noget nær de samme, raader inden de øvrige store Rederiselskaber, er jo Grunden til det raadende Tryk inden Rederibedriften let at finde.

Allerede i Aarsberetningen for 1891 fremholdes den overordentlige Forøgelse i Tonnage, som leveredes fra britiske Skibsværfter under de nærmest foregaaende 3 Aar. Under Aaret 1892 har denne Virksomhed ingenlunde aftaget; thi fra de forskjellige Værfter har i nævnte Tidsrum Fartøier med en samlet Tonnage af 1 250 000 Tons løbet af Stabelen, hvoraf 15 % afhændedes til Udlandet. Ikke mindre end 85 % af de under de fire sidste Aar nybyggede Fartøier — med en Tonnage af 4 306 000 — udgjordes af Dampskibe af de mest fuldkomne Typer og med de nyeste Forbedringer for Opnaaelse af Hurtighed saavel i Fart som ved Losning og Lastning, hvorhos ogsaa den herigjennem opnaaede Forøgelse af Lasterum er uden Sammenligning større end det, som dermed skulde erstattes.

Ifølge „Lloyds Register“ er af Aarets ovenanførte Nybygninger 17 Fartøier paa 30 916 Tons blevne indkjøbte til Østerrige, 15 paa 24 248 Tons til Tyskland samt omkring 15 000 Tons til hver af følgende: britiske Kolonier, Grækenland og Norge.

Ifølge samme Kilde gik Bruttoforøgelsen af i Lloyds indregistrerede Fartøier under Aaret op til 699 359 Tons Dampskibe og 285 311 Seilskibe eller tilsammen 984 670 Tons. Heraf var over 97 % nybyggede Fartøier, samtlige konstruerede inden Storbritannien og Irland med Undtagelse af 3 af forholdsvis ringe Lasteevne. Af de øvrige var 21 168 Tons indkjøbte fra Udlandet, modsvarende alene 2 %.

Fra samme Register blev derimod samtidig afført 264 408 Tons Dampskibe og 170 132 Tons Seilskibe, eller tilsammen 434 540 Tons. Heraf var omkring 63 % af de førstnævnte og 75 % af de sidstnævnte udgaaede paa Grund af Forlis, Ophugning m. m. Af de fra Registeret afførte Fartøier var endvidere solgt til Udlandet 97 567 Tons Dampskibe og 41 657 Tons Seilskibe, eller henimod 37 % af de førstnævnte og 25 % af de sidstnævnte. Norge optraadte her som den vigtigste Kjøber, idet 22 718 Tons eller over 16 % af de til Udlandet afhændede Fartøier, under Aaret overførtes til norsk Flag. Da imidlertid heri indbefattes et ikke ringe Antal mindre Seilfartøier af Træ, turde antagelig Salgene til Tyskland af 19 405 Tons og til Frankrig af 17 297 Tons i Virkeligheden fortjene mere Opmærksomhed. Sverige og Tyrkiet er de eneste blandt de øvrige Lande, hvis Indkjøb af hidhørende Fartøier overstiger 10 000 Tons.

Forøgelsen i sin Helhed af Dampskibe indførte i det britiske officielle Register under 1892 udgjør 240 Fartøier paa 434 951 Tons. Samtidig er derimod Seilskibenes Antal gaaet ned med 241, men Seilflaadens Drægtighed desuagtet forøget med 115 170 Tons. Som heraf fremgaar, er Totalantallet af indregistrerede Fartøier gaaet ned med ét, men derimod den samlede Drægtighed forøget med 530 130 Tons.

Under 1892 klassificeredes hos „Lloyds“ 684 nye Fartøier paa 1 094 168 Tons, hvori indbefattes omtrent 93 % af samtlige inden Storbritannien og Irland nybyggede Handelsfartøier. Heraf var ligesom under næstforegaaende Aar, Antallet af Seilskibe usædvanlig stort. Saaledes oversteg under de 3 Aar 1888—1889 Seilfartøiernes Tonnage ikke nogen Gang 13 % af den samlede Tonnage af klassificerede Fartøier, men steg derimod under 1891 til næsten 25 % og under 1892 til over 30 %, hvad der giver et høiere Tal end under noget foregaaende Aar lige siden 1877. Mod Slutningen af 1892 indtraadte dog en betydelig Nedgang i denne Henseende. Til paa det nærmeste 97 % af klassificeret Tonnage er Staal bleven benyttet som Bygningsmateriel, til mindre end 3 % Jern og til ikke fuldt $\frac{1}{2}$ % Træ. Gjennemsniitsdrægtigheden af hidhørende Dampskibe har udgjort omkring 1 581 Tons, og af Seilskibe 1 628 Tons.

Ved Udgangen af 1892 beløb Antallet af Fartøier under Bygning sig til 306 med 570 741 Tons Drægtighed, eller 28 % mindre end ved Udgangen af 1891, hvilken Formindskelse særlig falder paa Seilskibene, som i det ovenanførte Tal alene er repræsenterede med 63 959 Tons mod 195 405 Tons ved Udgangen af 1891.

Allerede i sidste Aarsberetning blev Opmærksomheden henledet derpaa, at et antagelig ikke ringe Antal Fartøier, som i Virkeligheden tilhører engelske Redere, med Omgaaelse af gjældende Lov seiler under norsk Flag. At Antallet af saadanne ogsaa under 1892 er bleven forøget, er en kjendt Sag, ihvorvel fuldt Bevis herfor i de fleste Tilfælde kun med Vanskelighed vilde kunne erholdes. De Fordele, som søges opnaaede gennem den heromhandlede Fremgangsmaade og dermed forbunden Udgift til de Personer, der fungerer som norske Eiendomsangivere, ifølge en hersteds under sidstforløbne Aar offentliggjort Indbydelse til Aktietegning i et engelsk Selskab for

Indkjøb af Fartøier, der skulde seile under norsk Flag, at være i det væsentlige følgende:

at man derigjennem undgaar de hæmmende Forskrifter fra Board of Trade, hvilke griber forstyrrende ind i en lønnende Drift af britiske Fartøier;

at norske Sømænd ikke har befattet sig med Foreninger stridende mod Redernes Interesser, hvorfor Streiker blandt samme endnu ikke har forekommet, ligesom de ogsaa er lydigere, lettere at lede og villigere til mod rimelig Godtgjørelse at tage Del i Udførelsen af Reparationer, Lastning og Losning m. m.;

at norsk Befal og Mandskab som Regel er mindre fordringsfulde end andre Nationers, hvorfor de ofte forbliver ombord i samme Fartøj under en Række af Aar, til Trods for de Forlokkelser, som de er udsatte for i adskillige Havne, samt

at nødvendige Reparationer kan udføres billigere i Norge end paa britiske Værfter.

Af nysnævnte Indbydelse turde det ogsaa fortjene at anføres, at et norsk Rederiselskab, ifølge behørig granskede Regnskaber, under de sidste fem Aar i Gjennemsnit har indseilet et aarligt Udbytte af $25\frac{1}{4}\%$ af den deri nedlagte Kapital og uddelt til Aktieeierne $23\frac{1}{4}\%$, samt under de sidste 21 Maaneder før September 1892, til Trods for de da raadende, yderst lave Fragter, har givet et Udbytte af $16\frac{1}{4}\%$, regnet pr. Aar, hvoraf $14\frac{1}{2}\%$ er bleven uddelt til Aktionærerne.

De her anførte Opgaver — hvis Overensstemmelse med de virkelige Forhold jeg ikke er berettiget til at drage i Tvivl, synes at afgive Vidnesbyrd om, at en med klog Beregning drevnen Rederibedrift selv i disse trykkede Tider kan give et tilfredsstillende Resultat, — idetmindste naar det sker under norsk Flag, ligesom man ogsaa deri turde kunne finde Forklaringen til det Indkjøb af Fartøier for norsk Regning, som uagtet de lave Fragtnoteringer, stadig forekommer.

Selv inden Handelsflaaden har Arbeiderspørgsmaalet under de senere Aar gjort sig gjældende, nærmest i Forsøg paa at hindre Sømændenes Selvbestemelsesret ved Indgaaelse af Hyrekontrakter. Gjennem Dannelsen af en Sømandsforening — „Sailors Union“ — hvis fornemste Ledere paa Grund af denne Egenskab opnaaede at komme ind i det nu siddende Parlament, søgte de Personer, som stillede sig i Spidsen for nævnte Agitation, dels at stipulere den laveste Aflønning, som Foreningens Medlemmer fik antage, dels ogsaa at hindre andre end disse Medlemmer i at erholde Hyre med britiske Fartøier. I nævnte Sailors Union optages ogsaa udenlandske Sømænd mod den betydelige Indtrædelsesaftalt af £ 25, som dog kunde erlægges terminvis, med mindre Beløb hver Gang. Lysende Forespeilinger om de Fordele, som skulde opnaaes gennem Samhold, lokkede til talrig Deltagelse og i Forbindelse dermed Indsamling af et betydeligt Fond. — Medlemsantallet opgives til over 60 000 med en opsparet Kapital af over £ 31 000, og ved Gjennemførelsen af det Maal, Foreningen havde sat sig, udøvedes der et utaaleligt Tryk, som til og med stundom tog Form af personlige Voldsomheder.

Til Bekjæmpelse af denne Forening, som i saa høi Grad truede den britiske Søfarts Fremtid, dannedes der mellem Landets Skibsredere en Modorganisation — „The Shipping Federation“ — hvem det, gennem Samhold og kraftig Indgriben ligeoverfor de her anførte abnorme Forhold, lykkedes under sidstforløbne Aar paa det nærmeste at hæve eller idetmindste svække

Sømandsforeningens Indflydelse. Det bedste Bevis herfor turde findes deri, at Antallet af dennes Medlemmer er gaaet ned til mindre end 20 000, medens samtidig den kontante Beholdning næsten helt og holdent er forsvundet. I tvende Henseender klages der nu over de for de britiske Sømænd selv skadelige Virkninger af Foreningens Agitation. Dels siges den nemlig at have medført en meget betydelig Forøgelse i Antallet af de Udlændinger, som har fundet Sysselsættelse inden den britiske Handelsflaade, hvilke som Medlemmer af Sømandsforeningen har været berettigede til at forlange Hyre fremfor samme ikke tilhørende engelske Sømænd; dels er ogsaa Disciplinen inden den britiske Sømandsstand bleven saa slappet og undergravet, at Redere og Skibsførere foretrækker Forhyring af stilsfærdige og velopdragne Udlændinge, som befitter sig paa at udføre, hvad der paa-ligger dem, paa en tilfredsstillende Maade. Paalidelig Opgave over Antallet af saadanne Udlændinge — blandt hvilke Normænd og Svensker som be-kjendt udgjør Flertallet — savnes for senere Datum end Udgangen af 1891, da det samlede Antal af Personer sysselsatte i den britiske Handelsflaade udgjorde 240 480, hvoraf 30 267 var Udlændinge eller 3 040 flere end ved Udgangen af 1890. Af disse udenlandske Søfolk fandt 1 016 Anvendelse inden Landets Kystfart, 690 delvis deri og i udenlandsk Fart, samt 28 561 udelukkende i den sidstnævnte, hvad der modsvarer omtrent 1 Mand for hver 250 Tons Drægtighed. Da der, som bekjendt, raader Overbefolkning inden England og Overflod af Aspiranter inden de fleste Livsbaner, synes den Slutning at være nærliggende, at der findes en vis Utilbørlighed til at vælge Sømandsbanen, i hvilken Henseende netop de, der har optraadt som Sømændenes bedste Venner, ikke turde være uden Skyld, idet de, efter hvad der paastaaes af hidhørende Organer, udmaler de ombord i britiske Fartøier sædvanlige Forhold i altfor mørke Farver. Afhjælpelsen af de saaledes paaklagede Mangler har dog i Aarets Løb været og er fremdeles Gjenstand for Foranstaltninger saavel fra de lovgivende Myndigheders som fra Skibsrederes Side. Blandt saadanne turde, da de ogsaa rammer uden-landske Fartøier, Opmærksomheden særlig fæstes paa „The Merchant Shipping Act“ af 1876, betræffende Board of Trades Ret til at tilbageholde Fartøier, enten paa Grund af forefundne Mangler ved Skrog, Udrustning eller Maskineri, eller ogsaa formedelst for dyb eller utilbørlig Lastning. Under de 16 Aar, som er forløbne, siden nævnte Forordning traadte i Kraft, har Antallet af Fartøier, der er blevne anmeldte som lidende af Mangler i førsteangførte Henseende, udgjort:

Af Dampskibe, Jern		108
„ — Træ		7
„ Seilskibe Jern		10
„ — Træ		644
tilsammen		769

hvoraf efter nærmere Undersøgelse 18 erklæredes for sødygtige.

Som Følge af for dyb eller utilbørlig Lastning stoppedes:

Af Dampskibe, Jern		575
„ — Træ		4
„ Seilskibe Jern		14
„ — Træ		95
Tilsammen		648

hvoraf dog 7 efter foretagen Besigtigelse tillodes at afgaa uden videre For-føining. Det gjennemsnitlige Antal pr. Aar udgjør altsaa omtrent 47 af de

førstnævnte og 40 af de sidstnævnte. Under 1892 indskrænkede de modsvarende Tal sig til blot 21 og 23, alt britiske Fartøier. Af de her anførte Tal turde den Slutning være berettiget, ikke blot at Antallet af de Fartøier, som Redere eller Skibsførere nu forsøger at sende tilsøs i usødygtig og for Befal og Mandskab livsfarlig Stand — saakaldte „flydende Ligkister“ — kun udgjør en meget liden Brøkdel af den britiske Handelsflaade, men ogsaa, at saa ligeledes kun i lidet mindre Grad har været Tilfældet, allerede inden den heromhandlede Akt traadte i Virksomhed.

Board of Trade har visselig altid havt Myndighed til at bringe disse Bestemmelser i Anvendelse ogsaa ligeoverfor for dybt eller utilbørlig lastede udenlandske Fartøier, men det forblev dog et dødt Bogstav, undtagen med Hensyn til Dækslast, indtil ved en Akt af den 9de Juni 1890 yderligere Lovbestemmelser traadte i Virksomhed betræffende Regler for obligatorisk Anbringelse paa Fartøier gennem vedkommende Myndigheder af saakaldt „Lastelinje“ for Angivelse af det dybgaaende, hvortil det tillades Fartøier at laste under forskellige Aarstider, samt derpaa unegtelig velberettigede Klager fremsattes af engelske Skibsredere over, at udenlandske Fartøier, som gik i Fragtfart paa britiske Havne, der nød de samme Fordele, som tilkommer Landets egne Fartøier, uden at være underkastede modsvarende Forpligtelser. Dette foranledigede i Juli 1891 en Ordre fra Board of Trade til vedkommende Funktionærer om ogsaa ligeoverfor udenlandske Fartøier nøie at paase overholdt de med Hensyn til Lastning gjældende Lovbestemmelser; og som en Følge heraf blev under de nærmest følgende 12 Maanedes 26 udenlandske Fartøier negtede at afgaa, forinden en Del af Lasten atter var bleven udloset, nemlig 5 franske, 5 norske, 4 tyske, 3 danske, 2 hollandske, 1 brasilianskt, 1 græskt, 1 østerrigskt, 1 svenskt og 1 russisk. Fem af disse afgik vistnok uden at efterkomme Myndighedernes Ordre, men tre af dem har ved senere Besøg i engelsk Havn dyrt maattet bøde derfor.

Fra Skibsredernes Side er Foranstaltninger blevne trufne, dels til Bestemmelse af en rigeligere og mere rationel Spiseordning for Besætningerne, dels ogsaa til Istandbringelse af Undervisning for Skibskokke i de dem paaliggende Gjøremaal. For sidstnævnte Øiemed er der bleven oprettet „Kogeskoler“ i Glasgow og Liverpool, efter sigende med godt Resultat. Ved den i Glasgow erlægges der en Afgift af 5 sh. for 12 Sektioner. En Kok forsynet med behørigt Certifikat om Duelighed i sit Fag antages at kunne betinge 10 à 20 sh. højere Maanedshyre og paa samme Tid gjøre Besparelser for Rederiet samt i væsentlig Grad bidrage til at fjerne den ofte berettigede Misnøie hos Besætningen over Kosten. Ved Kogeskolen i Liverpool har siden dens Aabning i September sidstleden 124 Kokke gennemgaaet et Kursus paa 12 Lektioner, og af disse har ikke mindre end 40 vendt tilbage til et andet og fuldstændigere Kursus, samt 25 til et tredje.

Inden Parlamentet foreligger der for nærværende til Behandling en Motion om streng Kontrol med Beskaffenheden af den Proviant, som er bestemt for Besætningen ombord i Fartøier i transatlantisk Fragtfart, om Mængden og Beskaffenheden af de deri indgaaende Bestanddele, om en Udvidelse af Skibsrederes Forpligtelse til at yde Erstatning for Ulykkeshændelser indtrufne ombord i dem tilhørende Fartøier, om Vilkaarene for Sømænds Kompetence for de forskellige Stillinger, samt om det Rum, der bør tilstaaes dem ombord i Fartøier, m. m. Alle disse Bestemmelser vil, om de vinder Lovs Kraft, udentvivl komme til at have stor Indflydelse paa dette Lands Skibsfart og bidrage til at vanskeliggjøre Konkurrencen med

andre Nationers Handelsflaader, inden hvilke der raader mindre strenge Bestemmelser i denne Henseende.

Som en Foranstaltning, der i væsentlig Grad turde bidrage til Fremme af Skibsfarten inden Londons Havneomraade, som vedblivende, hvad Fartøiernes Antal og Omsætningens Beløb angaar, indtager den fornemste Plads inden den hele Verden, fortjener her ogsaa at nævnes Oprettelsen af et eget Børslokale for herhenhørende Forretninger — „London Shipping Exchange“ —, i No. 19—21 Billiter Street, E. C., forsynet med alle Nutidens Bekvemmeligheder, hvor Redere, Mæglere, Befragtere og Skibsførere kan mødes til Behandling af dem vedkommende Anliggender.

Selskabet for Redning af Skibbrudne — „The Royal National Lifeboat Institution“ — har ogsaa under sidstforløbne Aar udfoldet en i høi Grad velsignelsesrig Virksomhed, og ved de paa 304 forskellige Steder stationerede Livredningsbaade er der bleven reddet 836 Liv, hvorhos Assistance er bleven ydet 33 Fartøier, som derigjennem undgik Forlis. Samtidig reddedes der 220 Forliste ved Kystbefolkningens Baade eller paa anden Maade, hvorfor Belønninger er blevene uddelte af Selskabet. Dettets Udgifter beløb sig i 1892 til £ 80 416, som helt og holdent tilveiebragtes gennem private Bidrag. En for to Aar siden anskaffet Livredningsbaad for Dampkraft har vist sig saa meget tjenligere for Øiemedet end Robaadene, at det er bleven besluttet at anskaffe endnu en saadan. I ikke ringe Grad turde dette Selskab kunne regne sig tilgode, at Tabet af Liv inden den britiske Handelsflaade, som endnu for 12 Aar siden opgaves at være 1 for hver 106, nu er gaaet ned til 1 af 256 pr. Aar.

For at tydeliggjøre Betydningen af Storbritanniens Handelsflaade, baade i og for sig og i Forhold til andre Nationers, tillader man sig nedenfor at hidsætte en fra „Bureau Veritas Répertoire Général 1892—93“ hentet Opgave betræffende Antallet og Drægtigheden af Damp- og Seilskibe tilhørende de forskellige Lande:

D a m p s k i b e.

Britiske 6 861, 5 676 692 Netto Tonnage, Tyske 856, 779 644, Franske 617, 485 233, Forenede Staters 434, 428 758, Spanske 416, 290 958, Norske 528, 245 432, Hollandske 203, 202 700, Italienske 232, 201 712, Russiske og Finske 336, 146 383, Svenske 454, 146 321, Danske 238, 115 152, Østerrigske 136, 107 892, Japanske 220, 83 043, Belgiske 113, 80 122, Græske 112, 78 830, Brasilianske 191, 78 002, Portugisiske 52, 37 194, Tyrkiske 59, 33 204, Kinesiske 41, 32 402, Chiliske 37, 26 397, Egyptiske 23, 16 710, Argentinske 66, 16 273, Hawaiiske 20, 7 716, Uruguayske 19, 4 757, Mexikanske 13, 2 909, Zanzibarske 5, 2 737, Haitiske 6, 2 527, Nicaragua's 4, 2 401, Peruvianske 5, 1 389, Venezuela's 8, 1 217, Saravak's 2, 1 175, Marokko's 1, 1 164, Montenegro's 1, 1 090, Persiske 1, 579, Hova's 3, 515, Rumænske 4, 384, Costa Rica's 2, 310, Siamesiske 1, 257, Ecuador's 1, 249, Columbia's 2, 196, San Domingo's 1, 103, Tunesiske 1, 19, Ukjendte 8, 2 140, Tilsammen 12 333, 9 342 888.

Seilskibe.

Britiske 9 513, Netto Tonnage 3 602 830, Forenede Staters 3 433 1 467 200, Norske 3 357, 1 390 690, Tyske 1 631, 683 343, Italienske 1 945, 560 557,

Russiske og Finske 2 166, 461 201, Svenske 1 371, 319 203, Græske 1 318 280 168, Franske 1 712, 275 384, Spanske 1 085, 184 484, Hollandske 674, 173 219, Danske 905, 158 120, Tyrkiske 611, 113 973, Østerrigske 269, 101 415, Chiliske 145, 75 570, Brazilianke 276, 80 793, Portugisiske 208, 45 587, Argentinske 114, 31 521, Japanske 100, 26 505, Peruvianske 36, 20 441, Hawaiske 33, 13 494, Uruguay's 44, 12 207, Mexikanske 51, 8 963, Nicaragua's 19, 7 746, Siamesiske 14, 6 204, Guatemala's 16, 4 728, Rumænske 20, 3 557, Haiti's 17, 2 809, Venezuela's 13, 2 410, Bolivia's 3, 1 986, Belgiske 11, 1 904, Montenegrinske 9, 1893, Ecuador's 4, 1 731, Columbia's 5, 1 157, Kinesiske 3, 1 005, Arabiske 1, 999, St. Domingo's 5, 948, Liberiske 3, 916, San Salvador's 3, 853, Costa Rica's 2, 551, Tunesiske 2, 130, Hondura's 1, 88, Ukjendte 10, 1 750, tilsammen 31 158, 10 110 233.

Sammenlægges Drægtigheden af baade Damp- og Seilskibe, viser det sig, at Norges Handelsflaade indtager den tredie Plads med Hensyn til Tonnage, Sverige den niende.

Skibsfarten inden britiske Havne har i 1892 udgjort:

Skibsfarten med Udlandet.

Indklarerede lastede britiske Fartøier	21 350 067 Tons
— — udenlandske Fartøier . .	8 173 802 —
Tilsammen 29 529 869 Tons	
Udklarerede lastede britiske Fartøier	25 063 725 Tons
— — udenlandske Fartøier . .	8 880 000 —
Tilsammen 33 943 825 Tons	
Tilsammen ind- og udklarerede	63 473 694 Tons.
mod i 1891	62 314 224 —
— 1890	62 837 183 —

Den her anførte Tonnage af udenlandske Fartøier, som under 1892 har besøgt britiske Havne, fordeles paa følgende Maade mellem de forskjellige Lande, idet man for Sammenligning ogsaa hidsætter de tilsvarende Tal for de tvende nærmest foregaaende Aar:

Med Ladning ankomne Fartøier.

Nationalitet.	1892. Tons.	1891. Tons.	1890. Tons.
Norske	2 361 918	2 064 744	2 119 784
Tyske	1 120 201	1 167 629	1 255 713
Hollandske	1 001 759	906 273	894 317
Svenske	844 062	779 308	726 041
Danske	635 389	670 899	668 056
Franske	580 584	578 972	532 980
Spanske	538 594	574 985	596 854
Belgiske	392 612	360 915	366 172
Russiske og finske	284 686	213 261	244 029
Italienske	179 707	163 732	153 656
Forenede Staters	95 088	151 619	140 729
Østerrigske	59 785	40 952	44 260
Græske	46 509	54 885	45 401
Portugisiske	28 317	19 501	45 927
Andre Landes	4 691	6 406	6 949
Tilsammen	8 173 802	7 754 091	7 840 868

Med Ladning afgaaede Fartøier.

Tyske	1 878 838	2 094 133	2 099 041
Norske	1 578 312	1 732 632	1 672 955
Hollandske	1 014 739	909 568	874 587
Danske	895 472	861 801	817 560
Svenske	860 997	803 237	723 518
Franske	801 799	816 426	738 898
Spanske	528 204	578 543	557 436
Belgiske	426 512	415 550	330 360
Italienske	272 326	219 153	210 665
Russiske	236 331	209 426	212 592
Græske	146 984	134 849	108 312
Østerigske	87 504	63 426	56 654
Forenede Staters	85 802	132 745	132 006
Portugisiske	38 411	30 995	46 970
Andre Landes	27 869	23 296	9 511
Tilsammen	8 880 100	9 025 780	8 590 065

Som heraf fremgaar, har Fragtfarten med norske Fartøier under Aaret tiltaget med 140 144 Tons samt Fragtfarten med svenske Fartøier med det forholdsvis langt større Beløb af 122 514 Tons.

Kystfarten sysselsatte:

britiske indklarerede lastede Fartøier . . .	28 784 265 Tons
udenlandske — — — . . .	142 351 —
Tilsammen	28 926 616 Tons
samt	
britiske udklarerede lastede Fartøier . . .	27 583 086 Tons
udenlandske — — — . . .	136 691 —
Tilsammen	27 719 777 Tons

eller sammenlagt 56 645 393 Tons, altsaa en Formindskelse af 279 459 i Forhold til 1891, — hvad dog udelukkende har rammet britiske Fartøier, idet de udenlandske har havt en Tilvæxt af ikke mindre end 64 319 Tons.

Varetransporten mellem britiske Havne samt Havne i Norge fordelte sig paa de forskjellige Nationers Fartøier, saaledes som anført i nedenstaaende Tabeller:

Fartøiernes Nationalitet.	Fra Norge. Tons.	Til Norge. Tons.	Tilsammen Tons.
Norske	989 857	643 817	1 633 673
Britiske	197 177	194 624	391 801
Svenske	33 930	14 001	47 931
Danske	37 830	8 569	46 399
Tyske	15 119	9 758	24 877
Russiske og finske	7 078	5 854	12 932
Hollandske	503	2 280	2 783
Forenede Staters	2 307	—	2 307
Spanske	—	1 135	1 135
Belgiske	—	572	657
Franske	—	572	572
Tilsammen	1 283 800	881 267	2 165 067

Betræffende de Forenede Rigers Skibsfart paa dette Generalkonsulats Distrikt meddeles følgende, i Overensstemmelse med derom gjældende Forskrifter affattede Opgaver:

Summarisk Opgave over den norske Skibsfart paa Londons
Generalkonsulsdistrikt i 1892.

	Antal	Tons.	Konsulat- afgifter.			Brutto- fragter.
			£	sh.	d	£
Ankomne for at losse eller laste:						
fra Norge med Ladning . . .	2 337	857 651				357 309
- — i Ballast	125	67 987				
- Sverige med Ladning . .	529	227 811				142 511
- — i Ballast	3	2 825				
- andre Lande med Ladning	1 557	939 340				1 082 608
- — — i Ballast . .	1 111	529 052				
tilsammen ankomne hvoraf Dampskibe 1 688 paa 949 561 Tons.	5 662	2 624 666				1 582 428
Overliggende fra 1891 . . .	134	77 525				
Indkjøbte for norsk Regning .	42	34 389				
tilsammen	5 838	2 736 580				
Afgaaede efter at have losset eller lastet:						
til Norge med Ladning . . .	1 183	458 675				133 170
- — i Ballast	1 157	468 622				
- Sverige med Ladning . .	238	97 149				33 566
- — i Ballast	249	112 891				
- andre Lande med Ladning	1 484	751 821				523 402
- — — i Ballast . .	1 400	761 546				
tilsammen afgaaede hvoraf Dampskibe 1 692 paa 953 439 Tons.	5 711	2 650 704	8 563	6	1	680 138
Overliggende til 1893 . . .	116	80 081				
Solgte til udenlandsk Rederi .	11	5 795	15	14	7	
tilsammen	5 838	2 736 580	8 579	0	8	
Fartøier, som anløb Distriktets Havne for at reparere eller indhente Ordre etc. . .	474	236 670				

Følgende Tal viser Størrelsen af Norges Skibsfart paa Londons Generalkonsulatdistrikt 1892, sammenlignet med det nærmest foregaaende Aar:

	1891.		1892.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Antal	Tons.	Antal	Tons.	Ant	Tons.	Ant.	Tons.
Ankomne Fartøier:								
med Ladning . . .	4 090	1 771 793	4 423	2 024 802	333	253 009	14	30 784
i Ballast	1 253	630 648	1 239	599 864				
Tilsammen	5 343	2 402 441	5 662	2 624 666	319	222 225		
Afgaaede Fartøier:								
med Ladning . . .	3 168	1 444 129	2 905	1 307 645			263	136 484
i Ballast	2 323	1 062 470	2 806	1 343 059	483	280 589		
Tilsammen	5 491	2 506 599	5 711	2 650 704	220	144 105		
Skibsfartens hele Omfang	10 834	4 909 040	11 373	5 275 370	539	366 330		
Bruttofragter:	£		£		£		£	
med ankomne Fartøier	1 359 237		1 582 428		223 191			
med afgaaede —	900 223		680 138				220 185	
Tilsammen	2 259 560		2 262 566		3 006			

Opgave over Skibsfarten paa Londons Havn (ballastede Fartøier ikke iberegnedes):

	1890.		1891.		1892.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske Fartøier:						
ankomne . . .	812	409 837	844	421 751	737	503 460
afgaaede . . .	107	53 195	116	55 344	116	52 566
Tilsammen	919	463 032	960	477 095	1 038	556 026
Svenske Fartøier:						
ankomne . . .	282	197 788	287	206 619	358	236 013
afgaaede . . .	142	106 991	159	118 123	166	120 596
Tilsammen	424	304 779	446	324 742	524	356 609
For begge Lande tilsammen . . .	1 343	767 811	1 406	801 837	1 562	912 635

Opgave over det sammenlagte Beløb af de inden Londons General-
konsulsdistrikt i 1892 oppebaarne Afgifter:

Konsulatafgifter:												
A f	Ved Hoved- stationen.			Ved Vicekonsulsstationerne.						Samlede Beløb som tilfalder Konsulskassen.		
				Samlede Beløb.			Heraf tilfalder Konsuls- kassen.					
	£	sh.	d	£	sh.	d	£	sh.	d	£	sh.	d
Norske Fartøier . .	1 779	5	7	6 799	15	1	4 551	-	2	6 330	5	9
Svenske Fartøier .	540	5	3	2 680	2	8	1 639	16	3½	2 180	1	6½
Tilsammen	2 319	10	10	9 479	17	9	6 190	16	5½	8 510	7	3½
mod i 1891	1 943	7	6	8 982	16	2	6 127	19	6	8 071	7	-
i 1890	1 778	11	2	8 907	8	10	6 145	18	1	7 924	9	3

Expeditionsafgifter:												
F o r			Ved Hoved- stationen.			Ved de lønnede Vice- konsuls- stationer.			Samlede Beløb som tilfalder Konsuls- kassen.			
			£	sh.	d	£	sh.	d	£	sh.	d	
Norske Expeditioner			160	5	2	166	14	6	261	11	9	
Svenske Expeditioner			53	2	6	60	10	6	90	18	5	
Fælles Expeditioner			1	7	-	-	11	-	1	10	5	
Tilsammen			214	14	8	227	16	-	354	-	7	
mod i 1891			230	16	10	265	15	8	397	6	-	
i 1890			254	10	10	285	3	10	431	15	9	

Nedenstaaende Opgave viser Antallet og Drægtigheden af de norske Fartøier, som i 1892 udklaredes fra Hovedstationen samt hver enkelt af Vicekonsulstationerne inden Distriktet:

London 959, 514 753 Tons, Amble 45, 17 674 T., Appledore 4, 1 105 T., Barrow 39, 28 780 T., Belfast 96, 54 697 T., Berwick 15, 4 630 T., Blyth 411, 170 323 T., Boston 65, 18 876 T., Bridgewater 22, 5 039 T., Bristol 86, 47 363 T., Cardiff og Barry 422, 250 725 T., Cork 27, 12 943

T., Cowes 7, 1 756 T., Dartmouth 25, 9 704 T., Douglas 9, 1 993 T., Dover 13, 4 884 T., Dublin 69, 42 815 T., Dundalk 3, 735 T., Exeter 15, 5 674 T., Falmouth 5, 1 702 T., Fleetwood 95, 52 595 T., Fowey 19, 5 781 T., Galway 4, 1 649 T., Gloucester 62, 33 012 T., Goole 60, 24 277 T., Grimsby 236, 98 276 T., Guernsey 4, 870 T., Hartlepool 265, 82 472 T., Harwich 12, 5 875 T., Hull 293, 111 533 T., Ipswich 18, 5 569 T., Jersey 8, 1 870 T., Limerick 10, 6 700 T., Littlehampton 7, 1 803 T., Liverpool 399, 240 721 T., Llanelly 37, 11 597 T., Londonderry 13, 5 556 T., Lowestoft 31, 9 424 T., Lynn Regis 23, 9 877 T., Maryport 5, 2 248 T., Middlesbro 141, 47 178 T., Milford 23, 8 122 T., Newcastle 482, 181 481 T., Newhaven 25, 7 268 T., Newport 182, 102 248 T., Newry 7, 3 063 T., Padstow 1, 199 T., Penzance 12, 3 461 T., Plymouth 86, 36 213 T., Poole 48, 11 634 T., Portsmouth 22, 6 408 T., Port Talbot 5, 1 574 T., Ramsgate 20, 4 017 T., Rochester 46, 15 545 T., Rye 4, 602 T., Scarbarough 21, 3 469 T., Seaham 16, 2 389 T., Shields 221, 157 441 T., Shoreham 34, 8 974 T., Sligo 5, 1 994 T., Southampton 56, 23 119 T., Sunderland 127, 47 251 T., Swansea 81, 35 402 T., Teignmouth 7, 1 246 T., Truro 7, 3 359 T., Waterford 15, 6 988 T., Weymouth 9, 3 160 T., Wisbeach 14, 5 016 T., Yarmouth 56, 14 007 T., Tilsammen 5 711, 2 650 704 Tons.

„Scandinavian Sailors Temperance Home“ har under Aaret været besøgt af 620 norske, 1 529 svenske og 851 andre Nationer tilhørende Sømænd, eller tilsammen 3 000. Omkostningerne ved Driften af dette for Sømændene i saa mange Henseender velsignelsesbringende Hjem har under Aaret udgjort £ 4 285. 15. 1, deri ikke iberegnet nogen Godtgjørelse til Hr. og Fru Welin — af hvilke den sidstnævnte har viet hele sin Tid og sjældne Viljekraft til Hjemmets Bestyrelse —, ligesom heller ikke nogen Leie for Lokalerne. Den af Sømændene erlagte Betaling gik op til £ 4 340. 4. 6.

De af Hjemmets Bestyrer modtagne og hjemsendte opsparede Hyrebeløb udgjorde £ 12 000, hvoraf £ 2 128 remitteredes til Norge, £ 6 532 til Sverige, £ 1 640 til Finland samt £ 1 700 til andre Lande.

Desforuden har ikke mindre end 204 nødlidende Sømænd erholdt Klæder, Husly og Mad med en sammenlagt Bekostning af £ 115. 8. 4, hvorhos gratis Nattelogis paa Hjemmets Bekostning er bleven skaffet omkring 300 Mand inden Frelsesarmeens i Nærheden af Hjemmet beliggende Asyl. Til Besætninger paa Fartøier, som har forladt denne Havn, er som Gave bleven uddelt 620 saakaldte Bogposer, indeholdende Literatur passende for Modtagerne. Disse Gaver har vist sig at være i høj Grad eftersøgte, og mangen en Sømand har vandret fra de langt bortliggende Dokke til Hjemmet bare for at søge at erholde en saadan. Hjemmets Bestyrerinde har ogsaa i den Anledning indtrængende anmodet om at maatte blive erindret med for Øiemedet passende Bøger, illustrerede Blade osv.

I det herværende, ligeledes vil indrettede og omsorgsfuldt ledede „Sailors Home“ har under Aaret 330 norske og 270 svenske Sømænd opholdt sig. Da det samlede Antal Sømænd, som i 1892 besøgte dette Hjem, gik op til 8 943, hvoraf britiske 7 380 og udenlandske 1 563, sees heraf, at noget over 38 % af de sidstnævnte tilhørte de forenede Riger.

I Sømandshospitalet i Grunwich og dets Underafdelinger er fuldkommen gratis Sygepleie bleven ydet 133 Normænd og 126 Svensker. Som et Bevis paa den omfattende Virksomhed, som denne helt og holdent ved frivillige Gaver opretholdt Institution udøver, tillader man sig at nævne, at det samlede Antal af der under Aaret behandlede Patienter opgik til 16 435, med en Bekostning af £ 15 214. 15. 7.

I det herværende tyske Hospital beliggende i den østlige Del af London, har 5 norske og 14 svenske Undersaatter erholdt gratis Sygepleie, samt i det i det vestlige London nybyggede franske Hospital, i hvis nærmeste Omgivelse talrige svenske Haandværkere er bosatte, 4 Svensker og Normænd med en angiven Bekostning af £ 14. 11. 0.

Den Forening, som under Navnet „The Scandinavian Benevolent Society“ har til Hensigt. saalangt Midlerne rækker, at hjælpe nødlidende Nordmænd, Svensker og Danske, har under 1892 for Øiemedet dels udbetalt til 166 Personer kontant £ 278. 6. 7, dels ogsaa udleveret 2 822 Billetter til Maaltider, Logis, Kjød, Brød og Kul, medførende en Udgift af £ 72. 2. 4. Foreningens Kapital gik ved Aarets Udgang op til £ 1 487. 1. 9. Gjennem Foreningens Forsorg er derhos skaffet fri Hjemreise for 14 norske, 16 svenske og danske Undersaatter.

En lignende Forening, omfattende Udlændinger af alle Nationer, som under sit Ophold i London er komne i nødlidende Tilstand, — „The Society af Friends af Foreigners in Distress“ har samtidig understøttet Nordmænd og Svensker, dels med faste Pensioner paa fra 5 shillings om Ugen til samme Beløb maanedlig — hvoraf 1 Nordmand og 6 Svensker nød godt — dels ogsaa ved Ydelse af tilfældig Hjælp til 24 Landsmænd. Siden denne Forenings Oprettelse i Begyndelsen af dette Aarhundrede har 10 037 Personer, tilhørende nysnævnte Nationer, erholdt Understøttelse af samme.

Paa- og Afmønstringer under 1892, paa norske Skibe: London paamønstrede 1 169, afmønstrede 1 430, ved de lønnede Vicekonsulater i Cardiff p. 1 060. a. 680, i Liverpool p. 1 442, a. 1 222, i Newcastle p. 77, a. 128, ved Distriktets øvrige Vicekonsulatstationer p. 1 705, a. 2548, tils. p. 5 453, a. 6 008, mod i 1891 p. 5 039, a. 5 543, mod i 1890 p. 5 670, a. 6 381.

Antallet af anmeldte Rømninger var i 1892:

	Norske.	Fra norske Fartøier.		
		Svenske.	Udlændinge.	Tilsammen.
I London	36	12	7	55
Ved de lønnede Vicekonsulater i Cardiff. . .	83	28	70	181
Liverpool	61	14	13	88
Newcastle	25	3	4	32
Ved Distriktets øvrige Vicekonsulsstationer. . . .	143	43	41	227
Tilsammen	348	100	135	583
mod i 1891	375	117	123	615
— 1890	394	105	177	676

Antallet af Skibbrudne, Syge og Nødlidende, som er blevene hjemsendte eller har nydt anden Understøttelse af Generalkonsulatet eller derunder lydende Vicekonsulater, og for hvem Regning er bleven indsendt til vedkommende norske eller svenske Myndigheder, udgjorde:

		1892.	1891.	1890.
Norske	Undersaatter	526	793	631
Svenske	—	141	138	141
Udenlandske	—	29	34	26
Tilsammen		696	965	789

Ved Sømandsanvisninger er Sømænds optjente Hyrebeløb under 1892 blevene hjemsendte til Norge med følgende Beløb:

Indbetalte ved Generalkonsulatet af 27 Sømænd £ 274. Vicekonsulaterne i Cardiff 11, £ 140. Hull 3, £ 36, 10 sh. Liverpool 1, £ 20. Newcastle 2, £ 12. Tilsammen 44. £ 482, 10 sh., mod i 1891 80, £ 932, 118 sh., i 1890 123, £ 1 063, 18 sh.

Generalkonsulatet har modtaget og til vedkommende Myndigheder hjemsendt Efterladenskaber efter, hovedsagelig i britisk Skibstjeneste afdøde norske Sømænd til følgende Beløb: 1892 110, £ 1 110.1.4. 1891 112, £ 667.9.11. 1890 124, £ 958.3.6.

Desuden er i 1892 gennem Generalkonsulatet eller under samme hørende Vicekonsulater, bleven hjemsendt Efterladenskaber, alene bestaaende af Effekter, efter 47 norske og 9 svenske Sømænd.

Handels- og Søfartslovgivning.

Voldgiftsdomstol i Tvistemaal betræffende Handelssager.

Om end ikke tilveiebragt ad Lovgivningens Veie, turde „The London Chamber of Arbitration,“ som i Aarets Løb traadte i Virksomhed, fortjene at anføres under ovenstaaende Rubrik, idet den antagelig kommer til at udøve en betydelig og, som det almindelig antages, særdeles tilfredsstillende Indflydelse ved Bilæggelsen af saadanne kommercielle Tvistemaal, som hidtil er blevene behandlere ved de herfor bestemte Domstole, bestaaende af flere Instanser, med betydelige Omkostninger og Tidsspilde og alligevel ofte med utilfredsstillende Resultat. Hvad man gennem dette „Chamber of Arbitration“ har søgt at opnaa, er en hurtigere og billigere Afgjørelse af Personer fuldt fortrolige med de forskellige Sager, samt uden Adgang til Appel af den trufne Afgjørelse.

De for denne Voldgiftsdomstol gjældende Regler er saa kortfattede, at man har troet her at burde anføre det væsentligste af dem.

Londons Voldgiftsdomstol, som er oprettet efter Initiativ af det henværende Handelskammer — „Chamber of Commerce“ — og Londons Municipalmyndighed — „City Corporation“ —, har til Formaal at yde Bistand ved Afgjørelsen af saadanne Tvistemaal, som ikke ønskes indbragte for de almindelige Domstole, særlig ved saadanne kommercielle Disputer, som hensigstmæssigst behandles af Forretningsmænd med speciel Indsigt i de forekommende Spørgsmaal.

Voldgiftsdomstolen er tilgjængelig saavel for dem, som frivillig søger dens Afgjørelse, som ogsaa i Sager, der af de almindelige Domstole henvises til samme, og dens Beslutninger er fuldt bindende og tillægges samme

Kraft som høieste Domstols Kjendelser. Appel af samme kan ikke finde Sted, ei heller Tilbagekaldelse af det Voldgiftsdomstolen givne Opdrag, medmindre begge Parter derom bliver enige.

Voldgiftsdomstolens Medlemmer, som foreslaaes af Handelskammeret og udnævnes af City-Korporationen, bestaar af Mænd, som dertil er særlig skikkede, enten som Følge af lang Handelserfaring, eller paa Grund af speciel Indsigt i en bestemt Branche. Til de for Voldgiftsdommere foreskrevne Kvalifikationer hører derhos, at de er britiske Undersaatter, at de i mindst 7 Aar har havt sin Virksomhed i London som Bankierer, Mæglere, Kjøbmænd, Skibsførere osv.

De tvistende Parter kan af den offentliggjorte Fortegnelse over udseede Medlemmer af Voldgiftsdomstolen udvælge den eller dem, til hvem de særlig nærer Tillid eller ogsaa overlade dette Valg til Voldgiftsdomstolens Protokolsekretær, alene med Angivelse af, hvorvidt de ønsker Valget indskrænket til Repræsentanterne for nogen bestemt Forretningsbranche eller Virksomhed.

Parterne kan ligeledes bestemme, hvorvidt Tvistemaalet skal henvises til Afgjørelse enten af én enkelt Voldgiftsdommer eller af tre saadanne — i hvilket Tilfælde tvendes samstemmende Votum er afgjørende —, eller ogsaa af tvende Medlemmer af Udvalget tilligemed en dem adjungeret Opmand — „umpire“; — Omkostningerne ved Sagens Afgjørelse varierer da i Overensstemmelse hermed.

Mod særskilt Afgift kan Parterne sikre sig Bistand under Forhandlingerne af Voldgiftsdomstolens juridiske Raadgiver. Saafremt der ikke anholdes herom, tjenstgør Voldgiftsdomstolens med Lovgivningen fortrolige Protokolsekretær i nævnte Egenskab.

Voldgiftsdomstolen sammentræder hver Virkedag i Citys Raadhus — „Guildhall“ — i en eller flere Afdelinger efter Forretningernes Behov. Alle Forhandlinger betragtes som konfidentielle, og ingen andre faar overvære dem end Dommerne, Parterne, Vidnerne og saadanne, som Parterne bliver enige om at tilkalde.

Hver Part har Adgang til, om han saa ønsker, at lade sig repræsentere ved Forhøret af Sagfører, hvorom dog Modparten paa Forhaand bør underrettes, ligesom ogsaa af Forretningsfuldmægtig eller anden i hans Tjeneste fast ansat Person.

Den her omhandlede Voldgiftsdomstol blev høitidelig indviet den 23de November sidstleden af Præsidenten for „The Board of Trade.“ Fortegnelsen over de Forretningsmænd, som har erklæret sig villige til at fungere som Voldgiftsdommere, skal allerede indeholde over 1 000 Navne. Afgiften for Benyttelse af Voldgiftsdomstolen indskrænker sig til 1 guinea samt en Godtgjørelse af 2 guineas pr. Dag til hvert Medlem af Voldgiftsdomstolen. Erfarenhed har vist, at de fleste Sager afgjøres i Løbet af nogle faa Timer, og Antallet af dem, som søger Voldgiftsdomstolens Afgjørelse, skal være betydeligt; allerede forinden den første Session begyndte, var der anmeldt over 1 200 Sager.

Jernbanefragter. Paa Grundlag af forskellige Parlamentsakter — „Railway and Canal Traffic Acts“ er med indeværende Aars Indgang nye Tariffer for Transport af Handelsvarer traadt i Virksomhed. Paa alle Hold havde den Forhaabning gjort sig gjældende, at en Nedsættelse eller Udjævning efter Billighedens Fordringer derved skulde finde Sted; men i saa Henseende er man i høi Grad bleven skuffet, idet Jernbaneselskabernes

Direktioner i Almindelighed har benyttet sig af Leiligheden til at forhøje Fragtsatserne til de høiest tilladte Beløb, hvorved især Landmandsprodukter paa kortere Afstande er blevene haardt rammede. Den herved foranledigede Misnøje har fremkaldt en Storm af Protester, baade inden Pressen og Parlamentet, hvad der har foranlediget Præsidenten for Board of Trade til at true med nævnte Myndigheds Indgriben, saafremt der ikke snart sker Forandring; som Følge heraf har ogsaa en Tilbagevenden til de gamle Taxter allerede i flere Tilfælde fundet Sted. De forhøiede Jernbanefragter turde dog kun i forholdsvis ringe Grad have fordyret Transporten af udenlandske Varer, idet de forskellige, indbyrdes konkurrerende Selskaber stedse søger ved alle mulige Midler at sikre sig nævnte Trafik.

Betræffende Handels- og Søfartslovgivningen foreligger der i indeværende Parlamentssession flere Spørgsmaal af ikke ringe Betydning ogsaa for Udlandet; men der er kun liden Sandsynlighed for, at de, andet end undtagelsesvis, kommer til at opnaa endelig Behandling under indeværende Aar.

Retsspørgsmaal.

Kollision i Thamesfloden fandt Sted mellem det engelske Dampskib „Angelus“ og det svenske Dampskib „Carl XV“. Spørgsmaalet om Aarsagen til og mulig Erstatning for den forvoldte Skade indbragtes af Føreren af det førstnævnte Dampskib for vedkommende Domstol, hvor det oplystes, at Dampskibet „Carl XV“ ved Leiligheden befandt sig under Kommando af den i Loven foreskrevne Lods — „compulsory pilot“ — som Følge hvoraf dets Fører maatte være fri for alt Ansvar for Sammenstødet. Domstolens Ordfører erklærede ogsaa, at Kollisionen maatte lægges Lodsens tillast, hvorimod der dog af Klageren gjordes den Indvending, at vedkommende Lods ikke var berettiget til at lodse Fartøier af mere end 14 Fods Dybgaaende, medens det svenske Dampskib stak betydelig dybere. I den derefter afgivne Dom erklæredes, at da Kollisionen udelukkende var at tilskrive feilagtig Navigering af Lodsens ombord i „Carl XV“, uden nogen Feil fra nævnte Dampskibs Befals eller Besætnings Side, blev Indstævnte at frikjende for alt Ansvar; men da vedkommende Lods, efter hvad der oplystes, ikke var berettiget til at lodse Fartøier af mere end 14 Fods Dybgaaende, var det af Sagsøgeren bleven indvendt, at Indstævnte ikke havde været forpligtet til at modtage hans Assistance, og at den gjældende Lov derfor ikke i dette Tilfælde var anvendelig. Det omhandlede Lovsted lyder nemlig saaledes: „Reder eller Fører af Fartøi er ikke ansvarlig ligeoverfor nogen for Tab eller Skade foraarsaget ved en behørig kompetent („qualified“) Lods' Forhold eller Uduelighed, under Lodsning af saadan Fartøi i Farvande, hvor Benyttelse af saadan Lods ved Lov er foreskrevet.“ I en anden Paragraf af samme Lov forekommer dog den Definition af qualified Lods, at dermed forstaaes enhver Person, som af dertil behørig Myndighed er bleven autoriseret til at lodse Fartøier, til hvis Besætning han ikke hører. Det var bleven indrømmet, at der, da vedkommende Lods gik ombord i „Carl XV“, ikke var Lods at faa, som var berettiget til at lodse Fartøier af mere end 14 Fods Dybgaaende. Den med Hensyn hertil gjældende Bestemmelse lyder imidlertid saaledes: „Ingen til Lods inden Londons Distrikt antagen Person skal være berettiget til at lodse Fartøier af mere end 14 Fods Dybgaaende, førend han i nævnte Egenskab har fungeret i 3 Aar og derefter ved fornyet Examen er bleven godkjendt af Lods-

styrelsen — — — uden for det Tilfælde, at Adgang til at erholde kompetent Lods savnes.“ Saa havde her været Tilfældet, hvorfor ikke blot Lodsen fritoges for Erlæggelse af den fastsatte Mulkt, £ 10, men ogsaa Indstævnte frifandtes for alt Ansvar. Denne Dom appelleredes til høiere Instans, men blev der stadfæstet.

Afgift for Bugsering i Cardiff. I nævnte Havn forekommer det ikke sjelden, at Førere af Seilfartøier finder sig foranledigede til at benytte extra Bugserbaad ved Indgaaende i Dok eller Udgaaende af samme, hvorved det har hændt, at Lodsen har placeret den mindre extra Bugserbaad foran Fartøiet og den større, for Bugseringen egentlig bestemte, agterud. I saadanne Tilfælde har det undertiden forekommet, at den mindre Baads Eier har forlangt fuld Godtgjørelse efter Taxten med 5 d. pr. Ton, under Forgivende af, at denne Baad har udført Bugseringen, istedenfor de £ 4 à 5, som ellers i Almindelighed beregnes for lignende Assistance. Skibsførere, som ønsker at benytte saadan Extrabaad, bør derfor paa Forhaand træffe Aftale om den Godtgjørelse, som skal erlægges, enten Baaden placeres foran eller agterom Fartøiet; thi den gjældende Havnetaxt er saaledes affattet, at den fastsatte Afgift, saafremt Tvist om samme bringes ind for Domstol, antagelig vil blive tilkjendt den foran Fartøiet placerede Bugserbaad.

Lods i Bristolkanalen. En Lods af første Klasse anmeldte for vedkommende Domstol, at han den 25 April sidstleden befandt sig i sin Baad i Nærheden af Ilfracombe, da et Dampskib for indgaaende saaes at afbrænde et blaat Lys, det sædvanlige benyttede Signal, naar der ønskes Lods. Efterat Dampskibet var kommet Baaden paa nært Hold, svarede Føreren paa Lodsens Forespørgsel, at Dampskibet var bestemt for Cardiff, og da Lodsen derefter meddelte, at han tilhørte nævnte Havn, spurgte Kapteinen, hvor meget han fordrede i Lodsafgift. Da der herpaa svaredes: „Vi er nu ret ud for Ilfracombe“, raabte Kapteinen: „Nei, det gaar jeg ikke ind paa“, og samtidig sattes Damperen atter i Gang med fuld Fart og lod Lodsen efter sig. Denne fulgte imidlertid efter og gav adskillige Signaler med Lys i den Tro, at Dampskibet vilde stoppe for at tage ham op. Saa skeede dog ikke, hvorimod en anden Lods, som senere mødtes, blev optaget. Lodsafgiften beregnes efter den Station, hvor Lods optages; saaledes er der en ved Ilfracombe, en anden ved Nash osv., og en Lods udsætter sig for Afsked fra Tjenesten, saafremt han ikke strax adlyder det oven anførte Signal, ligesom han gjør sig skyldig til betydelige Bøder, om han gaar ind paa lavere Afgift end den lovbestemte. Lodsen fordrede derfor, at Føreren af det omhandlede Dampskib skulde dømmes til at erlægge Lodsafgift og betale Procesomkostningerne.

Kapteinen indrømmede i Anledning heraf, at han havde signaleret efter Lods, da han befandt sig ret ud for Ilfraceombe. Da Signalerne var blevne besvarede af Lodsbaade, som befandt sig i Nærheden, tilbød han den først anraabte Lodsafgift fra Nash, hvilket dog afsloges. Han kommanderede derefter langsomt forover mod en anden Lodsbaad, fra hvilken Lods blev taget ombord, efterat denne havde erklæret at vilde nøie sig med den tilbudte Betaling. Cardif var ikke nogen „compulsory“ Havn, og derfor havde han fulgt Sædvanen og antaget den Lods, som gik ind paa den lavere Afgift.

Denne Indvending blev dog ikke godkjendt af Retten, som paalagde Dampskibets Fører at betale Citanten fuld Lodsafgift med £ 5. 15. 0 tiligemed alle Sagens Omkostninger.

Varemodtagers Erstatningspligt for Tab foraarsaget ved, at Losning af Varer er bleven forsinket paa Grund af Streik mellem Dokarbeiderne, har været Gjenstand for modstridende Domsafgjørelser, men er af højeste Instans — House af Lords — endelig bleven afgjort derhen, at „force majeure“ i saadant Tilfælde fritager Lastemodtageren for Ansvar for ikke opfyldt Aftale.

Betaling til Arbeidere ved Losning og Lastning. Ifølge Kjendelse afsagt af Domstolen i Rochester bør en Skibsfører, som til Losning eller Lastning benytter extra Arbeidere, erlægge Betaling herfor til hver enkelt af dem særskilt og ikke for samtlige til den af dem, der fungerer som Formand; thi skulde denne undlade, efter at have opbebaaret Betaling af Arbeidsgiveren, at opfylde sine Forpligtelser ligeoverfor de øvrige Arbeidere, er Kapteinen fremdeles ansvarlig for den dem tilkommende Aflønning.

Fyr- og Bøiefgifter, „Light Dues“ skal erlægges selv af Fartøier, som anløber Rhed for Modtagelse af Ordre, uden at gaa ind i Havnen. Føreren af et norsk Fartøj anmeldte for Generalkonsulatet, at han, med Ladning fra afrikansk Havn, havde anløbet Falmouth Rhed for Indhentelse af Ordre og uden at nærme sig Indseilingen til nævnte Havn paa mindre end 2 engelske Mils Afstand, hvorefter han afseilede lige til Antwerpen; efter Ankomsten derhen blev der af vedkommende Myndighed i Falmouth affordret ham Indklærings- og Fyrafgift. Man henvendte sig i den Anledning til den herværende Lodsstyrelse betræffende Berettigelsen af nævnte Krav og modtog derpaa et saalydende Svar: „I Besvarelse af Deres Skrivelse af den 24de November sidstleden er det bleven mig paalagt at meddele Dem, at ethvert udenlandsk Fartøj er ligeberettiget med dem af britisk Nationalitet til at anløbe Havn for Indtagelse af Kul i dertil bestemte Kasser — „Bunker coal“, under de Vilkaar og Bestemmelser, som derfor er blevne givne gennem „Order in Council“, hvoraf et Exemplar vedlægges. Ethvert Fartøj, som fra udenlandsk Havn er bestemt til anden udenlandsk Havn, og som kun modtager Ordre udenfor eller i britisk Havn, er pligtig til at erlægge Fyrafgift — „Light Dues“.

Ifølge den ovenfor paaberaabte „Order in Council“ er fra og med den 8de Marts 1887 ethvert britisk Fartøj, som anløber eller gaar ind i britisk Havn for at fylde sit Behov af Kul i dertil bestemte, til Transport af Fragtgods aldrig benyttede Rum, fritaget for at erlægge Fyrafgift, altid forudsat, at den indtagne Mængde Kul ikke er større, end hvad der kræves til at fylde Kulboxerne, samt at saadant Dampskib ikke har anløbet Havnen for Indhentelse af Ordre eller Aflevering af Gods, og heller ikke der har taget ombord Post, Last eller Passagerer.

I Forbindelse hermed tør det fortjene at nævnes, at „The North of England Steamshipowners' Association“ har besværet sig til Trinity House over, at de af sammes Fartøier, som anløber britisk Havn alene for Komplettering af Provianten, har maattet erlægge Fyrafgift. Men det herpaa indløbne Svar var ikke imødekommende.*)

Losning af Trælaster i Liverpool. I en i et svensk Tidsskrift for Trævareindustrien optagen og Generalkonsulatet tilsendt Meddelelse fra „Nordisk Skibsrederforening“ omtales, at Trælastimportører har forlangt en Klausel indtaget i Certepartierne om, at Lasten skal losses „according to

*) Heri er dog senere foretaget Forandringer af Board of Trade.

the custom of the port“, hvad man har forsøgt at fortolke derhen, at Fartøiets Fører skulde være forpligtet til at aflevere Lasten, ikke blot ved Rælingen, men et godt Stykke ind paa Kaien, og der opstable den efter de forskellige Dimensioner. Generalkonsulatet anmodede i den Anledning Vicekonsulen i nævnte Havn om at udtale sig i Sagen og har fra samme modtaget følgende Svar, dateret den 23de Februar sidstleden:

„I Liverpool findes der ikke nogen Koutume af saa bindende Art, at den med Vished kan paaberaabes for Domstol. De fleste Skibsmæglere og Redere vil vistnok ikke indrømme, at nogen af de angivne Kotumer kan tillægges Navnet „Custom of the port“, som desværre nu saa ofte forekommer i Certepartier, men indrømmer blot, at man ved opkommen Meningsforskjel mellem Skipper og Lastemodtager ofte har opnaaet Forlig paa det Grundlag, som indeholdes i den i det svenske Tidsskrift meddelte Redegjørelse, og som Lastemodtagere under det sidste Aar utvivlsomt har søgt at ophøje til Rang af „Custom of the Port“. Imidlertid turde man desuagtet kunne sige, at en „Custom of the port“ betræffende Losning af Trælast virkelig forefindes, nemlig den, at den udlossede Last — naar den bestaar af Planker, Stav o. l. —, skal ordentlig oplægges i Stabler af Skibets Folk paa Kaien inden det af Havnemyndighederne anviste Omraade, hvilket undertiden strækker sig saa langt som 30 Fod fra Fartøissiden. Derimod er det kun fra Lastemodtagerens Side, at der fremsættes Paastand om en „Custom of the port“ med Hensyn til Sortering af Lasten, dens Oplæsning i Vogne eller Opheisning fra Lægtene. Grunden til de af Skibsrederne paaklagede Omstændigheder turde hovedsagelig ligge deri, at disse har afvejet fra Brugen af rene Certepartier, d. v. s. saadanne, som ikke indeholder nogen Henvisning til „Custom of the port“. Den stærke Konkurrence har tvunget Rederne til at undertegne Certepartier, som ikke er „rene“, og Lastemodtagerne har ikke undladt at benytte sig af Anledningen til at faa istandbragt saadanne „Customs of the port“, som maatte være fordelagtige for dem. Selv med et ikke „rent“ Certeparti skulde det temmelig sikkert ofte kunne lykkes Skipperen at bevise for Retten, at der ikke eksisterer nogen saadan „Custom of the port“ som Lastemodtageren vil anvende; men naar det gjælder et Beløb af £ 20 à 30, er hans Reder ikke villig til at paadrage sig Rettergangsomkostninger til kanske det ti-dobbelte Beløb.“

Næringsveie.

I Overensstemmelse med Forskrift i den Konsulatforordningen ledsagende Instruktion tillader man sig nedenfor at meddele Opgaver af mere almindelig Interesse, betræffende forskellige Industrigrene, hvis Produkter indgaar med betydelige Beløb i Handelsomsætningen mellem de forenede Riger og Storbritannien, dog med Udeladelse af saadant, som saavidt det er kommen til min Kundskab, allerede gennem Hjemlandenes Presse eller paa anden Maade dersteds er bleven offentliggjort.

Trælast.

Importen fra de forskellige Lande af hidhørende Produkter til Storbritannien og Irland har, ifølge den her meddelte Toldstatistik, under de 3 sidste Aar udgjort i Mængde og Værdi:

Huggen Last

	1892		1891		1890	
	loads	£	loads	£	loads	£
Sverige . .	397 872	547 084	354 633	496 730	340 519	493 595
Norge . .	384 713	503 607	340 205	443 419	332 826	453 004
Rusland . .	339 636	517 599	289 069	469 007	316 952	534 366
Tyskland . .	288 614	688 087	278 084	627 972	287 482	727 352
Britisk Nord- amerika . .	194 654	919 470	151 828	703 604	180 066	883 461
Forenede Sta- ter . . .	165 488	669 104	149 032	643 171	151 697	615 140
Andre Lande	708 163	1 060 895	688 726	1 124 884	668 832	1 297 636
tilsammen	2 469 140	4 905 846	2 251 577	4 508 787	2 278 374	5 004 554

Sagen, spjelket eller paa anden Maade bearbejdet Last.

Sverige . .	1 608 008	3 253 522	1 467 251	2 931 251	1 562 895	3 392 410
Norge . .	445 820	963 908	386 494	844 603	408 392	949 283
Rusland . .	1 316 258	2 726 113	1 218 025	2 427 588	1 202 222	2 566 905
Britisk Nord- amerika . .	1 212 877	2 811 059	890 597	2 013 452	1 185 205	2 903 524
Forenede Stater . .	407 854	1 133 771	308 034	859 355	308 424	932 863
Andre Lande . .	103 492	284 807	108 051	303 338	111 176	347 236
tilsammen	5 094 309	11 180 141	4 378 452	9 379 808	4 778 314	11 092 221

St a v .

Sverige . .	17 067	25 920	20 246	36 030	24 125	50 085
Norge . .	25 238	55 568	26 277	56 905	33 712	78 954
Andre Lande	93 758	512 051	83 578	497 608	98 158	540 204
tilsammen	136 063	593 539	130 101	590 543	155 995	669 243

I den ovenfor anførte Import af sagen Last indgaar ogsaa Ved — Sag-
affald — hvoraf der alene til London indførtes:

	fra	1892.		1891.		1890.
Sverige		47 000 Kv.favne		44 000 Kv.favne		40 000 Kv.favne
Norge		6 400 —		6 000 —		6 100 —
Finland		13 000 —		13 000 —		11 000 —

Den hele Import af Ved fra Sverige til Storbritannien udgjorde i 1892
62 770 Kf. mod 56 303 Kf. i 1891 og 54 198 Kf. i 1890.

Betræffende Aarets Trælastmarked udtales der i en af Firmaet Foy
Morgan & Co. offentliggjort Aarsrapport blandt andet følgende: „Dettes Om-
fang har været begrænset, og voldsomme Prisforandringer, som de, der i 1890
skræmte Importørerne til tabbringende Salg, er udeblevne, ligesom heller ikke
den allerede vundne Fortjeneste er bleven absorberet af finansielle Vanske-

ligheder, saaledes som i 1891. En væsentlig Faktor i saa Henseende har ligget i den Stilstand i den herværende Lokalpris, som har været raadende, og som mod Aarets Udgang viste en noget fastere Stemning. De tidligere f.o.b. Priser var tilstrækkelig moderate til at lede til adskillige omfattende Kjøb, som Følge hvoraf Restbeholdningen af f.o.w. Lagrene baade fra Sverige og Rusland, hurtig afsattes. Efter nogen Stillestaaen, hvorunder Aflasterne var kloge nok til at indse, at der ikke fandtes nogen Grund til at forcere Salgene, absorberedes Høstlagrene med Lethed, saaat Konsignationerne til dette Marked beholdt et mindre Omfang end under flere tidligere Aar. Saa fremt Sagbrugseierne under indeværende Aar, ligesom i 1892, vedbliver at indskrænke sin Produktion, er der al Grund til at nære Forhaabning om gode Resultater for den nærmeste Fremtid; og den tilbagevendende Tiltro til Fasthed i Markedet har ogsaa givet Anledning til tidlige og omfattende f.o.b. Salg. Omendskjønt man havde antaget, at de forhøiede Toldsatser i Frankrig paa sagen Trælast vilde lede til, at nævnte Lands Marked stængtes for Vaar- og Sommerskibninger, optraadte dog, mærkelig nok, franske Firmaer som de tidligste f.o.w. Kjøbere, og forsaavidt man nu kan dømme, vil de prohibitive Toldsatser ikke formindske Importen til Frankrig af sagen Last. Hertil kommer, at den imødesede Nedsættelse af de mellem de Forenede Stater og Canada for Tiden gjældende Toldsatser sandsynligvis vilde medføre et forøget Forbrug i førstnævnte Land, hvorved ogsaa den for det britiske Marked disponible Kvantitet af kanadisk Trælast kommer til at formindskes. Til Trods for Mangelen paa Liv i Bygningsindustrien, har det dog lykkedes Kjøbmændene at betinge gode Priser, og da Lagrene aldrig var overfyldte, indtog Forretningsvirksomheden en sund Stilling, og Fristelsen til Spekulationskjøb manglede. Markedet blev ogsaa gunstig indvirket deraf, at Arbeiderstreiker inden samme i væsentlig Grad udeblev.

I Firmaet Churchill & Sims' Aarsrapport udtales der med Hensyn til den svenske Import af Trælast, at det fortjener at noteres, "at Importen til London fra Sverige af Planker, Bord og Bredder mere end opveier det sammenlagte Beløb af Importen deraf fra samtlige de øvrige Lande. I 1892 viste denne Tilførsel visselig nogen Forøgelse, men ikke udover Behovet, og har den fuldt ud bibeholdt sin velfortjente Anseelse, hvortil kommer, at da den forblev paa forholdsvis faa Hænder, opnaaedes derved en Gevinst for Importørerne. Proportionen af den høieste Kvalitet — eller rettere hvad der kaldes saa af Afskiberne — vedbliver uafbrudt at vise Mindskning; men Forbruget udvikler fremdeles en mærkværdig Evne til at rette sig efter de forhaandenværende Forhold. Medens saaledes Tilgangen paa Planker af „Mixed“ og „Thirds“ aftager og fordyres, aftager ogsaa i næsten samme Grad Behovet for saadanne, og eftersom deres Plads i Tilførselen indtages af lavere Kvaliteter og en betydelig Mængde af den mindste Slags „scantlings“, retter Forbruget sig derefter uden mærkbar Ulempe. Tilførselen af høvlede Bredder fra Sverige har under de tvende sidste Aar vist Nedgang; men den udgjør alligevel den hovedsagelige Kilde for saadanne og gik i 1892 op til 7 758 000 Stykker, mod 5 839 000 fra Norge. Denne Import har vist livlig Efterspørgsel, om end mod Slutningen af Aaret til en Pris, som ikke var tilfredsstillende. Dispositionen af Lagrene er foregaaet med sædvanlig Indsigt — væsentlig gennem den Indflydelse, som Sagbrugseiernes Forening i saa Henseende har udøvet, og saavel med Hensyn hertil, som til Forandringen af Tiden for Kreditten raader der nu almindelig Tilfredshed; det bør dog her erindres, at sidste Sæson ikke bør betragtes som en sikker Maalestok for den endelige Fremgang; thi den har været heldig ikke blot for Afskiberne af

svensk Vare, men ogsaa for Producenterne i Almindelighed. Med Hensyn til Klassificeringen af Træløst synes Ulemper at være uadskillelige fra enhver Forandring i den for nærværende anvendte Fremgangsmaade“.

Betræffende den samtidige norske Afskibning af Træløst til London udtales der i samme Aarsberetning:

„Hvor liden Forandring Handelsomsætningen end har været underkastet i det forløbne Aar, har dette dog antagelig i ringest Grad været Tilfældet inden denne Gren deraf. Tilførselen har nemlig været omtrent akkurat den samme som under det nærmest foregaaende Aar, og om der end mangler ligesaa positivt Bevis med Hensyn til Efterspørgslen, turde denne dog ogsaa kunne ansees at have været saa omtrent den samme. Endskjønt der forekom nogle mindre Vexlinger i Prisnoteringerne — med Undtagelse dog for Materiale til Fyrstikæsker, som under Trykket af en meget stor Import udergik et betydeligt Prisfald, var de dog saa ringe, at de knapt mærkedes, men Tendentsen i sin Helhed var henimod Stigning, især eftersom Aaret nærmede sig sin Udgang. Omsætningen — idetmindste i det aabne Marked — indskrænker sig nu næsten helt og holdent til høvlede Bord, medens Importen af Planker og Battens er gaaet ned til et ringe Antal Ladninger“.

Ifølge Opgave fra sagkyndigt Hold skal dog Produktionen og Importen til London af høvlet Last — „prepared boards“ — nu overstige Forbruget, som Følge hvoraf Prisen paa samme under 1893 er gaaet saa lavt ned, at den bringer Tilvirkerne ringe — om idetheletaget nogen — Fortjeneste.

I de hersteds udkommende Organer for Træløstmarkedet angives Salget af Træløst fra de betydeligste norske og svenske Afskibere at være fordelt mellem de forskellige i London etablerede Agenter, saaledes som nedenfor anføres:

Agentens Firma og Adresse.	Norsk og Svensk Produktion i Standards.
Alrutz & Co., 101 Leadenhall St. Bernier & Nielsen, 7 Fenchurch Avenue.	Kopparbergs-Ilsefors Aktiebolag, Gefle, 30 000 Std., Østättfors Bruksegare, Gefle, 3 300. Jens Gram, Drammen, 5 000, Carl Backe, Drammen, ?, C. Gulbranson, Christiania, 2 000, Mölnbacka Trysils Aktiebolag, Christiania, 4 000.
Do.	Anderson & Lindberg, Gøteborg, 2 000, Säfveåns Aktiebolag, Gøteborg, 14 000, Skövniks Aktiebolag, Sundswall, 25 000, Sunds Aktiebolag, Sundswall, 8 000, Vifstavarfs Aktiebolag, Sundswall, 10 000, Hudiksvalls Trävaru Aktiebolag, 25 000, Woxna Aktiebolag, Söderhamn, 23 500, Kungsgårdens & Mariebergs Aktiebolag, Hernösund, 6 000, Sprängvikens Aktiebolag, Hernösund, 8 000, Strömnäs Aktiebolag, Hernösand, 6 000, J. Sallström, Haparanda, 1 500, Jonsson, Sternhagen & Co., Gøteborg, 2.
Boyson & Slee, 19 St. Helens Place.	Grøuvold Brug, Drammen, 4 000, Lillestrøm Damp-sag, Christiania, 5 000, J. M. Jacobsen & Co., Fredriksstad, 20 000, Bjørneby's Brug, Fredriksstad, 5 000.

Agentens Firma og Adresse.	Norsk og Svensk Produktion i Standards.
Boyson & Slee, 19 St. Helens Place.	Stora Kopparbergs Bergslags Aktiebolag, Gefle, 45 000, Ahlafors Sägverks Aktiebolag, Sundswall, 5 000, Tunadals Aktiebolag, Sundswall, 8 000.
Richard Brandt, 3 Fenchurch Avenue. F. Brusemann's Succes- sors, 9 Gracechurch St.	Braathën & Co., Sundswall, 3 000. Westye, Egeberg & Co., Christiania, 10 000, Sagbrugsforeningen, Fredrikshald, 20 000, Wiels Brug, Fredrikshald, 10 000.
Do.	Söderfors Brugs Aktiebolag, Gefle, 10 000, A. Markstedt & Son, Skellefteå, 10 000.
Churchill & Sim, 29 Clements'lane.	Ortvikens Ångsågs Aktiebolag, Sundswall, 10 000, Dals Ångsågs Aktiebolag, Hernösand, 5 000, Ramviks Sägverks Aktiebolag, Hernösand, 3 500, Mos Domsjö Aktiebolag, Örnsköldsvik, 17 000, do. Umeå, 4 000.
A. F. Clarke & Co., 1 Crosby Square.	Mackmyra Bruksegare, Gefle, 3 000.
R. H. Dahl & Co., 28 Bishopsgatestreet within.	Landfald Brug, Drammen, ?, O. Haugan & Co., Drammen, ?, Martin Haugan, Drammen, ?, Evjen & Co., Drammen, ?, A. H. Kiær & Co., Fredriksstad, 22 000.
Dickson Bros. & Co., 6 Moorgate St.	James Dickson & Co., Söderhamn, 15 000, do. Umeå, 7 000.
Duss, Brown & Co., 5 East India Avenue.	Løvenskjold, Fossum, Skien, 5 000.
Foy, Morgan & Co., 88 Bishopsgatestreet within.	Säfsveåns Aktiebolag, Göteborg, 14 000, Skönviks Aktiebolag, Sundswall, 25 000.
Alex Gordon & Co., 21 Gt. Winchester St. Do.	Cappelens Enke, Skien, 10 000, Stang & Brecke, Fredriksstad, 7 000.
	Korsnäs Sägverks Aktiebolag, Gefle, 30 000, A. P. Hedbergs Aktibolag, Sundswall, 15 000, Heffners Aktiebolag, Sundswall, 12 000, Marina Sägverks Aktiebolag, Söderhamn, 10 000.
Grüner, Molinius & Co. 4 Cullum St.	Chr. Andersen, Christiania, ?, Chr. Conradi, do., ?. Björknäs Aktiebolag, Hernösand, 3 000, Joh. Fahlén, do., 1 500, C. Falck, do., 5 000.
Hummel & Co., 72 Bi- shopsgatestreet within.	J. Berglund & Co., Göteborg, ?, Essviks Aktiebolag, Sundswall, 5 000, Johannesviks Aktiebolag, Sundswall, 3 000, Johannedals Trävaru-Aktiebolag, Sundswall, 9 000, Obbola Ångsågs Aktiebolag, Umeå, 6 000, Bodträskfors Aktiebolag, Luleå, 7 000, Jemlösund Aktiebolag, Luleå, 1 000, C. Palmgren, jr., do., 6 000, Bergman, Hummel & Co., Kalix, 14 000.
Lamberg, Gibson & Row, 70 Bishopsgatestreet within.	Jerfods Ångsågs Aktiebolag, Örnsköldsvik, ?, C Lindahl, do., ?.
G. F. Neame & Co., 79 1/2 Gracechurch St.	Karl Gram, Drammen, 7 000, A. O. Haneborg, Christiania, 3 000, Sagbrugsforeningen, Fredrikshald, ?.

Agentens Firma og Adresse.	Norsk og Svensk Produktion i Standards.
G. F. Neame & Co., 79½ Gracechurch St.	Per Nås, Sundswall, 7 000, Carlsviks Trävaru Aktiebolag, Sundswall, 5 000, Kallvikens Sågverks Egare, Söderhamn, 3 000, J. F. Schöning, do., 4 000, C. P. Wennström, do., 3 000, C. L. Carlsson, Hernösand, 2 500, Svanö Aktiebolag, Hernösand, 4 000, Ulfviks Aktiebolag, Hernösand, 4 000, Sidenmark & Co., Skellefteå, 1 500.
Nicks & Penton, 5 Gt. Winchester St.	Skedsmo Dampsag, Christiania, 5 000. Bark & Warburgs Aktiebolag, Göteborg, 2 000, Sandvikens Aktiebolag, Hernösand, 7 500, Svartling & Co., Skellefteå, 2 500.
Martin Olsson & Sons, 16 St. Helen's Place. Do.	Kallevig & Søn, Arendal, ?, Drammens Damphøvleri, 5 000. L. G. Bratt & Co., Göteborg, 7 000, P. Wikström, jr., Gefle, 10 000, G. F. Burnmans Aktiebolag, Sundswall, 8 000, Iggesunds Bruks Aktiebolag, Hudiksvall, 10 000, Ro Ångsågs Aktiebolag, Hernösand, 5 000, Ströms Trävaru Aktiebolag, Hernösand, 6 000, Hörneå Aktiebolag, Umeå, 2 500, Sandviks Aktiebolag, Umeå, 9 000, Nordmalings Ångsågs Aktiebolag, 5 000, Bure do., Skellefteå, 6 000, J. O. Rydin, do., 2 000, Munksunds Sågverks Aktiebolag, Piteå, 10 000, Skuthamns Aktiebolag, Piteå, 4 000. Nielsen, Mathiesen & Co., Fredriksstad, 18 000.
Price & Pearce, 27 Clement's lane. Sampson, Kinnel & Co. 150 Leadenhall St.	Lisleby Fabrik, Fredriksstad, 15 000. G. H. Hegardt & Co., Göteborg, 9 000, Forss Aktiebolag, Örnsköldsvik, 5 000.
Shairp & Cawthorn, 5 Gt. Winchester St. Scheydt, Gallatly & Ferry, 88 Bishopsgate- street within.	Skellefteå Aktiebolag, 4 000, Ytterstfors Aktiebolag, Skellefteå, 7 000. P. W. Kildal & Co., Christiania, ?.
Ths. Simson & Co., St. Peter's Alley Cornhill.	Sallviks Aktiebolag, Hudiksvall, 4 000, C. L. Carleson, Hernösand, 2 500, Hernösands Ångsågs Aktiebolag, 6 000, Rossø Intressenter, Hernösand, 3 000, Salsåkers Ångsåg, Örnsköldsvik, 2 500.
Tagart, Beaton & Co. 2 Gt. Winchester St. Do.	Aktiebolaget Strömman & Larson, Göteborg, 5 000, G. P. Braathèn, Sundswall, 7 000, Svartviks Trävaru Aktiebolag, Sundswall, 20 000, Storfors Aktiebolag, Skellefteå, 5 000.
Wilson & Mason, 147 Leadenhall St.	T. Bache, Drammen, ?, Th. W. Schwartz, Fredriksstad, ?. Söråkers Trävaru Aktiebolag, Sundswall, 5 000, Gnarps Sågverksegare, Hudiksvall, 1 000, Joh. Wikner & Co., Hernösand, 5 000. C. R. Erikson & Co., Göteborg, 3 000, A. Fröding & Co., Göteborg, 3 000, Axell & Co., Sundswall, 10 000, Kramfors Aktiebolag, Hernösand, 15 000, Gideå & Husums Aktiebolag, Örnsköldsvik, ?.

Træmasse.

I Importen af dette for Papirfabrikationen nu saa vigtige Raaprodukt indtager Norge fremdeles den første Plads, saaledes som fremgaar af de nedenfor anførte, fra Toldstyrelsens Rapporter hentede Opgaver, i hvilke der ikke skjælnes mellem de forskellige Slags:

Import fra	1892.		1891.		1890.	
	Tons	£	Tons.	£	Tons.	£
Norge . . .	122 215	488 156	103 522	436 481	97 279	438 829
Sverige . . .	46 328	274 508	36 860	258 883	25 620	181 795
Andre Lande .	22 395	218 361	16 082	153 622	14 938	146 217
tilsammen	190 938	981 025	156 464	848 986	137 837	766 841

Forbruget af denne Vare synes altsaa at befinde sig i stadig Tilvæxt, medens Forbruget af dens væsentligste Konkurrent — Esparto — holder sig omtrent uforandret og under sidstforløbne Aar beløb sig til 212 967 Tons til en Værdi af £ 1 029 903. Med Hensyn til de i Toldopgaverne angivne Værdier for Importen fra de forskellige Lande viser det mærkelige Forhold sig, at Middelpriisen pr. Ton af Importen fra

Norge	i 1892 udgjorde	£ 3. 19. 10
Sverige	-	- 5. 18. 6
Andre Lande	-	- 9. 15. 0,

hvad der naturligvis beror derpaa, at Fabrikat af højere Kvalitet er importeret i større Mængde fra begge de sidstnævnte. Ved Indgangen af 1893 gik Antallet af Papirfabriker — hvoraf Flertallet vistnok benyttede nordisk Træmasse — op til 238 i England og 61 i Skotland. At forøvrigt Forædlingen af Træmasse befinder sig i stadig Stigning baade i Norge og i Sverige turde fremgaa af de nedenfor meddelte Opgaver betreffende Importen til Storbritannien af Papir og Pap.

Blandt de fra de forenede Riger udførte Fabrikprodukter indtages den første Plads nu af de heromhandlede Fabrikater. Efter den i de herværende Toldopgaver benyttede Klassifikation viser Importen deraf under de sidste tre Aar følgende Forhold: Af Tryk- og Skrivpapir indførtes

fra	1892		1891		1890.	
	cwts.	£	cwts.	£	cwts	£
Norge .	23 746	18 000	9 118	8 243	9 310	9 189
Sverige .	98 320	98 475	84 021	87 411	69 407	70 355
Tyskland	109 906	126 108	92 587	108 500	79 323	91 620
Belgien .	59 186	80 846	68 982	96 314	66 820	96 069
Holland . .	38 774	49 285	28 795	43 247	34 893	48 827
Andre Lande	33 391	53 214	35 132	54 211	49 722	73 045
tilsammen	363 323	425 928	318 635	397 926	309 475	389 105

Anden Slags Papir, undtagen Tapeter

Norge	170 296	136 605	125 196	102 194	66 072	50 648
Sverige .	242 916	205 508	215 913	182 616	168 035	135 400
Tyskland	577 929	546 772	558 902	502 346	519 532	471 243
Belgien . .	129 630	199 175	150 990	208 847	127 453	190 884
Holland . .	1 106 513	574 464	1 007 599	502 839	899 982	475 522
Frankrig . .	35 204	79 536	28 946	77 565	31 092	82 295
Andre Lande	260 839	204 568	182 595	149 488	141 977	122 381
tilsammen	2 523 327	1 964 628	2 270 141	1 725 895	1 954 143	1 528 373

Pap og Karton.

	1892.		1891.		1890.	
	Cwts.	£	Cwts.	£	Cwts.	£
Norge . . .	37 169	17 936	32 256	14 298	41 512	21 378
Sverige . . .	41 122	19 575	37 693	18 239	37 680	18 221
Holland . . .	Opgave mangler endnu		826 276	283 206	739 964	287 023
Tyskland . . .	Do.		221 158	101 010	200 447	99 145
Belgien . . .	Do.		21 819	10 668	24 524	11 807
Rusland . . .	Do.		15 962	7 297	7 491	3 600
Frankrig . . .	Do.		2 274	12 800	2 623	13 250
Danmark . . .	Do.		5 423	2 499	2 254	1 280
Andre Lande .	Do.		3 019	3 398	1 648	1 384
Tilsammen			1 165 880	453 415	1 058 143	457 088

Som et Exempel paa det overordentlige Forbrug af Papir her i Landet skal man tillade sig at nævne, at ifølge en til det nu forsamlede Parlament indsendt Opgave blev der i Statens Departementer under de to sidste Aar anvendt ikke mindre end 7 870 Tons Tryk-, Skriv- og Omslagspapir, foruden 550 Millioner Konvolutter og Telegramblanketter. Fabrikationen heraf beregnes at have sysselsat 50 Papirfabriker.

Landbrugsprodukter.

Som tidligere anført, faldt Aarets Høst særdeles ugunstigt ud, og da dertil kom, at, tiltrods herfor, Engrosprisen paa de fleste Produkter af det britiske Jordbrug, som Følge af rigelig Tilførsel hovedsagelig fra transatlantiske Lande, i Almindelighed var lavere end under en længere Række af de nærmest foregaaende Aar, har Trykket blandt de herværende Jordbrugere, hvis Sparepenge og øvrige Tilgange allerede er blevne lagt stærkt Beslag paa af de forudgaaende ugunstige Aar, nu naaet en saadan Udstrækning, at det har foranlediget Krav paa ekstraordinære Foranstaltninger, først og fremst med Hensyn til lettere Adgang til Salg af Jordeiendom, en ligeligere Fordeling af Skatterne mellem Jordeiere og Forpagtere, samt de sidstnævntes Berettigelse til Erstatning for de i den af dem dyrkede Jord nedlagte Forbedringer.

Betræffende Aarets Omsætning af de Produkter af Agerbrug og Kvægdriфт, som i nogen større Grad indbefattes i Importen fra Norge og Sverige, og hvad dermed staar i Forbindelse, har den svenske Stats Meieriagent i Manchester i en til den kongelige svenske Landbrugsbestyrelse fornylig afgiven og derefter i Trykken offentliggjort Aarsrapport meddelt saa fuldstændige Oplysninger, at man har troet her kun at burde henvise til samme.

Af de mig ogsaa i Aar af Danmarks herværende, med de hidhørende Forhold særdeles vel fortrolige Generalkonsul med sædvanlig Velvilje meddelte Oplysninger tillader jeg mig at anføre følgende:

„Kornmarkedet. Sidstforløbne Aar har for Importører af alle Slags været et af de ugunstigste i Mands Minde. Det russiske Udførselsforbud, i Forening med en utilfredsstillende Høst af Rug, samt delvis ogsaa af Hvede, i Europa foranledigede betydelige Opkjøb paa Spekulation, og mod Udgangen af 1891 var paa Grund heraf Tilførselen af Korn overdreven stor. Saaledes indførtes der alene under Decembør Maaned Hvede og

Hvedemel med 2 600 000 Qvarters, hvilket var mere, end der her nogen-sinde tidligere er bleven modtaget under det tilsvarende Tidsrum. Det nye Aar gik derfor ind med et meget stort Lager af udenlandsk Korn, indkjøbt til, hvad man tidligere vilde have anseet for særdeles moderate Priser, men som nu stillede sig væsentlig højere end de under de senere Aar gjældende. Om det end var kjendt, at Høsten i Amerika var faldt rigelig ud, raadede der dog megen Uvished om dens virkelige Størrelse, og man betvivlede, at dens Overskud vilde kunne fylde den store Mangel inden Europa. Derfor antoges det ogsaa, at Lagrene efter endt Høst skulde reduceres saa meget, at en livligere Efterspørgsel vilde opstaa og Priserne derigjennem blive nogenlunde stadige.

Eftersom Tiden skred fremad, erholdt man mere Klarhed over Situationen i Amerika, og man fik Vished om, at den derværende Høst var den rigeste, som hidtil har forekommet. Afskibningerne derfra fortsattes i stor Skala, og nye Partier pressedes stadig ind i Markedet, saaat Priserne vedblev at gaa ned, og nogen Reduktion af Lagrene kunde ikke mærkes. Med faa Afbrydelser fortsattes i denne Retning, indtil den nye Høst inden England var færdig, og da denne paa Grund af ugunstigt Veir delvis skadedes, opstod der en Smule Spekulation, hvorved Prisernes Nedgang standsedes. Efterat man dog havde faaet Vished om, at Høsten i Amerika, om end ikke ligesaa rig som den nærmest foregaaende, alligevel gav betydeligt Overskud, samtidig som Udsigterne i Argentina og Australien var lovende, blev Stemningen atter flau, med faldende Priser. Samtidig var Efterspørgslen for kontinentale Behov forholdsvis ringe; Høsten havde vistnok i Frankrig og andre Lande lidt meget af Regn; men Resultatet var dog saa vidt tilfredsstillende, at Efterspørgslen efter udenlandsk Vare ikke var af Betydning. England blev følgelig nødt til at bære Trykket af det amerikanske Overskud, og da de herværende Lagre vedblivende var overdrevent store, og paa samme Tid Lagrene paa de amerikanske Oplagspladse havde naaet en forud ukjendt Høide, opstod heraf en Depression, som gjorde, at 1892 sluttede saa ugunstigt som muligt. Ei heller for det nye Aar er Udsigterne særdeles lovende, da Lagrene baade her og i Amerika overstiger Behovet. Priserne er imidlertid gaaet ned til et saa lavt Punkt, udentvivl under Produktionsværdien, at Muligheden af en yderligere Reduktion ikke synes at være tænkelig.

Kreatur- og Kjødmarkedet i London. Forbud mod Indførsel fra Danmark af levende Kvæg og Faar til Storbritannien og Irland offentliggjordes den 4de Februar 1892, efterat nogle danske til Kreaturmarkedet i Islington bragte Dyr fandtes at være angrebne af Mund- og Klovesyge. Umiddelbart derefter udstraktes dette Forbud ogsaa til hollandsk Kvæg og den 1ste April yderligere til Kvæg fra Sverige, hvorved samtlige europæiske Havne i nævnte Henseende blev ligestillede, hvorfra dog senere Undtagelse gjordes for Island, hvilket Land saaledes er det eneste, hvorfra Indførsel af levende Kvæg er tilladt. Da bevislig ingen smitsom Kreatursygdom forekom i Sverige, ligesaa lidt som Mund- og Klovesyge i Danmark, var det klart, at den daværende Styrelse ikke havde til Hensigt at tilbagekalde dette Forbud, som naturligvis var meget populært blandt de herværende Landmænd, og det Ministerium, som senere overtog Styrelsen, har heller ikke vist nogen Tilbøielighed til at forandre det.

Da derhos den almindelige Opinion inden dette Land er for vedblivende Forbud mod al Import af Hornkvæg og Faar, er der ingen Anledning til

at haabe paa nogen Forandring eller Lettelse heri under den nærmeste Fremtid. Saaferm derfor Afsætning vil søges paa dette Marked for udenlandsk hidhørende Produktion, maa det ske i Form af slagtet Kjød. Paa Grund heraf turde nogle Meddelelser om det herværende Kjødmarked ikke savne Interesse.

Tilførselen af Kjød til Londons „Central-Meatmarket“ gik i 1892 op til 320 050 Tons, visende en Forøgelse af 12 215 Tons mod det nærmest foregaaende Aars. Denne Tilførsel kan henføres under 5 forskellige Afdelinger, nemlig:

1. Kjød af Kreaturer, slagtede inden Landet, men udenfor London, 117 852 Tons;
2. Kjød af Kreaturer, slagtede inden London, 64 829 Tons;
3. Kjød, importeret fra Kontinentet, 30 055 Tons, mod 25 057 Tons i 1891;
4. Frossent amerikansk Oxekjød, mest Bagfjerdinger 69 495 Tons;
5. Frossent Faarekjød fra New-Zealand og Australien 37 819 Tons.

Af Kjød af Dyr opdrættede eller slagtede inden Landet er Tilførselen forblevet omtrent uforandret. Hvad Oxekjød angaar, hidførtes dette hovedsagelig fra Scotland, dels kom det ogsaa fra amerikansk Kvæg slagtet i Deptford eller Liverpool. Det skotske Oxekjød betinger stedse den højeste Pris, under Aaret vekslede mellem 3 sh. 10 d og 4 sh. 4 d pr. stone, medens amerikansk Kjød naaede fra 3 sh. til 3 sh. 10 d, eller som sædvanlig 6 d à 8 d lavere Pris. Af Faarekjød betaltes det fra Scotland ligeledes højest, — fra 4 sh. til 5 sh. 6 d pr. stone, — højest i Februar og Marts, hvorimod Priserne faldt under Sommeren, og mod Høsten erholdtes ikke over 4 sh.

Den forøgede Tilførsel fra Kontinentet — omkring 5 000 Tons, — bestod hovedsagelig af Kjødet af over 150 000 hollandske Faar, som tidligere førtes levende til dette Marked.

Den betydelige Import af Oxekjød fra Amerika og Faarekjød fra Australien, begge i stivnet eller frossen Tilstand, bidrager væsentlig til at trykke Priserne ned paa de lavere Kvaliteter af nyslagtet Vare, og: Kjød af Tyre, Kjør m. ff., og idetheletaget af de Slags, som forbruges af den fattigere Befolkning, saaat Forbruget af Kjød blandt denne er tiltaget betydeligt.

I Anledning af Forbudet mod Import af Kvæg har „Det forenede Dampskibsselskab“ i Kjøbenhavn ladet opføre et Slagtehus ved Esbjerg, i hvilket der er tilstrækkelig Plads for Nedslagtning af 1 000 Faar under én Nat, samt forsynet med udmærkede Afkjølingsrum. Under Aarets 4 sidste Maaneder nedslagtedes der 4 100 Faar, hvis Kjød paa Londons Marked betingede 4 à 6 d pr. stone lavere Pris, end hvad samtidig betaltes for indenlandsk Vare. Med Slagtning af Hornkvæg er endnu intet Forsøg gjort; men det antages, at om man hertil anvender passende Dyr, d. v. s. fuldgjødede Oxer paa 1 000 à 1 300 $\mathcal{L}$, eller 70 à 95 stones Dødvægt, vilde Resultatet blive ligesaa gunstigt som ved Nedslagtning i Hamburg. Naar det tages i Betragtning, at man i England og Scotland finder det fordelagtigt at sende uhyre Kvantiteter slagtet Kjød til London istedenfor levende Kvæg, skulde det synes at maatte betale sig at sende Kjød hid fra Danmark. Da Kreaturerne slagtes i Esbjerg og Kjødet strax forsendes, burde det kunne naa dette Marked i lige saa frisk og smuk Tilstand som det fra Scotland eller Holland, hvorfor der er liden Tvivl om, at saavel Hornkvæg som Faar af god Beskeffenhed paa denne Maade vilde kunne realiseres til Priser lidet

underlegne dem for levende Dyr. Med Hensyn til Ungkreaturer og halvgjødte Kvæg har derimod Indførselsforbudet unegtelig været skadeligt.

Flæsk. 1892 har for dette været et særdeles gunstigt Aar. Den egentlige Aarsag til det exceptionelle Resultat, som Importen heraf opnaaede, turde være at søge deri, at den daarlige Poteshøst i 1891 i Irland dersteds nødvendiggjorde en stærk Nedslagtning af Svin, hvorved Mangel paa saadanne opstod baade i Irland og England under sidste Aar og endnu ikke synes fuldt erstattet. Ifølge Landbrugsministerens Opgave udgjorde Antallet af Svin den 1ste Juli 1892 over 1 Mill. mindre end ved samme Tidspunkt Aaret iforveien, eller 3 265 898 St. Hertil kom, at en betydelig Stigning under Aarets Løb indtraadte i Prisen paa amerikansk Flæsk, eller fra 29 sh. à 30 sh. i Januar til 46 sh. à 50 sh. i December. En betydelig Reduktion i Prisen paa Sideflæsk turde derfor antagelig kunne imødesees.

I Norges Import af hidhørende Produkter indtager kondenseret Melk fremdeles med Hensyn til Værdi den fornemste Plads, men synes dog at befinde sig i Aftagende, medens samtidig Importen deraf i sin Helhed til dette Land viser en jævn Stigning. Denne udgjorde nemlig i

	1892.	1891.	1890.
Cwts. 481 374 Værdi £ 930 288	444 666,	£ 900 170	407 426 £ 847 625
hvoraf fra Norge			
Cwts. 54 113	£ 89 551	62 010,	£ 119 555 61 244 £ 124 472

Den hovedsagelige Kilde for denne betydelige Import er vedblivende Schweiz, og det synes mærkeligt, at Norge ikke skal kunne hævde sin Stilling som Konkurrent i høiere Grad, end Tilfældet er. Fra Sverige har man under Aaret gjort Forsøg med saadan Export, dog kun i ringe Mængde, og turde de lokale for Meieridrift mere passende Forhold ikke dersteds mane til videre Udvikling af denne Industri.

Af Bjergværksprodukter har Importen fra Sverige i sin Helhed undergaaet en ikke ubetydelig Nedgang, med næsten £ 238 000 — hovedsagelig rammende Importen af Jern —, fra Norge derimod tiltaget med omkring £ 17 000, grundet paa en stadig forøget Skibning af Granit og lignende Stenarter. Ogsaa fra Sverige viser sidstnævnte Import en forholdsvis betydelig Forøgelse, og da Tilgangen paa Raavare er saagodtsom ubegrænset inden begge Lande, og det herværende Forbrug inden Bygningsindustrien synes at være i Tiltagende, burde en gunstig Fremtid kunne forudses for Afsætningen af isærdeleshed forarbejdet Vare, saafremt samme med Benyttelse af Nutidens forbedrede Arbejdsmethoder, gives en med Prisbillighed forenet Fuldendelse, hvortil Fordringerne stadig bliver større. Den Del af denne Import, som bestaar af Gadesten, turde derimod neppe kunne paaregne nogen betydeligere Udvikling, da dels den herfor passende Raavare findes paa nærmere Hold, dels ogsaa denne Slags Gadebrolægning mer og mer fortrænges af saadanne, som giver en jævner, Hestehovene mere skaanende Kjørebane, uden væsentlige høiere Pris, ja af visse Slags kanske billigere.

Fiskeri- og Jagtprodukter indgaar i Importen for 1892 med en sammenlagt Værdi

fra Norge	£ 629 764,	fra Sverige	£ 89 353
mod i 1891	„ 614 488	„	90 959
„ - 1890	„ 574 161	„	85 268

Denne Import er følgende forbleven temmelig stationær, hvad Sverige angaar, medens derimod den fra Norge viser en jævn og ikke ubetydelig Stigning, antagelig nærmest fremkaldt af forbedrede Dampskibsforbindelser. Med de høje Priser paa dette vigtige Næringsmiddel, som med sjældne Undtagelser raader inden dette Lands store Befolkningscentre, burde et lønnende Marked derfor kunne forudsættes; men Erfarenhed har dog vist, at, bortset fra Vanskeligheden ved at holde Fisken frisk, de med dens Transport og Salg forbundne Omkostninger er saa betydelige, at det ofte nok ikke engang lønner sig at sende fersk Fisk til London fra det omtrent 7 Timers Jernbanereise fjernede Devon. Dertil kommer, at Londons hovedsageligste Engrosmarked for dette Fødemiddel — Billingsgate Market — helt og holdent beherskes af et ringe Antal saakaldte „salesmen“, hvilke, heller end at lade Prisen ved rigelig Tilførsel rette sig derefter, gjør den hidførte Vare uanvendelig som Menneskeføde for saaledes at „regulere Markedet.“ Muligheden af at forebygge dette Misbrug har nylig været Gjenstand for Overlægning inden Parlamentet; men under de her raadende Forhold turde dette møde betydelige Vanskeligheder. I Almindelighed udøver de herværende Mellemmænd i Omsætningen af Levnetsmidler en for Konsumenterne i høi Grad skadelig Indflydelse, og uagtet Producenten af Fødemidler under sidstforløbne Aar har maattet nøie sig med en Pris, som kun har givet ham ringe, om overhovedet noget, Udbytte, har dog den Del af den konsumerende Almenhed, som har forlangt at erholde en Vare af første Kvalitet, ingenlunde nydt godt af denne Prisbillighed, hvorfor ogsaa Aaret med fuld Ret siges at have været et gyldent for vedkommende talrige Klasse af Mellemhænder.

Den Maade, hvorpaa Havfisket nu drives, med saakaldte „trawlers“ paa de store Fiskebanker, hvorved alt, som kan fanges, stort og smaat, optages, har foranlediget Udtalelser om, at denne Fiskemaade maa, for Fiskets Bevarelse og i Konsumenternes sande Interesse, underkastes indskrænkende Lovbestemmelser, idet, om saa ikke sker, en Formindskelse af Tilgangen paa dette vigtige Fødemiddel er uundgaelig. Saaledes anføres der, at medens endnu for faa Aar siden den til Billingsgate bragte Nordsø-Flyndre var saa stor, at $3\frac{1}{2}$ til 4 Dusin fyldte en af de ved Salg af denne Slags Fisk benyttede Kasser, nu 200 à 300 Fisk rummes i en saadan. For at stoppe dette Misbrug vilde der dog vistnok kræves en international Overenskomst; thi den omhandlede Maade at drive Fisket paa har vundet Indpas ogsaa inden andre Nationers Fiskeflaade.

I s. Importen heraf, hvilken udelukkende kommer fra Norge, har under de sidste fire Aar holdt sig omtrent uforandret, saaledes som vil fremgaa af nedenstaaende Tal. Den udgjorde nemlig

i 1892	351 859 Tons,	til Værdi	£ 210 916
- 1891	337 814	” - ”	- 204 670
- 1890	356 282	” - ”	- 248 625
- 1889	342 009	” - ”	- 240 981

Prisen pr. Ton var altsaa

i 1889	omkring	14 sh.
- 1890	”	13 - 11 d
- 1891	”	12 - ” -
- 1892	”	11 - 11 -

visende en stadig Tendents til at falde, om end langsomt. Dette kan kun bero paa en i Forhold til Behovet for stor Tilførsel. Is udgjør visselig en

Nødvendighedsartikel, men er dog endnu hersteds for det direkte Forbrug inden det store Flertal af Familjer en Luxusvare, samtidig som Is tilvirket nu paa mekanisk eller kemisk Vei, om end ikke af saa god Beskaffenhed, som den norske Naturis, dog finder en stadig større Anvendelse inden Industrien, da den ikke er stort dyrere og dertil besidder den Fordel, at den kan tilvirkes efter Behovet, saaledes at der ikke kræves kostbare Opbevaringsrum.

Fyrstikker. Konkurrancen inden denne Industrigren synes vedblivende at virke trykkende paa saavel den norske som den svenske Tilvirkning. Opgave savnes endnu betræffende Beløbet af sidste Aars Import deraf fra de forskjellige Lande; men man meddeler nedenfor de for nærværende tilgængelige Tal i saa Henseende tilligemed de modsvarende Tal for de nærmest forudgaaende tvende Aar. Importeret fra

	1892	1891	1890
Norge £	58 873	£ 91 113	£ 71 043
Sverige -	202 353	- 229 805	- 189 661
Tyskland Opgave mangler endnu	-	6 253	- 10 994
Holland — — —	—	14 375	- 21 510
Belgien — — —	—	101 422	- 68 894
Andre Lande — — —	—	1 122	- 6 784
	tilsammen £ 444 090		£ 368 886

En ikke ubetydelig Del af den gennem herværende Handelshuse formidlede Export af Fyrstikker, bestemte for transatlantiske Lande opgives nu at foregaa over Hamburg, antagelig som Følge af de større Transitomkostninger i britiske Havne.

Af Glas viser Importen fra Sverige en vedvarende Stigning og beløb sig til:

	1892		1891		1890	
	Cwts	£	Cwts	£	Cwts	£
Vinduesglas . . .	2 536	7 125	1 118	3 384	873	2 617
Andre Slags . . .	115 006	48 031	112 498	44 855	108 627	37 741
samt fra Norge						
Vinduesglas . . .	5	10	26	60	"	"
Andre Slags . . .	3 434	3 930	4 825	4 487	3 714	3 624.

Fra sagkyndigt Hold er det bleven meddelt, at Beskaffenheden af svensk Bordglas med enklere Slibning nu har opnaaet en saadan Fuldendelse, at den helt ud kan sammenstilles med lignende udenlandsk Tilvirkning, hvad der, i Forening med Prisbillighed, bør kunne sikre samme god Afsætning paa dette Marked.

Kommunikationer.

Det betydeligste af de under 1892 udførte, om end ikke hidtil afsluttede, Arbejder er uden Tvivl den Kanal, ved hvilken Englands største Fabriksby, Manchester, kommer i direkte Forbindelse med den transatlantiske Søfart. Dette Foretagende, som oprindeligt beregnedes at skulle koste 8 Millioner £, har under Udførelsen mødt saa betydelige, uforudseede tekniske Vanskeligheder, at den nødvendige Kapital derigjennem, i Forening med overdrevent store Bestyrelsesomkostninger under de første Byggeaar,

nu næsten er bleven fordoblet. Hvorvidt, naar Kanalen bliver færdig, de med dens Benyttelse forenede Indtægter kommer til at dække Forrentning og Amortisation af denne Kapital, kan alene Fremtiden vise.

Af de i Aarets Løb paabegyndte eller af Parlamentet behørig koncessionerede Jernbaneanlæg turde det, hvorved Manchester—Sheffield—Lincolnshire-banen kommer til at udstrækkes lige til London, samt det som Lancashire—Derbyshire—Eastcoast betegnede, være de for Landet i dets Helhed vigtigste. Af antagelig megen Betydning for Dampskibstrafikken paa de forenede Stater turde ogsaa blive London—South Western-Jernbanens Indkjøb af Dokkene i Southampton og Igangsættelse af direkte Dampskibsforbindelse derfra med New-York, hvorved man har erholdt en i alle Henseender bekvemmere, kortere og af Flod og Ebbe mere uberoende Afgangs- og Ankomststation end Liverpool.

For at skaffe en hurtigere Forbindelse med Nordtyskland — særlig Berlin —, vil der under indeværende Aar blive sat igang en ny daglig Dampskibsforbindelse mellem Harwich og Holland, hvorved Reisen fra London til Berlin kommer til at forkortes med adskillige Timer.

Det største af de i Aarets Løb for Lettelse af Trafiken foreslaaede Arbejder bliver dog den Udvikling af det underjordiske Jernbanenet inden London, som nødvendiggjøres af en stadig forøget Gadetrafik. Uagtet dette kolossale Samfund inden en Radius af 6 engelske Mile fra dets Midtpunkt, Charing Cross, allerede forud besidder ikke mindre end 270 engelske Mile Jernbaner med 255 forskellige Stationer, paa hvilke der med omkring 6 000 forskellige Tog daglig befordres omtrent 1 Million Passagerer, er dog alligevel yderligere $1\frac{1}{2}$ Million af Byens Indvaanere samtidig henviste til Omnibusser, Sporvogne, Hyrevogne eller Floddampskibe, hvorved der undertiden inden de centrale Bydele forarsages en Stansning af Trafiken, som har fremkaldt et uafviseligt Behov for yderligere og hurtigere Samfærdselsveie. For at tilfredsstille dette Behov er Koncession bleven begjæret, og delvis allerede indvilget, for Bygning af 6 forskellige underjordiske Jernbanelinjer, hvoraf 5 med Electricitet som Drivkraft, den sjette med faste Dampmaskiner og Linjer. De med disse Foretagender forbundne Omkostninger bliver naturligvis uhyre, men man tror alligevel at kunne paaregne et tilfredsstillende Udbytte.

Som Exempel paa det høie Tal, som dette kan opnaa, kan nævnes, at medens samtlige Jernbaner i England har en gennemsnitlig aarlig Bruttoindtægt af £ 5 000 pr. engelsk Mil, gaar denne for „North London“ Jernbanens vedkommende — hvilken vistnok har fire Spor — op til ikke mindre end £ 43 000. Omkostningerne er dog da ogsaa i Forhold dertil.

Den Konservatisme, som i Almindelighed har gjort sig gjældende ved Indredningen af de her benyttede Jernbanevogne m. m., synes nu endelig at begynde at aftage, idet man paa en og anden Linje delvis har byttet det hidtil benyttede, med Rette benævnte „Cellesystem“ med et, som muligjær er mere uhindret Bevægelse inden en og samme eller ogsaa samtlige til et Tog forenede Vogne. Ligeledes synes man mer og mer at finde det hensigtsmæssigt at indskrænke Antallet af de forskellige Klasser i Passagervognene til tvende — første og tredje —, samt ved Tog paa længere Afstande at forsyne begge disse Klasser med Restaurationsvogne. Særskilte Damekupeer turde derimod, saavidt man har kunnet finde, endnu maatte henføres til de fromme Ønskers Omraade.

Udvandring.

Emigranter af fremmed Nationalitet har i 1892 ankommet til engelske Havne i et Antal af 126 008 mod 136 654 under det nærmest foregaaende Aar, udvisende altsaa en Nedgang af 10 646 Personer. Af nævnte Emigranter opgav 93 641 Amerika som sit Maal og 32 867 andre Lande. Med Hensyn til de forskellige kontinentale Havne, hvorfra denne Emigration gik ud, angives, at der fra Gøteborg ankom 28 904 Personer med Amerika som Maal og 2 365 bestemte til andre Lande; fra Christiania, Arendal og Christianssand 8 135 til Amerika og 4 136 til andre Lande, fra Hamburg 28 222 til Amerika og 12 216 til andre Lande, fra andre Havne 28 380 til Amerika og 13 650 til andre Lande.

Under samme Aar emigrerede 210 197 britiske Undersaatter; heraf reiste til De Forenede Stater 84 795 Englændere, 16 477 Skotlændere, 48 915 Irlændere; Britisk Nordamerika 20 007 Englændere, 1 918 Skotlændere, 1 378 Irlændere; Australien 12 193 Englændere, 2 022 Skotlændere, 1 714 Irlændere; Sydafrika 8 524 Englændere, 1 302 Skotlændere, 119 Irlændere samt andre Lande 8 462 Englændere, 1 657 Skotlændere og 714 Irlændere.

Aarsrapporter er indløbne fra Vicekonsulerne i Belfast, Blyth, Bradford, Cardiff, Cork, Dover, Grimsby, Hull, Liverpool, Middlesbro, Milford, Newcastle, Portsmouth, Rochester, Swansea.

Heraf tillader man sig at hidsætte følgende:

Blyth. Om end Importen til denne Havn endnu er forholdsvis ubetydelig, hovedsagelig omfattende Trælast, turde man dog kunne gjøre Regning paa en hurtig Udvikling af samme, da den tidligere raadende Opposition herimod fra vedkommende Jernbaneselskabs Side nu er ophørt og Havnestyrelsen allerede med Kraft har paabegyndt de nødvendige Arbejder for saa snart som muligt at tilvejebringe ordentlige Kaier med Jernbanespor samt gode Lossepladse, ved hvilke Fartøjerne altid kan forblive flydende.

Exporten fra denne Havn bestaar udelukkende af Stenkul fra de rige Gruber i Northumberland, for hvilke Blyth er den naturlige Udførselshavn; og har denne Export under de faa Aar af dens Tilværelse udviklet sig med overordentlig Hurtighed. Medens saaledes den herværende Skibning af Kul i 1883 ikke beløb sig til mere end 146 000 Tons, naaede den under sidstforløbne Aar det høie Tal af 2 158 000 Tons, hvorved den i de sidste 9 Aar har ikke langt fra femtendoblet sig, og efterat Havnestyrelsen nu har paabegyndt Opsættelsen af flere større Kulspruter, ved hvilke Dampskibe af lige til 24 Fods Dybgaende selv ved Lavvande bekvemt kan indtage Last, samt Havnen samtidig hermed er bleven opmudret og udvidet, kan man med Sikkerhed paaregne en fortsat betydelig Afskibning. Af Aarets Kuludskibning gik 165 Tons til Sverige og 280 000 til Norge, altsaa omtrent 22 % af den hele Udskibning. For bedste West Hartley Dampkul, som ved Begyndelsen af 1892 noteredes til 10 sh. à 10 sh. 6 d. pr. Ton f.o.b., holdt denne Pris sig uforandret til Midten af Marts, da den som Følge af den store Streik i Durhams Kuldistrikt steg til 11 sh. 6 d. à 12 sh.; men efter Streikens Ophør den 1ste Juni faldt den atter til 10 sh. 6 d. à 10 sh. 9 d. Herefter indtraadte en nedadgaaende Tendents, og, om end langsomt,

faldt dog Prisen stadig, indtil den ved Aarets Slutning stod ved 9 sh. 3 d. à 9 sh. 6 d. med Sandsynlighed for yderligere Fald.

Paa Grund af for dyb Lastning stoppedes under Aarets Løb 1 svensk, 3 norske, 1 dansk, 1 hollandsk og 2 britiske Fartøier, som samtlige nødsagedes til at udlosse mere eller mindre af den indtagne Last, inden det tillodes dem at afgaa, hvorhos begge de sidstnævnte idømtes Bøder af henholdsvis £ 35 og £ 100. Ved en gennem Vicekonsulatet skeet skriftlig Henstillen til Board of Trade, er der bleven tilladt Skibsførere uden Afgift at erholde Opgave over Fartøiets „Freeboard“, det vil sige, hvor dybt Fartøiet maa laste, og naar derefter blot almindelig Forsigtighed iagttages, behøver et Fartøis Tilbageholdelse aldrig at befrygtes.

Cardiff. Skibsfart. Den samlede Skibsfart paa Cardiff og Barry — Kystfarten ikke iberegnet — i 1892 udgjorde ifølge statistiske Opgaver fra Board of Trade:

	Ankomne.		Afgaaede.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
med Ladning . . .	1 658	958 432	6 446	5 970 479
i Ballast	2 628	2 553 529	271	296 744
Tilsammen	4 286	3 511 961	6 717	6 267 218

Følgende Tabel udviser, hvor stor Del de norske Skibe tog i denne Fart:

	Ankomne.		Afgaaede.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
med Ladning	164	80 246	413	244 533
i Ballast	245	161 194	9	6 192
Tilsammen	409	241 440	422	250 725
Deraf Seilfartøier:				
med Ladning	130	61 442	280	142 197
i Ballast . .	145	78 871	6	4 789
Tilsammen	275	140 313	286	146 986
og Dampskibe:				
med Ladning . .	34	18 804	133	102 336
i Ballast . . .	100	82 323	3	1 403
Tilsammen	134	101 127	136	103 739

Forholdet mellem den samlede udenlandske og den norske Skibsfart paa Cardiff i de tre sidste Aar fremgaar af nedenstaaende Tabel over de i nævnte Periode til Udlandet udklarerede Fartøier:

	1890.		1891.		1892.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Alle Nationers Skibe	6 452	5 641 511	6 700	5 960 444	6 717	6 267 218,
deraf norske	513	337 283	519	341 112	422	250 725.

Medens den samlede udenlandske Skibsfart i 1892, sammenlignet med næstforegaaende Aar, er bleven forøget med 17 Fartøier og den betydelige Drægtighed af 306 774 Tons, saa har de forenede Rigers Tonnage paa Cardiff gaaet ned med 105 Fartøier og en Drægtighed af 99 808 Reg.-Tons.

Heraf falder 97 Fartøier og 90 487 Tons paa den norske og 8 Fartøier og 9 321 Tons paa den svenske Skibsfart.

Efterat de forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet hidtil havde gjort stadig Fremgang, indtraadte der forrige Aar paa Grund af de yderst lave Kulfragter paa Brasilien og andre sydamerikanske Lande en betydelig Nedgang, som endog foranledigede Rederierne til i flere Tilfælde at udsende sine Fartøier i Ballast. Da Udskibningen af Kul imidlertid ogsaa forrige Aar tiltog i betydelig Grad, især til Middelhavslandene, har den samlede Tonnage af udklarerede Fartøier gaaet op, og forholder Drægtigheden af Dampskibe sig til Drægtigheden af Seilfartøier som

$$\begin{array}{rcl} 6\frac{1}{4} & \text{til } 1\frac{1}{2} & \text{Aar 1892 mod} \\ 5\frac{4}{5} & - 1\frac{2}{5} & - 1891, \\ 4 & - 1 & - 1890. \end{array}$$

Af norske Skibe var: Dampskibe: 1890 94, 67 879 Tons, 1891 131, 93 607 T., 1892 136, 103 739 T., og Seilskibe: 1890 437, 269 404 T., 1891 388, 247 505 T., 1892 286, 146 986 T.

Som foranstaaende Opgave udviser, falder den betydelige Nedgang i den norske og svenske Skibsfart i 1892 udelukkende paa Seilfartøierne. Den norske Seilskibstonnage var i 1892 40 % mindre end i 1891; den svenske, som sidstnævnte Aar steg nogle faa Procent, gik i 1892 ned med omtrent 349. Saavel den norske som den svenske Dampskibsfart viser sig derimod at være i stadig Stigning; og dersom man sammenligner 1892 med det foregaaende Aar, finder man, at Forøgelsen for ethvert Rige udgjorde næsten 10 %.

De optjente Fragter udgjorde for norske Fartøier:

	1892.	1891.	1890.
Indgaaende Fragter	£ 49 359	57 029	59 390
Udgaaende Fragter	- 212 777	349 282	394 346
	£ 262 136	406 318	453 736

Fragt f a r t: Medens den samlede Skibsfart paa Vicekonsulsdistriktet forrige Aar, som af foranstaaende statistiske Opgave fremgaar, var større end noget tidligere Aar, har Fragtmarkedet med Undtagelse af Middelhavslandene været flauere end nogensinde før.

Til Malta betaltes 7 sh. 6 d à 5 sh. 6 d, Gibraltar 6 sh. 9 d, Constantinopel 8 sh. 6 d à 7 sh. og senere 8 sh., Genua 9 sh. à 7 sh. 3 d, senere 7 sh. 6 d, Tarragona 8 sh. 3 d à 10 sh. og senere 4 sh. 6 d og 5 sh. samt 4 sh. 6 d, Port Said 9 sh. à 8 sh.

Nedgangen i Fragterne har i de fleste Tilfælde været saa betydelig, at en stor Del af de hersteds hjemmehørende Dampskibe i stadig stigende Antal er hlevne oplagte.

Ved Sammenligning af de ved Slutningen af Aaret for Seilfartøier gjældende Fragter med de i Begyndelsen af 1890 noterede vil man finde, at de er gaaet ned med omtrent Halvdelen.

Fra Bilbao til Cardiff betaltes i Januar 1890 for Dampskibe 5 sh. 6 d pr. Ton og i December 1892 4 sh. 1 $\frac{1}{2}$ d.

Fragtnoteringerne fra Sverige til Cardiff for Trælast fra norlansk Havn var i Februar og Mai 25 sh. pr. Standard, i Oktober 22 sh. 6 d; i November fra Stockholm 22 sh. 6 d. og fra Örnsköldsvik 27 sh. For Splitved fra Piteå betaltes 35 sh. pr. Favn og for Props, Planker og Bord fra Göte-

borg og Uddevalla 25 sh. i Marts, siden 20 sh. og 21 sh. til November, da der betalt 26 sh. 6 d. For Papirmasse fra Gøteborg 6 sh. og 8 sh. pr. Ton, samt 12 sh. for vaad Masse.

Fra Norge stillede Fragterne sig saaledes:

Træmasse fra Christianiafjorden fra 8 sh. 10 d. til 7 sh. 6 d pr. Ton og Minetømmer fra 21 sh. til 17 sh. pr. Standard.

I Forbindelse med Fragtfarten paa Cardiff turde det være hensigtsmæssigt atter med nogle Ord at berøre Spørgsmaalet om „rene“ Certepartier eller „The Chamber af Shipping Coal Charter 1892“. Som meddelt i Vicekonsulatets Indberetning af 14de December sidstleden havde „The Chamber af Shipping“ i Forening med Landets fornemste Rederiselskaber besluttet efter 1ste Februar d. A. ikke at antage andre Kulcertepartier fra Wales end de, som var fri for „Dispatch“, „Weight“ og „Bunkering“ Klausulerne. Den vanskelige Krise, hvori Søfarten for nærværende befinder sig paa Grund af de af Overflod paa Tonnage fremholdte lave Fragtsatser, gjorde imidlertid Øieblikket mindre gunstigt for Gjennemførelse af den ønskede Reform; da et større Antal britiske og udenlandske Redere paa Grund af de daarlige Tider ikke efterkommer de fra „Chamber af Shipping“ udgaaede Opfordringer, saa er Følgen, at de store Kullexportfirmaer ikke synes at have nogen Vanskelighed i Afslutning af Befragtninger paa de gamle Certepartivilkaar, omendskjønt dog ikke faa er indgaaet og indgaaes efter de saakaldte „rene“ Certepartier. Der havde maaske været lysere Udsigter for et heldigere Resultat, om man havde oppebiet en for Søfarten mere blomstrende Periode. De Redere som vægrer sig ved at antage andre end „clean Charters“, repræsenterer imidlertid en betydelig Lastningstonnage, og mange af dem foretrækker at lægge op sine Fartøier for at antage de nuværende lave Fragtsatser med de gamle betingede Klausuler.

Antallet af Paa- og Afmønstringer paa norske Fartøier i 1892 var som følger.

1892 paamønstredes 1 060, afmønstredes 680, mod 1891 paam. 1 223, afm. 835, og 1890 paam. 1 296, afm. 1 126.

Rømlingernes Antal var fra norske Skibe:

	Nordmænd.	Svensker.	Udlændinge.	Tilsammen.
1892:	83	28	70	181
mod 1891:	116	29	45	190
og 1890:	102	36	71	209

Af de i Cardiff og Barry i 1892 udklarede 508 norske og svenske Fartøier til en samlet Drægtighed af 301 167 Tons erlagdes i Konsulatafgifter £ 1 041. 10. 4 d, mod £ 1 368. 3 sh. 10 d i 1891 og £ 1 326. 2. 10 d. i 1890.

Import.

Ifølge de af Board af Trade offentliggjorte statistiske Opgaver udgjorde Importen til Cardiff i 1892.

Hvede Cwts. 2 284 707, Værdi £ 863 336, Byg Cwts. 379 383, £ 92 324, Havre Cwts. 186 095, £ 60 890, Andre Kornsorter Cwts. 231 860, £ 63 755, Jernmalm Tons 582 703, £ 353 529, Jern og Staal Tons 14 673, £ 17 117, Esparto Tons 6 763, £ 31 178, Træmasse Tons 18 978, £ 60 278, Hugget Virke Loads 494 825, £ 443 500, Saget Træløst Loads

175 790, £ 374 054, Andre Varer £ 368 369, ialt £ 2 728 330 mod i 1891 £ 2 714 879 og 1890 £ 2 580 218.

Heraf kom fra Norge:

		Mængde.			Værdi i £ Strl.		
		1892.	1891.	1890.	1892.	1891.	1890.
Margarin . .	Cwts.	35	—	—	88	—	—
Kobbermalm .	Tons	10	6	—	105	205	—
Fisk (prepareret)	Cwts.	96	—	—	93	—	—
Hø	Tons	14	—	—	56	—	—
Forarbeidet Jern	„	32	44	—	27	36	—
Konserveret Kjød							
m. m. . . .	Cwts.	6	3	—	20	27	—
Kondenseret Melk	Cwts.	10	—	—	8	—	—
Papir. . . .	Cwts.	75	—	—	36	—	—
Svovlkis . . .	Tons	490	—	—	828	—	—
Træmasse. . .	Tons	16 608	9 579	7 873	53 634	32 769	25 575
Hugget Virke .	Loads	24 258	35 736	19 654	29 851	41 168	27 018
Saget Træløst .	„	13 873	12 075	15 404	29 647	26 791	36 281
Andre Varer. .		—	—	—	63	114	238
Forarbeidet Træ		—	—	—	49	—	—
		£ 114 505			101 110	89 112	

Træløst, saget. Cardiffs Import af Træløst under sidstforløbne Aar oversteg i betydelig Grad de tidligere Aars Indførsel, idet den beløb sig til 663 127 Loads eller 50 127 Loads mere end i 1891. Sidstnævnte Aars Import placerede Cardiff som Numer 3 af Storbritanniens trælastimporterende Havne. Det herværende Træløstmarked synes saaledes at gaa fremad med raske Skridt. Herved er dog at bemærke, at Indførselen af saget Træløst fremdeles næsten udelukkende formidles gennem Londonagenter, og at Forretningerne i Props og andet Grubevirke afsluttes direkte med de eksporterende Lande. Det har i den sidste Tid lykkedes Cardiffimportørerne at udvide sit Afsætningsmarked, som er blevet ganske stort.

Vanskeligheden ved at erholde tilstrækkelig Plads for hurtig Losning i Butedokkerne har imidlertid gjort sig endnu mere følelig, og Penarth Dok er derfor bleven mere søgt.

Omendskjønt Byggevirksomheden i Cardiff lige siden Mai Maaned har været betydelig hemmet paa Grund af Byggearbejdernes Streik, der endnu vedvarer for Murernes Vedkommende, har Efterspørgselen efter Træløst været god, og Lagrene var ved Aarets Udgang ikke særdeles store.

Cardiffs Import i 1892 fra de forenede Riger af saget Træløst oversteg det foregaaende Aars med 1 798 Loads og £ 2 856 i Værdi for Norges Vedkommende og med 11 224 Loads og £ 22 856 i Værdi, hvad Sverige angaar.

De herværende Sagbrug og Dampsnedkerier har gjort betydelige Fremskridt, og deres Antal tiltager stadig.

I nedenstaaende Fortegnelse findes opgivet Navnene paa de fleste herværende Træløstimportører og Omfanget af deres Import til Cardiff i 1892:

	Fartøier.	Tons.	Loads.
Alexander & Co.	54	47 895	74 336
Blaud & Co. Ltd.	38	29 202	45 263
Robinson, Davis & Co.	14	8 103	12 559
Watson & Co.	14	8 094	12 746
Morris & Smith	10	7 438	11 529
Williams, Thomas & Co.	12	7 394	11 520
Trayes & Co.	13	6 963	11 017
F. E. Aitken	7	3 758	5 958
Meggit & Jones	7	3 556	5 204
Tellefsen & Co.	3	1 410	2 158
Hollis Brothers	2	992	1 538
C. H. Jones & Co.	1	950	1 400
Roberts & Co.	2	813	1 250
Bute Docks Co.	2	628	852

Kub (for Træmasse tilvirkning). Indførselen af saakaldet Celluloseprops fra Norge har yderligere tiltaget, og tør den komme til fremdeles at vinde i Omfang, forsaavidt ikke Importen fra Finland herefter kommer til at gjøre større Afbræk end hidtil paa dette Marked.

Grubevirke. Importen af Minetømmer fra Norge formindskedes under Aaret med 11 478 Loads, hvorimod der af Pitprops fra Sverige indførtes 1 559 Loads mere end i 1891. Den samlede Omsætning af Minetømmer og Pitprops var større end under noget tidligere Aar.

Prisen paa førstnævnte Vare faldt dog stadig til Oktober Maaned, da en svag Stigning indtraadte. Som nærmeste Aarsag til Prisfaldet angives de lave Noteringer for fransk Pitwood med dens billige Fragtsatser, hvilke varierede fra 7 sh. 3 d. til 5 sh. 8 d. pr. Ton. Prisen f.o.b. i Bordeaux beregnes til 9 sh. 6 d. à 10 sh. 6 d. pr. Ton.

Minetømmer solgtes i Januar for 25 sh. pr. Load c. i. f. Cardiff; Prisen gik siden ned for hver Maaned til og med September, da man erholdt 22 sh. 6 d.; senere stod Prisen i 23 sh. 6 d. til Aarets Udgang.

For Pitprops, hvoraf en forøget Indførsel har fundet Sted fra de forenede Riger, var Prisen c. i. f. Cardiff som følger: for norsk Pitprops 6½" × 9' ft 25 sh. pr. Load, samt 3" 4 sh., 3½" 4 sh. 9 d., 4" 5 sh. 6 d. pr. 100 løbende Fod for svensk.

Træmasse. I Aarets Løb har der fundet Sted en regelmæssig Import af mekanisk og kemisk Træmasse fra Norge, og oversteg denne Indførsel det i 1891 indførte Parti med 7 029 Tons. Fra Sverige ankom i 1892 2 291 Tons, udgjørende ca. 52 % mere end foregaaende Aars Indførsel.

Jern og Staal. Jern- og Staalimporten fra Sverige, der altid har været af liden Betydning, har heller ikke iaar undergaaet nogen nævneværdig Forandring; i Lighed med forrige Aar fandt heller ikke i 1892 nogen Indførsel Sted fra Norge. Derimod importeredes der under sidstforløbne Aar en Prøvesending af 10 Tons Kobbermalm fra Norge.

Havre. Importen af Havre fra Sverige til Cardiff under sidstforløbne Aar beløb sig kun til 4 648 Cwts. At Importen fra Norge i et saa heldigt Havreaar som 1892 var saa ringe, og at overhovedet den Del, som Sverige tager i den aarlige Indførsel hid af nævnte Kornsort, er saa ubetydelig, som den er, hidrører først og fremst fra de billigere Fragter fra Irland og Holland. Denne Omstændighed har i 1892 især bevirket, at de herværende Importører har dækket sit Behov af Havre fra nævnte Lande. Ifølge Opgivende foretrækker man desuden her paa Stedet den korte og tykke irske Vare for den svenske, som er længere og smalere. Den sidstnævnte kjøbes dog længere ind i Cardiffimportørernes Afsætningsdistrikt, og dens Indførsel er saaledes her som andetsteds fornemmelig et Prisspøragsmaal.

Aar 1892 var et haardt Aar for de herværende Kornimportører, og de led ganske betydelige Tab paa Grund af de store Prisfald i Hvede, Byg og Mais. Prisen paa Hvede faldt fra 45 sh. pr. Quarter til 30 sh. eller 33 %, paa Byg 37 % og paa Mais ca. 27 %.

Stedets vigtigste Kornimportører er de store Aktieselskaber: Spillers & Bakers Limited og James Tucker & Co. Limited.

Exporten udgjorde i 1892 til alle Lande: Kul, Kokes & Patent Fuel, 10 740 702 Tons, Værdi £ 6 451 420, Kobber, uforarbejdet, 12 022 Cwts, Værdi £ 29 372, Kobber, forarbejdet, 10 811 Cwts, Værdi £ 20 633, Jernbaneskiner, 17 960 Tons, Værdi £ 98 028, andre Produkter af Jern og Staal, 18 813 Tons, Værdi £ 123 416, Bomuldstøjer, 23 276 700 Yards, Værdi £ 243 849, Andre Varer til Værdi £ 184 112, ialt £ 7 150 830, mod 1891 £ 8 070 652 og 1890 £ 7 863 579. Heraf gik:

Til Norge.		Mængde.		Værdi i £.			
		1892.	1891.	1890.	1892	1891	1890.
Kul	Tons	15 700	12 322	12 638	9 247	8 807	8 950
Staal-Jernbaneskiner	—	2 660	1 918	300	15 490	11 107	2 099
Andre Jernbaneskiner	—	165	146	16	908	814	114
Jernblik og andre Jernvarer	—	—	—	1	—	—	12
Tilsammen					£ 24 645	20 728	11 175

Ifølge Dokselskabernes Opgaver udskibedes i 1892 fra Cardiff med Penarth og Barry 13 918 769 Tons Kul, Kokes og Patent Fuel, deri iberegnet ca. 1 600 00 Tons saakaldte „Bunkers“, samt Kul for Seilfartøiernes Behov, udgjørende en Forøgelse i Forhold til 1891 af 781 442 Tons. Naar man analyserer de erholdte Priser, viser det sig ikke destomindre, at der under sidstforløbne Aar har hersket en trykket Stemming inden Kulindustrien. Alle-rede ved Slutningen af 1891 var dette Tryk føleligt og tiltog mere og mere i de følgende tolv Maaneder. Prima Dampkul noteredes i Januar til 14 sh. 6 d, medens 15 sh. 3 d og 16 sh. 6 d begjæredes for særlig gode Kvaliteter. Efter Forløbet af de første sex Maaneder havde disse Priser faldt til 12 sh. à 12 sh. 3 d, og i December kunde ikke engang Frygten for en overhængende Streik bringe Priserne høiere op end i 10 sh. Ved Nytaar stod Prisen i 9 sh. 6 d à 9 sh. 9 d; i den skarpe Konkurrence om Leverancerne til de store transatlantiske Dampskibsselskaber skal man have akcepteret 8 sh. 9 d, ja til og med 8 sh. 6 d. Smaakul, som en Tid af Aaret holdt sig i 7 sh. 6 d, gik ned til under 4 sh. pr. Ton. Gaskul, der ved Aarets Indgang stod i 9 sh. 6 d kunde man ved Begyndelsen af 1893 med Lethed faa for 7 sh. 6 d, og Bunkerkul faldt fra 9 sh. og 12 sh. til 7 sh. og 10 sh.

Paa Kokesmarkedet har der fundet Sted store Prisvexlinger. I Mai Maaned noteredes almindelig „foundry coke“ af god Kvalitet til 24 sh. pr. Ton; ved Aarets Udgang solgtes den til 17 sh. 6 d. „Furnace coke“ kunde i Mai ikke kjøbes under 20 sh. à 20 sh. 3 d pr. Ton, medens den ved Aarets Slutning gik ned lige til 14 sh. 6 d pr. Ton.

Nedenstaaende Opgaver udviser, at Kuludskibningen trods Prisvexling har gaaet stadig fremad, og at Kulpriserne i 1883 og 1887, da den største Førgelse i Udskibningen fandt Sted, var forholdsvis lave:

Aar.	Gjennem- snitspris.	Tons i runde Tal.	Aar.	Gjennem- snitspris.	Tons i runde Tal.
1875	15 sh. 6 d	3 550 000	1884	11 sh. d	7 980 000
1876	10 - 6 -	4 380 000	1885	10 - 6 -	8 270 000
1877	10 - 3 -	4 480 000	1886	9 - 6 -	7 930 000
1878	10 - 6 -	4 930 000	1887	8 - 9 -	8 770 000
1879	9 - 6 -	5 150 000	1888	9 - 6 -	9 760 000
1880	9 - - -	5 950 000	1889	11 - 6 -	10 270 000
1881	9 - 9 -	6 450 000	1890	14 - 6 -	10 810 000
1882	10 - 6 -	6 780 000	1891	14 - 9 -	11 360 000
1883	10 -	7 820 000	1892	11 -	11 970 000

Naar man betragter den enorme Afsætning, som den waleske Kul har vundet, saa er det i en vis Henseende mærkeligt, at disse Kulsorter ikke har fundet større Forbrug i Norge og Sverige, end hvad for nærværende er Tilfældet. Den Omstændighed, som har bidraget hertil, er naturligvis de lige til den sidste Tid paa faa Undtagelser nær høit opdrevne Priser i Forening med de høie Fragtomkostninger fra Wales. Hvad Prisen angaar lader den sig nu fordelagtig sammenligne med Noteringerne for Nordengland. Nærværende Tidspunkt turde derfor vel egne sig til at anstille en Sammenligning mellem Waleskullen og dens forrige Rivaler „South Yorks hire hards“ og „North Country Hartley“. Den sidste Tids Erfaring hentyder paa, at de sidstnævnte Sorter snart maa vige for den waleske Kul, der med raske Skridt vinder Terrain i alle Retninger. Dette Forhold kan tilskrives tvende Aarsager: for det første erkjendes Waleskullen at besidde $7\frac{1}{2}$ à 10 % stærkere dampproducerende Kraft end det nordlige Englands Kul, hvilket er en Faktor af den største Betydning; for det andet noteres „South Yorkshire hards“ til den særdeles høie Pris af 11 sh. 9 d à 12 sh. 3 d pr. 21 Cwt. f. o. b. og „North Country Hartley“ til 8 sh. 6 d à 9 sh. pr. 20 Cwt. Netto, medens Waleskul af prima Kvalitet kan kjøbes for 9 sh. 6 pr. Ton ÷ $2\frac{1}{2}$ % og secunda Kul for omtrent 6 d pr. Ton mindre f. o. b. Cardiff eller Barry.

I de anførte Forhold finder man altsaa Forklaring paa, hvorledes det er gaaet for sig, at Waleskullen i den store Udstrækning, som nu er Tilfældet, har fortrængt „North Country“ Kullen fra de store Dampkulskontrakter for de atlantiske Rutedampskibe, hvilke Kontrakter kan siges at danne Grundvolden for de sydwaleske Grubers jevne Gang og Grubearbeidets Regulering under Aarets Løb. Hver enkelt af disse Kontrakter vexler i Omfang fra 50 000 til 200 000 Tons pr. Aar. Foruden den betydelige Kulkontrakt for den ægyptiske Regjering, som Newport har faaet, er de tvende store Kontrakter for „Pensinsular and Oriental Steam Shipping Company“, Kontrakten for „Transatlantic Company“, „Austrian Lloyds“, „Inmans“, „International“, „White Star Line“, „Pacific Steam Navigation Company“ „British India Company“ og „Great Indian and Peninsular Company“, alle gaaet til Sydwailes og Cardiff.

Da der i britiske Havne er oplagt Dampskibe til en samlet Drægtighed af ca. en Million Tons, og da disse ellers — hjemme eller udenrigs — for største Delen vilde have dækket sit Behov af „Bunkers“ med Waleskul, saa er den sydwaleske Kulexports nærmeste Fremtidsudsigter ikke saa mørke, som man skulde tro. Da Grubeeierne er nødtte til at antage saa yderst lave Priser for de store Kulkontrakter, saa er paa den anden Side Stillingen, seet fra et økonomisk Standpunkt, ikke synderlig tilfredsstillende.

Ved Anbudenes Indgivning paastaaes Sælgerne at have gaaet ud fra den Beregning, at Prisen kommer til at falde endnu mere, og at den laveste Pris ikke vil indtræde før i 1894 eller 95. I Løbet af de 30 sidste Aar har den waleske Kulindustri omtrent hvert niende eller tiende Aar undergaaet vexlende Blomstrings- og Nedgangsperioder; de høieste og laveste Salgspriser findes at være adskilte med Mellemrum af 4 à 5 Aar.

De høie Prisperioder raadede omkring 1866, 1873 og 1891, de lave derimod omkring 1861, 1870, 1879 og 1887. Antager man saaledes, at de tidligere Prisforhold gjentager sig, og at Prisfaldet forrige Aar danner Vendepunktet til en nedadgaaende Periode, saa skulde den laveste Pris først indtræde i 1894 eller 1895. De høie Priser omkring 1873 fulgtes af de lave i 1879. Den ubetydelige Stigning omkring 1883 fulgtes af en lang Tids trykkede Priser lige til 1889, da der indtraadte en Vending, og de vedblev at stige til 1891, i hvilket Aar Markedet hurtig gik ned. I Reglen pleier Kulpriserne at stige hurtigere end de falder. Prisstigningerne i 1874 og 1891 var begge hurtige.

I selve Salgsmaaden har en Forandring fundet Sted. Før afsluttedes alle de store Kontrakter udelukkende til f. o. b. Priser, og kun for mindre Partier kontraheredes cif.; nu derimod er en stor Del af de førstnævnte bleven indgaaede til c. i. f. Priser. Det er formentlig den paa Fragtmarkedet raadende nedadgaaende Tendens og de forhaandenværende ringe Udsigter til en Forandring heri, som har foranlediget Sælgerne til denne Spekulation, idet de haaber at erholde større Udbytte end den beregnede f. o. b. Pris vilde give; men i Tilfælde af ugunstigt Fragtmarked kan Risikoen ved en saa betydelig c. i. f. Kontrakt som f. Ex. 100 000 Tons, afsluttet paa Spekulation eller uden Fragtgaranti, blive ganske skjæbnesvanger.

The Sliding Scale. Den jævne Udvikling af Kulindustrien uden Gjentagelse af de større Konflikter, som har fundet Sted helt siden den proportionale Skala „the sliding scale“, for 17 Aar siden antoges af South Wales' Grubearbeidere som Maalestok ved Lønnens Beregning, var ved Aarets Udgang haardt truet, idet de stadig nedadgaaende Lønninger havde bragt Arbejderne til at give den fastsatte sex Maaneders Opsigelsestid, der udløb med Aaret.

„The Miners Federation of Great Britain“ havde i længere Tid havt Udsendinger blandt Grubearbejderne i South Wales, der med Kraft agiterede for at overtale disse til at opgive „the sliding scale“ og melde sig ind i Federationen, og der herskede almindelig Frygt for, at Arbejderne denne Gang skulde vælge det rædsomme Middel, Streik, til at forbedre sin Stilling. Man skylder imidlertid deres dygtige Ledere Tak for den Maade, hvorpaa Forholdet blev ordnet. Disse bragte nemlig Arbejderne til klart at forstaa de forskjellige Vilkaar for Grubedriften i Nord- og Mellemengland, — hvor den hovedsagelig gaar ud paa Hjemmeforbrug, især til Jernindustrien, — og i South Wales, hvor 90 % gaar til Udskibning, der engang tabt ved Streik ikke saa let vender tilbage, og fik dem til at indse, at Federationen ikke

havde Magt til at regulere Lønningerne i sit eget Grubedistrikt og heller ikke vilde have det i South Wales. Efterat man havde fremholdt det haabløse i at vinde noget ved Streik paa en Tid, da Markedet gik ned, blev der endelig efter en langvarig og besindig Underhandling mellem Arbeidsgiverne og Arbeidernes Delegerede besluttet, at „the sliding scale,“ fastsat — som i forrige Aarsberetning omhandlet — den 1ste Januar 1892, skulde fornyes med ringe Forandring, der væsentlig bestaar i, at Anthracitkul, hvis Pris stadig stiger, og som udskibes fra Llanelly og nærliggende waleske Havne, skal medtages i Beregningen ved de maanedlige Revisioner. Overenskomsten gjælder til den 30te September 1894 og videre, indtil en af Parterne giver sex Maaneders Opsigelse.

Industri.

Jern og Staal. Jern- og Staalindustrien i Syd-wales havde i 1892 et meget daarligt Aar. „The Tredegar Iron and Steel Works,“ der sædvanlig sysselsætter 1 500 Mand, har helt og holdent nedlagt Arbeidet, og andre Anlæg inden denne Industrigræn har havt meget vanskelig for at skaffe tilstrækkelige Bestillinger til at holde Arbeidet igang.

Bessemer Stangjern faldt fra £ 4. 12. 6 til £ 4. 10. 0 og i enkelte Tilfælde til £ 4. 7. 6 pr. Ton, medens Siemen's ikke betingede mere end £ 4. 17. 6 og mod Slutningen af Aaret solgtes det for 2 sh. 6 d mindre pr. Ton. Der har indløbet faa Bestillinger paa Jernbaneskiner, naar undtages Ordre fra Egnens Grubeiere. „The Ebbro Vale Iron and Steel Company“ erholdt den største, nemlig en Leverance af 40 000 Tons Jernbaneskiner til Baner i Transvaal. Priserne paa tunge Skinner har ikke været høiere end £ 4. 3. 0, og nylig skal der være afsluttet Kontrakter til £ 3. 17. 6 pr. Ton.

„The Dowlais Iron and Steel Works“ har i Løbet af Aaret faaet en ny Ovn og tilvirker nu 2 000 Tons Rujern pr. Uge. Prisen paa nævnte Vare stod høiest i Juni, idet „hematite“ da noteredes 53 sh., senere faldt Prisen til 49 sh. og 48 sh. ÷ den sædvanlige Rabat af 2½ %. Ved Aarets Begyndelse var Prisen paa Rubio Jernmalm 12 sh. à 12 sh. 3 d pr. Ton, men gik i Juli og August ned til 10 sh. 6 d; den steg dog senere og stod ved Aarets Udgang i 11 sh. 3 d à 11 sh. 6 d pr. Ton.

Fortinnet Jernblik. Den trykkede Stemning, der herskede ved Udgangen af 1891 inden Etablissementerne for Tilvirkning af fortinnet Jernblik, og som var foraarsaget ved enorm Overproduktion for at tilfredsstille Efterspørgselen fra Amerika før Mc. Kinley Tariffens Ikrafttræden, har under det sidstforløbne Aar tiltaget i Intensitet, da mange Fabrikker, efterat Prisen var faldt til 12 sh. pr. Kasse og derunder, maatte ophøre med Tilvirkningen. I sin Iver efter at tjene Penge aabnede man, efterat denne Tarif var bleven lovfæstet, flere nye Værk i Distriktet omkring Llanelly, og mange Fabrikker optjente Anlægsomkostningerne. Siden har imidlertid endnu flere Værk og især saadanne, der befatter sig med Fortinning af Blikpladerne, maattet stanse sin Virksomhed, hvorimod den ufortinnede Blik, hvorpaa den amerikanske Told er betydelig lavere, kan afsættes med Fordel, og flere waleske Fabrikker har paa den anden Side af Atlanterhavet anlagt store Fortinningsværk, til hvilke de udfører det her tilvirkede Jernblik. Efter Præsidentvalget i Amerika, hvis Udfald giver Forhaabning om Nedsættelse i Toldsatserne, er Udsigterne atter blevene lysere, og Prisen steg strax 9 d pr. Kasse, der dog atter er faldt.

Havnen.

Omend den Uorden i Skibningsforholdene, der herskede hersteds før Barry Doks Anlæg, endnu ikke er indtraadt, saa begynder man dog, da Exporten aarligaars tiltager i betydelig Grad, at frygte for, at den atter skal gjentage sig. Derhos nærer man et ivrigt Ønske om at skaffe Plads for forøget Import. I dette Øiemed behøver man Magasiner og Oplagssteder; men da alt Land omkring Dokkerne tilhører Marquisen af Bute, saa er Samfundet afhængig af hans Forgodtbefindende, hvad der er ensbetydende med at udsette med Bygningen af Dokker etc., saalænge som de nuværende strækker til for Exportskibningen, der lønner sig bedre. Der har derfor givet sig tilkjende et Ønske om, at Byen skulde indkjøbe idetmindste Bute og Penarth Dokkerne tilligemed tilstrækkelig Land, der skulde blive at stille under en Havneforvaltning. Marquisen har meddelt, at han er villig til at sælge, og Underhandlinger med de forskjellige Parter skal derfor indledes; men hvor ønskeligt Formaalet i visse Henseender end er, turde det heller ikke denne Gang opnaaes, om ikke for andet, saa paa Grund af Prisen; denne er vistnok endnu ikke bekendtgjort; men man tør af Erfaring kunne ane den.

Undervægt i Kulleverancer. De Erstatningskrav, som stadig opstaar paa Grund af angiven Undervægt i Kulleverancer, især til Dieppe, har under Aarets Løb været Gjenstand for Behandling i det herværende Handelskammer. En Deputation fra Handelskammeret i Dieppe ankom i Begyndelsen af Aaret hertil for gennem Overveielse med Cardiffs Handelskammer at søge at tilveiebringe en tilfredsstillende Løsning af det omstridte Spørgsmaal. Istedetfor den nuværende Fremgangsmaade ved Taraens Beregning anbefalede Deputationen, at hver enkelt Kulvogn, efterat den under Lastningen var bleven tømt, skulde veies, forat man kunde erholde den rette Tara. Barrykompagniet har nu gaaet ind paa, at hver tømt Vogn herefter skal omveies uden særskilt Kostning, hvilket System for Fremtiden kommer til at anvendes ved alle Kulskibninger i Barry. Fra Butekompagniet er der endnu ikke indløbet Svar paa Handelskammerets i nævnte Henseende gjorte Henstilling. Imidlertid ansees Aarsagen til omhandlede Erstatningskravs Opkomst ikke at hidrøre fra den hersteds brugelige Veiningsmethode, men derimod fra det i Dieppe befulgte System for Kulladningers Veining, og har Cardiffs Handelskammer besluttet at sende en Deputation til førstnævnte By for at sætte sig ind i den dersteds anvendte Fremgangsmaade ved Ladningernes Modtagelse.

Om Nettovægten af hver Vogn kommer til at tages ved Kulspruten i Lighed med, hvad der allerede sker i Barry, og som man har Grund til at antage snart kommer til at blive almindelig Brug ved alle Kulskibninger i Cardiff, saa synes det, at de saa ofte forefaldende Disputer mellem Lastemodtagere, Rederi og Afskibere burde blive ryddede af Veien; men Spørgsmaalet bliver dog ikke helt ud løst, forsaavidt ikke „the colliery weight“ efter Vognenes Omveining og Taraens Fradrag antages i Certepartiet som ret Vægt eller „true delivery“.

Overlastning. Da de herværende Toldmyndigheder med større Nøisagtighed end før har vaaget over, at ikke noget Fartøj afgik dybere lastet end „Load Line“ Komiteen af 1885 bestemte som betryggende mod Fare, saa er i Aarets Løb flere norske Fartøier blevene tilbageholdte og først efter Løsning af en Del af Ladningen tilladt at tiltræde Reisen. Flere Skibsførere har ikke villet benytte sig af Midlet mod Resikoen ved saadan Tilbageholdelse, nemlig at løse et Certifikat, angivende til hvilken Dybde Fartøiet er

tilladt at laste, idet de har anført som Grund, at Rederierne ikke vilde underkaste sig de med Certifikatets Anskaffelse forbundne Omkostninger. Dette Udlæg vil imidlertid nu kunne undgaaes, da den herværende Board of Trade for hver Skipper, som det maatte ønske, gratis paaviser Fartøiets Lastelinie, forsaavidt Anmodning derom fremkommer gennem dette Vicekonsulat.

Ønskes Certifikat, bliver den sædvanlige Afgift at erlægge.

Firmaforandring. Blandt de herværende skandinaviske Firmaer har den Forandring fundet Sted, at norsk Undersaat Ernst Bernhard Tellefsen er udtraadt af Firmaet Howard & Tellefsen, som fortsættes af Engelskmanden Howard under Navn af Howard & Co.

Barry. Kul- og Kokesskibningerne fra Barry udgjorde i 1892: 4 191 075 Tons eller 230 454 Tons mere end i 1891. Dokforetagendet i Barry har havt saadan Fremgang, at Selskabet har besluttet at anlægge en ny Dok, hvortil det har anholdt om Tilladelse i en til det nu forsamlede Parlament indgiven Bill. Den nye Dok er beregnet at blive færdig om otte Aar.

For nærværende arbejder man paa et nyt Sluseindløb til den gamle Dok. Det nye Dokindløb anlægges, forat Fartøierne kan komme ind og ud ved Lavvande eller til alle Tider af Døgnet, hvortil der ikke nu er fuld Anledning. Det kommer dog til at vare lang Tid, inden Arbeidet bliver færdigt. Under indeværende Aar vil der blive opsat to nye Kulspruter og fem hydrauliske Losningskraner for Importtraden. Man har ogsaa paabegyndt Opførelsen af en langstrakt Dæmning langs med den vestre Side af Dokindløbet, som derved vil blive betydelig forbedret og betygget. Barry kan saaledes om nogle Aar vente sig en endnu betydeligere Udvikling end den hidtidige.

De i 1892 af norske og svenske Fartøier, der indtog Last i Barry, erlagte Konsulatafgifter beløb sig til £ 256. 2. 0.

Cork. Klipfisk fra Island hidføres vedblivende af saa overlegen Beskaffenhed og til en saa billig Pris, at den helt og holdent har fortrængt den fra Norge. Af Sild er derfra hidført 1 415 Tønder samt af Is 1 831 Tons eller 441 Tons mere end i 1891. Ligesaa har Importen af høvlede Bord steget med 113 700 St. og beløb sig til 379 420 St. Af Korn har for første Gang siden en længere Række af Aar en Import af 2 200 Tons fundet Sted fra Sverige.

Dover. Arbeidet med Udvidelsen og Uddybningen af den herværende Havn har været fortsat uden Afbrydelse, men turde kræve yderligere et eller to Aar, forinden det kan afsluttes. Havnen besøgte under 1892 af 29 med Last hertil bestemte Fartøier, af hvilke 17 var norske og svenske. Ved Opførelsen af en Fabrik i Folkestone for Tilvirkning af Is, hovedsagelig for Konservering af Fisk, kommer norsk Naturis her til at møde stærk Konkurrence.

Grimsby. Importen til denne Havn af Trælaster er under det sidste Aar gaaet ikke ubetydelig frem, idet der af Planker, Battens og Bord importeredes 38 063 loads og af Tømmer 11 359 loads mere end det nærmest foregaaende Aar, og efterat nu nye Oplagsskjul er blevne opførte, og Tørdok nu snart turde blive tilgængelig, er Udsigterne for indeværende Aar i her anførte Henseende gunstige. Den største Del af denne Import er bleven hidbragt af engelske saakaldte „Baltic Tramps“, til lave, om ikke ligefrem tabbringende Fragter.

Jern og Staal er hovedsagelig bleven hidbragt som Ballast, med 15 221 Tons eller 857 Tons mer end under nærmest foregaaende Aar.

Kulexporten har ogsaa under sidstforløbne Aar været indskrænket som Følge af den af Grubeieerne forlangte Pris, og omendskjønt nogen Reduktion har fundet Sted, har denne dog ikke været tilstrækkelig til at gjenvinde de Kjøbere, som man tabte i 1891, hvorfor denne Export er gaaet ned til 603 201 Tons mod 657 568 i 1891. Til Sverige skibedes 185 688 Tons, eller en Forøgelse af 25 962 Tons, samt til Norge 44 582 Tons, udvisende en Nedgang af 18 132 mod næstforegaaende Aar.

Af Is importeredes 61 326 Tons eller paa det nærmeste samme Kvantum som i 1891. Tilvirkningen af kunstig Is er stadig bleven fortsat; men Resultatet kan dog ikke siges at være opmuntrende; thi Produktionsprisen stiller sig paa det nærmeste lige saa høi som for norsk Naturis. Prisen paa denne, leveret under Sommeren fra Oplagshusene, har vexlet mellem 1 sh. 6 d og 2 sh. 6 d pr. Ton f. o. b. For cif. er der bleven betalt 8 sh. 6 d til 9 sh., og Fragten har udgjort omkring 7 sh. pr. Ton.

Inden Fiskemarkedet har Tilførselen været ubetydelig større end i 1891, nemlig 62 706 Tons mod 62 618 Tons. Deri er indbefattet tolv Ladninger fersk Makrel fra Norge, adskillig fersk Sild fra baade Norge og Sverige samt tre Ladninger Helleflyndre og Torsk, hidførte fra Island med norske Seilsmakker.

Bygningen af Damp-trawlers har under de foregaaende Aar fundet Sted i saa stor Udstrækning, at mangt et saadant Fiskefartøj nu ikke længer giver et Udbytte, som dækker Omkostninger og Slid, hvorfor Anskaffelsen af saadanne nu aldeles er ophørt, og den eksisterende Flaades Fremtidsudsigter er alt andet end lovende. De af Træ byggede „trawlers“ tilhører nu for den største Del en forsvunden Tid, og adskillige saadanne er blevne solgte til Norge, Sverige og Danmark til omkring 25 % af den Pris, som de endnu for faa Aar siden betingede.

Dampskibsforbindelse er bleven opretholdt med Malmø dels med Wilson-linjens Dampskibe, dels alternerende dermed, med de svenske Dampskibe „Eos“ og „Ceres“, førende Emigranter og Gods, af hvilket sidste der dog har været lidet, saaat Fyldningslast er bleven taget af Stenkul.

Hull, Ved et Tilbageblik paa de forskellige Grene af Handelsomsætningen inden denne Havn under sidste Aar kommer man til den uundgaelige Slutning, at Resultatet i de fleste Henseender har været utilfredsstillende. Desværre findes der al Grund til at antage, at Forholdet har været det samme inden Landet i dets Helhed, og sandsynligvis har Handelen aldrig været drevet under vanskeligere Vilkaar end de for Tiden raadende.

Længe har den Mening gjort sig gjældende, at denne Havns Udvikling i høi Grad vilde fremmes, saafremt et mægtigt Jernbaneselskab havde større Interesser inden Distriktet, end hidtil har været Tilfældet, og inden merkantile Kredse har man med livlig Opmærksomhed fulgt det af „The North Eastern Railway Co“ fornyede Forsøg paa at komme i Besiddelse af Hull-Dock Kompaniets Eiendom, hvortil man ikke erholdt Tilladelse af det sidste Parlament. Uden Tvivl kræver nævnte Eiendom, af Hensyn til de forandrede Forhold inden Skibsfarten, væsentlig Udvikling og Forbedring, og ligesaa erkjendes det, at de nuværende Eiendomme ikke formaar at udføre, hvad der i saa Henseende fordres. Saaledes fremholdes der, at Kulexporten fra Hull, istedenfor, som ventet, i høi Grad at udvikles, er gaaet tilbage, i Sammenligning

med den under næstforegaaende Aar, hvad der antagelig ikke vilde have indtruffet, saafremt de herfor trufne Forføininger havde været mere skikkede for Øiemedet.

Udsigten til inden kort Tid at møde yderligere Konkurrence gennem Manchester-Kanalen forøger Nødvendigheden af at tilveiebringe den største Bekvemlighed og de mest fuldendte Anordninger, forat denne Havn vedblivende kan trække til sig den Trafik af Seilskibe med store Dimensioner, som under de senere Aar har udgjort den vigtigste Indtægtskilde for den nye Alexandra Dok.

Skibsfarten. Ikke inden nogen Forretningsgren turde Resultatet af Aarets Virksomhed have faldt ugunstigere ud. Den samlede Tonnage af ankomne Fartøier har visselig været større end under noget foregaaende Aar; men Importmængden viser derimod et lavere Tal end under 1891. Man synes heraf at kunne slutte, at Flertallet af de hidhørende Fartøier — sandsynligvis mest Dampskibe i regelmæssig Fart — har ført mindre Ladninger, og dertil, hvad der er værre, til særdeles lave Fragtsatser.

Fra Rederiernes Synspunkt er det tilfredsstillende, at den under Nybygning værende Tonnage viser en mærkelig Nedgang, ligesom at, til Trods for de for nærværende raadende ualmindelig lave Priser, der har været liden Tilbøielighed for nye Bestillinger.

Medens dette nedskrives, midt i Marts, opgives 542 Dampskibe at være oplagte i britiske Havne, af gennemsnitlig 1 000 Tons Drægtighed.

Baade med Hensyn til Antal og Drægtighed har de denne Havn i Aarets Løb besøgende norske og svenske Fartøier paa det nærmeste holdt sig paa samme Standpunkt som tidligere, saaledes som fremgaar af de nedenfor anførte Tal:

Indklarerede norske Fartøier fra:

	1892		1891	
	Antal	Tons	Antal	Tons.
Norge	167	53 033	154	47 912
Sverige	44	14 548	44	12 399
Andre Lande	85	46 566	62	36 533
Indkjøbte i Hull	1	77	14	830
tilsammen	297	114 224	274	97 674

Af disse kom 11 af 3 639 Tons Drægtighed i Ballast. Af Fartøierne var 70 Dampskibe med en Drægtighed af 33 291 Tons, mod 77 af 34 092 Tons Drægtighed i 1891.

Indklarerede svenske Fartøier fra:

	1892		1891	
	Antal	Tons	Antal	Tons
Sverige	236	83 495	240	80 743
Norge	8	3 295	6	3 290
Andre Lande	51	25 696	62	34 103
Indkjøbte i Hull	3	2 814	2	157
tilsammen	298	115 300	310	118 293

Af disse kom 10, af 4882 Tons Drægtighed, i Ballast. Af det samlede Antal var 148 Dampskibe af 68 073 Tons Drægtighed, mod i 1891 129 med en Drægtighed af 66 618 Tons.

U d k l a r e r e d e i 1892.

	Norske Fartøier.		Svenske Fartøier.	
	Antal	Tons	Antal	Tons
Til Norge med Ladning . .	72	21 066	"	"
- — i Ballast . . .	52	17 326	"	"
- Sverige med Ladning . .	42	14 565	177	65 860
- — i Ballast . . .	18	5 532	51	15 390
- andre Lande med Ladning	45	17 017	26	10 894
- — — i Ballast . .	64	35 991	44	24 641
tilsammen	293	111 497	298	116 725

Samtlige de til Hull ankomne Fartøier havde i 1892 en Drægtighed af 3 282 880 Tons mod i 1891 3 274 561 Tons. De ankomne norske Fartøier udgjorde følgende i 1892 3.48 % af Totalbeløbet og de svenske 3.51 %.

Samtlige de fra Norge indklarerede Fartøier udgjorde				
i 1892	366	af 184 360 Tons	Drægtighed	
- 1891	336	- 178 121	—	—
fra Sverige - 1892	465	- 253 399	—	—
- 1891	544	- 278 596	—	—

De forenede Rigers Skibsfart er desværre ikke forblevet ganske uberørt under Aarets Løb af den herværende Arbejderforening „Labourers' Union.“ Den hovedsagelige Grund til de opkomne Rivninger var nævnte Forenings Forlangende om, at Fartøiernes Lastning og Losning skulde udføres af Arbeidere tilhørende Foreningen, og ikke af Besætningen, og dette Forlangende har man nu maattet underkaste sig, med Undtagelse for de Fartøier, hvis Ladning kan losses direkte paa Kaien langs Fartøissiden. Medens dette nedskrives, verserer der en Tvist betræffende Lastningen af et norsk Seilfartøi, som befragtedes til at laste Sten. Lasten nedbragtes til Fartøiets Side i Prammer fra et 4 Mil op Humberfloden liggende Stenbrud, og Kapteinen havde beregnet at skulle tage den ombord ved Hjælp af Besætningen og en Dampwinch, som fandtes ombord i Fartøiet. Dette vilde dog Foreningen ikke tillade, men forlangte, at Arbeidet skulde udføres ved dens Arbeidere og Stuvare mod en Betaling af 1 sh. pr. Ton, og for at drive dette igjennem, forhindredes Fartøiets Lastning derigjennem, at Stenbrydere og Pramkarle blev anmodede om at streike, hvorved Lastens Transport til Fartøiets Side umuliggjordes. Certepartiet indeholdt den sædvanlige Streikeklausul, og Kapteinen saa sig nødsaget til at give efter. Foranstaltninger træffes dog af Skibsredere og Andre i denne Havn for at oprette et Arbejderkontor, hvorigjennem man haaber at kunne modstaa Foreningens vilkaarlige Fordringer.

Sten k u l indgaar i Aarets Export med 879 127 Tons mod 1 123 301 Tons i 1891. Heraf skibedes til Norge 41 622 Tons og til Sverige 216 584 Tons.

Hvad I m p o r t e n angaar, har denne med Hensyn til de vigtigste Vareslags — væsentlig Hvede, Byg og Havre — været betydelig mindre end under det nærmest foregaaende Aar, hvorved man dog maa tage i Betragtning, at i 1891 det forventede Forbud mod Export fra Rusland af alle Slags Korn foranledigede, at Importen til Hull blev langt større end den normale. Om derfor sidstnævnte Aar undtages, finder man, at Importen af Hvede overstiger den under de øvrige nærmest foregaaende Aar. Derimod faldt

Importen af Byg og Havre under Middeltallet for de sidste 10 Aar, hvortil Grunden hovedsagelig turde være at søge i et forøget Forbrug af Mais som Kreaturfoder, hvilken Kornsort som Følge deraf hidføres i stadig større Mængde.

Prisen paa samtlige Kornsorter har i Aarets Løb været underkastet et betydeligt Fald, hvorved det fortjener at bemærkes, at den daarlige Hvedehøst, som forårsagedes af ugunstigt Veir, ingen Indflydelse havde paa Noteringerne. Af Byg og Havre var Høsten vistnok ogsaa af mindre god Beskaffenhed, men tilfredsstillende, hvad Kvantiteten angaar, og heraf, saavel som ved rigelig Tilførsel fra Rusland, Amerika og andre Lande, paavirkedes Omsætningen af svensk Vare, saaat Importen af Havre gik ned og af Byg helt og holdent ophørte.

Trælastmarkedet faldt noksaa tilfredsstillende ud og Totalimporten oversteg, om end ikke meget, det nærmest foregaaende Aars, hvilket hovedsagelig kom Norge tilgode. Beholdningen ved Aarets Slutning var omtrent den samme som ved Udgangen af 1891.

De vigtigste Varer, som indgik i Importen fra Norge og Sverige under de sidste 3 Aar, har med Hensyn til Kvantitet gaaet op til de nedenfor anførte Tal.

Fra Norge.

Vareslags:	1892	1891	1890
Trælast, saget loads	12 440	7 768	9 765
— hugget	47 562	36 533	44 440
Træmasse Tons	12 253	16 999	19 199
Fisk Cwts.	415 112	403 957	309 748
Tran Tønder	2 713	2 180	2 859
Is Tons	13 530	26 940	29 030
Smør Cwts	2 627	2 968	2 755
Margarin "	10 946	20 207	13 244
Papir "	36 166	33 186	17 666
Faar, levende St.	—	392	1 618
Havre Cwts	400	14 736	"
Fyrstikker Kasser	24 420	4 643	1 012

Desuden indførtes under 1892:

Flæsk 300 Cwts; Øl 21 Kasser; Ost 128 Cwts: Kobber 819 Cwts; Rebslagerarbejder 291 Kollis; Drogerier 195 Kollis; Æg 19 Kasser; Frugt og Grøntsager 432 Kollis; Mel 28 Cwts; Vildt 634 Kollis; Glas 555 Cwts; Haar 28 Cwts; Horn 424 Cwts; Huder 4 425 Cwts; Heste 6 St; Stangjern 2 791 Tons; Tack- og Skrotjern 515 Tons; Kjød 2 097 Cwts; Gjødningstoffer 109 Tons; Pap 3 491 Cwts; Erts 1 015 Tons; Filler 2 136 Baller; Skind 374 Baller; Uld 100 Baller; Messing 2 401 Cwts.

Fra Sverige: Trælast, saget 135 659 Loads, Trælast, hugget 74 286 Loads, Havre 47 959 Cwts, Jern og Staal 44 005 Tons, Tack- og Skrotjern 20 959 Tons, Træmasse 8 097 Tons, Smør 143 584 Cwts., Flæsk 2 293 Cwts., Papir 38 185 Cwts., Fisk 540 596 Cwts., Fyrstikker 16 250 Kasser, Ost 306 Cwts., Æg 104 Kasser, Frugt og Grøntsager 303 Kollis, Vildt 480 Kollis, Glas 59 Cwts., Haar 40 Cwts., Horn 148 Cwts., Huder 1 200 Cwts., Gjødningstoffer 276 Tons, Kjød 95 Cwts.,

Pap 9 849 Cwts., Tran 54 Tønder, Erts 39 Tons, Filler 3 410 Baller, Spirituosa 16 Gallons, Fjære 50 Tønder, Uld 222 Baller, Gjær 1 538 Kurve, Messing 240 Cwts.

Særlig Opmærksomhed fortjener den store Forøgelse i Importen af Papir og Fyrstikker, fra begge Lande; de sidstnævnte dog antagelig for den største Del bestemte for Reexport til Bombay og andre ostindiske Havne.

Ligesaa viser Importen af svensk Smør en fortsat Stigning, i hvilken Forbindelse det turde fortjene at nævnes, at Importen af samme Vare fra Danmark stadig er gaaet betydelig ned, saaledes fra 213 438 Cwts. i 1891 til 149 153 Cwts. i 1892. En betydelig Nedgang er ogsaa indtraadt i Importen af Margarin fra Norge, medens Totalimporten til Hull af dette Næringsmiddel har steget.

I den udstrakte Tilvirkning af kunstig Is turde man finde Grunden til, at Importen af norsk Blokis er gaaet ned til lavere Tal end tidligere.

Af Fisk indførtes fra begge Lande et større Kvantum end under noget foregaaende Aar, men det deraf vundne Udbytte var vistnok langt fra tilfredsstillende, da Priserne stillede sig meget lave. Med Hensyn til denne Import er fra sagkyndigt Hold bleven fremhævet, at adskillige Exportører i Fredrikstad Distrikt benytter Kasser af en anden Konstruktion og Størrelse end de almindeligst forekommende, hvortil Grunden angivet at være Besparelse ved Tilvirkningen af de dertil benyttede Kassebord, hvorhos det paa-staaes, at de i Virkeligheden rummer samme Mængde som de øvrige. Herværende Importører bestrider dog dette og støtter sig i saa Henseende til en stedfundet Prøveoptælling af Antallet af Fisk i Kasser af forskellige Slags; og de omhandlede Kasser modtages derfor ugjerne paa Markedet og finder ikke villig Efterspørgsel. Ligesaar har man under sidstforløbne Aar hørt Klager over, at undertiden altfor megen Is anvendes for Konservering af Sild, og Kjøbere af saadanne Forsendelser har erklæret at ville undgaa de Mærker, for hvis Vedkommende den omhandlede Fremgangsmaade har forekommet.

Liverpool. Den samlede Skibsfart mellem denne Havn og Udlandet var i 1892 større end under det nærmest foregaaende Aar i Drægtighed, men mindre i Antal af Fartøier, som det sees af de nedenfor anførte Tal:

Aar.	Indklarerede.		Udklarerede.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1892 . . .	4 597	6 255 430	3 718	5 216 699
. 1891 . . .	4 655	5 998 224	3 849	5 214 942

Den tilsyneladende Modsigelse forklares deraf, at Fartøiernes gennemsnitlige Drægtighed har tiltaget ganske betydelig. Den har gradvis steget til 1 380 Tons mod 1 307 Tons i 1891 og 1 176 Tons i 1888. De norske Fartøiers Middeldrægtighed var i 1892 nær 600 Tons.

Norges Deltagelse i Liverpools ovennævnte Skibsfart — hvori ikke indgaar Fartøier, som ankom fra eller afgik til Havne i Storbritannien og Irland — er i Tilvækst:

	Indklarerede.		Udklarerede.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Antal.
1892	380	234 518	363	216 157
1891	365	210 414	383	210 491

Norges hele Skibsfart paa Havnen, iberegnet Kystfarten, stiller sig saaledes :

Indklarerede:				Udklarerede:			
Antal.	Tons.	Bruttofragt. £ pr Ton.		Antal.	Tons.	Bruttofragt. £ pr. Ton.	
1892 :	392	239 347	275 940 23/	400	241 516	49 950	4/11½
1891 :	379	214 256	233 080 21/6	421	235 532	79 255	6/9
+ 3½ %		+ 11¾ %	+ 18⅓ %	÷ 5 %		+ 2½ %	÷ 37 %

Den sammenlagte Skibsfart af ankomne og afgaaede norske Fartøier udviser en Fragtfortjeneste pr. Ton af 13 sh. 7 d mod 13 sh. 11 d i 1891.

Som oftere anført, udgjøres den svenske Skibsfart for omkring en Halvdel med Hensyn til Antallet af Fartøier og betydelig mere end det halve i Drægtighed, af tre Dampskibsselskabet Svithiod tilhørende Dampskibe, som hvert anløber Liverpool omtrent en Gang maanedlig, som oftest kommende fra Gøteborg. Antallet af svenske Seilskibe holder sig paa omtrent 30 aarlig. Om den svenske Fart paa denne Havn er der lidet at sige; thi den viser ringe Udsigt til nogen fremtidig Udvidelse, ligesom heller ikke til nogen Nedgang.

Den norske Skibsfart paa Liverpool frembyder derimod meget af Interesse. Den drives i saa stor Maalestok og arbeider saa ihærdigt paa visse Farvande, at man fra samme kan gjøre nyttige Iagttagelser og Beregninger.

Som ovenfor angivet, er Resultatet af den norske Fart ikke saa nedslaaende, som man kunde vente, efter alt hvad man har hørt fortalt og fundet gjengivet i Aviserne om Fjoraarets haabløse Fragtmarked. En Sammenligning med det exceptionelle Aar 1890 kan alene være misvisende; i Sammenligning med 1891 viser vistnok Fjoraarets afgaaede Fartøier et daarligt Resultat; men det vil sees, at de ankomne norske Fartøier baade kvantitativt og kvalitativt indtager en bedre Stilling under det forløbne Aar, og det saa meget bedre, at om man sammenlægger Summerne for baade ankomne og afgaaede Fartøier, Fragtfortjenesten pr. Ton kun er 4 d. mindre i 1892 end i 1891.

Vistnok har de Fartøier, som afgik til Mexico og Vestindien, for den allerstørste Del været nødsagede til at indtage Ballast — efter f. Ex. i 1889 at have havt Fragter til i Gjennemsnit 19 sh. 8 d. pr. Ton — og Fragterne til Brasilien har ikke været saa fordelagtige, som man kunde antage. — 24 sh. mod 23 sh. 3 d. i 1891; — thi Nettoudbyttet af de høie Fragter til Santos og Rio Grande do Sul har antagelig været ringe, om der overhovedet har været noget, hvorhos de gode Udfragter til La Plata f. Ex. under 1889 saa langt fra er vendt tilbage, at der isteden kun indseiledes et saa ringe Udbytte som 22 sh, 6 d. pr. Ton. Men i det hele taget har et større norsk Skibsrum fundet Anvendelse; Fragterne fra Canada-Distriktet, Pitchpine-Havnene, Brasilien og La Plata har givet, ialfald paa Papiret, større Udbytte; og det indrømmes, at nogle Fragter fra San Francisco- og Manila-Distrikterne har været udmærket gode. Hvad Fremtiden angaar, kan det nævnes, at et stort norsk Fartøi, som paa Reise til og fra San Francisco 1892 indtjente omkring £ 10 000, for nærværende er paa Tilbageveien hertil med Udsigt til ikke at opvise mere end halvt saa godt Resultat. Men der synes ikke at være nogen Grund til at antage, at Fragterne til og fra Syd- og Nordamerika skulde falde yderligere, og man turde være berettiget til at beregne, at det nu paabegyndte Aar ikke vil vise daarligere Resultat end Fjoraaret i den atlantiske Fart. Der mangler heller ikke Anledning til at haabe, at større Efterspørgsel efter Fartøier

vil opstaa under Aarets Løb. Engelske Skibsredere synes endnu at nære Frygt for yderligere Tab; men de norske Rederier, hvis Interesser varetages med større Omhu af bedre og billigere Befal og Mandskab, turde kunne haabe paa idetmindste at faa Indtægter og Udgifter til at dække hinanden. Baade norske og svenske Skibsredere synes at have seet Fremtiden imøde med Haab, idet der i Aarets Løb hersteds indkjøbtes for norsk Regning 10 Fartøier og for svensk Regning 3, mod 6 for norsk Regning under det nærmest foregaaende Aar.

I Forbindelse hermed bør det nævnes, at Sømandshyrerne i de sidste Maaneder er gaaet en Smule ned. Matros forhyres nu for £ 2.10.0 à £ 2.15.0 mod £ 2.15.0 à £ 3.0.0 under Aarets første Halvdel, og mangel fuldbefaren Matros tager for nærværende Hyre som Letmatros for at erholde Arbeide.

Middlesborough. Produktionen af Tackjern inden dette Distrikt standse under 1892 for en Tid af omtrent 3 Maaneder som Følge af Streik inden Durhams Kuldistrikt, hvorved den samlede Tilvirkning gik ned til 1 737 469 Tons mod 2 622 732 Tons i 1891. Skibningerne af Tackjern faldt ogsaa til 632 707 Tons, mod 890 192 i 1891, samt af Manufakturjern og Staal til 288 080 Tons mod 381 687.

Kulmarkedet paavirkedes ligeledes af samme Streik, især med Hensyn til Cokes.

Til Norge og Sverige udgjorde Exporten af Tackjern:

	Norge.	Sverige.
1892.	10 115 Tons.	29 387 Tons.
1891.	11 267 "	26 776 "
Manufakturjern og Staal:		
1892.	5 161 "	8 231 "
1891.	7 043 "	7 397 "
Stenkul:		
1892.	4 075 "	3 899 "
1891.	4 506 "	3 375 "
Cokes:		
1892.	903 "	2 556 "
1891.	2 216 "	9 146 "
Salt:		
1892.	3 815 "	3 308 "
1891.	1 860 "	1 608 "
Thomas-Slag:		
1892.	5 062 "	11 316 "

Importen af Trællast, baade fra Norge og Sverige, hovedsagelig for Grubedrift, led ogsaa betydelig under Streiken, ligesom ogsaa gennem Konkurrence af russisk Vare, og Priserne var gennemgaaende lavere end i 1891. Benyttelsen af norsk firkantet Last, som tidligere var almindelig i Gruberne, har betydelig aftaget, dels ogsaa fordi dens Firkanthugning har været ufuldstændig, dels ogsaa af den Grund, at russisk Vare foretrækkes.

Newcastle. Den forestaaende Afslutning af Englandsrutens treaarige Virksomhed her paa Stedet har bragt Vicekonsulatet til at antage, at en Fremstilling betæffende samme turde være af Interesse. Forat denne imidlertid skal kunne erholde den Klarhed og Vægt, som Sagen formentlig fortjener, ansees det nødvendigt at fremholde indre og ydre Forhold, hvormed Linjen staar i umiddelbar Forbindelse.

Newcastle ligger i Grevskabet Northumberland paa Tyneflodens nordre Bred, omtrent 11 engelske Mile fra Havet. Indbyggerantallet ved Folketællingen i 1890 var 192 000. Nord og Syd Shields, paa hver sin Side af Tynefloden, omtrent en engelsk Mil fra Havet, har igjen en samlet Folkemængde af 125 000. Sammen med Gateshead, der ligger ligeoverfor Newcastle paa Flodens anden Side, har hele Tynetrakten maaske 550 000 Indbyggere, af hvilke noget mindre end Halvparten bor i Grevskabet Durham paa Tyneflodens søndre Bred. Det er her, og her alene, at Livet i Northumberland pulserer; thi udenfor denne Egn, med Undtagelse af Berwick, Blyth og Blaydon med henholdsvis 20 000, 16 000 og 14 000 Indbyggere, findes der ikke en By i Northumberland, hvis Indbyggerantal naar op til 7 000. Northumberlands hele Folkemængde er 506 000 paa et Areal af 1 290 312 acres, hvilket giver en efter engelske Forhold liden Gjennemsnitsbefolkning. Af de til Northumberland grænsende Grevskaber er Cumberland og Westmoreland de mindst befolkede Grevskaber i England, med et samlet Antal Indbyggere af 334 000 paa et Areal af 1 470 000 acres, hvorimod Durham er bedre befolket, nemlig med omtrent det dobbelte af Northumberlands Folkemængde paa et Areal af 647 000 acres, og med 6 store Byer — Sunderland, West Hartlepool, Gateshead, Stockton, Darlington og Durham —, den første med 133 000, den sidste med 15 000 Indbyggere. Befolkningen i Northumberland og de tre tilgrænsende Grevskaber udgjør saaledes tilsammen 1 863 000.

Hull, med en Folkemængde af 204 000 i 1890, ligger i Grevskabet Yorkshire og har en udmærket, naturlig Havn. Længere inde i Distriktet findes de betydelige Fabrikbyer, Manchester, Leeds, Bradford, Oldham, Blackburn, Preston, Sheffield, Leicester, Birmingham, Nottingham og Salford, hvoraf den første har over 500 000, den sidste over 100 000 Indbyggere. Yorkshires Folkemængde gaar op til 3 218 747, og de tilgrænsende Grevskaber Lancaster, Chester, Derby, Nottingham og Lincoln har tilsammen 6 070 668 Indbyggere. I Nord støder Yorkshire mod Durham, hvis Folkemængde er angivet ovenfor. Hulls Opland kan derfor siges at tælle over 10 Mill. Indvaanere, der er mer end en Trediepart af Englands hele Folkemængde. Disse Forhold er det, som gjør Hull til en saa vigtig Havn for Ind- og Udførsel. Hertil kommer endelig, at ingen Havn paa Englands Østkyst kan gjøre den Rangen stridig som Transitsted for Ind- og Udførsel over Liverpool.

Det er klart, at disse Forhold ikke lod sig ændre gennem Forsøg paa forceret Indførsel af norske Produkter til Newcastle, og Beviset herfor finder man i det Faktum, at Indførselen af Fisk til Hull i 1891 fra det vestenfjeldske Norge med et ugentligt Dampskib var 11 953 Tons, mod 462 Tons til Newcastle med tre Dampskibe om Ugen. Denne tre Gange ugentlige Rute har end ikke kunnet bringe Fiskeimporten paa Newcastle op til det Kvantum, som indførtes dertil fra Norge to Aar, forinden Ruten tog sin Begyndelse.

At Importen af Fisk er aftaget under de sidste 6 Aar, viser ogsaa, at Hulls Magtomraade ogsaa paa Fiskemarkedet føles mer og mer paa disse Kanter. Hvorvidt nævnte Exportlinie fra det vestenfjeldske Norge paa Newcastle var paakrævet, vil ogsaa kunne forstaaes, naar det erindres, at den af Dampskibet „Norge“ i flere Aar underholdte ugentlige Rute mellem Bergen og Newcastle i Almindelighed indstilledes ud paa Høsten for igjen at optages i April eller Mai.

Den hele Fiskeimport til Newcastle udgjorde i 1892 1 795 Tons, hvoraf 889 Tons fra Norge, mod 48 750 Tons til Hull, hvoraf 20 750 fra Norge. Af Indførselen hertil i 1891 kom 883 Tons fra Norge, deraf blot 462 Tons med Englandsrutens Skibe: Forholdet var omtrent det samme i 1892.

Den fra Norge til England exporterede Fisk tilhøre næsten udelukkende

Sæsonfisket, d. v. s. Sild, Lax og Makrel samt saltet og tørret Fisk. Indførselen hertil af fersk Fisk fra Norge er høist ubetydelig fra Laxefiskets Op-hør i August til Aarets Slutning. I 1890 var dette Kvantum saaledes 20 Tons, og i dette Tidsrum gjorde de rutegaende Skibe 63 Ture. Vicekon-sulatet har allerede tidligere henledet Opmærksomheden paa dette Forhold, og da Nødvendigheden af Englandsruten som Exportlinje formentlig maa an-sees at have sin væsentlige Støtte i Fisketransporten, turde maaske en kort Forklaring om Aarsagen til de nævnte Forhold her være paa sin Plads.

Enhver hjemme ved vistnok, at Torsk og Lyr, Lange og Hellefisk er de almindelige Fiskesorter i Norge til dagligt Brug, og at de to førstnævnte Slags ikke i fersk Tilstand taaler lang Transport og ved Nedlægning i Is i nogle Dage erholder et saa slapt og uappetitligt Udseende, at de bliver usælgbare som Mad. Lange bevares bedre i Is; men efter at have ligget nogle Dage har den kun ringe Værdi i England, som i Norge. Helleflyndren, som endnu for et Par Aar siden var en kurant Vare paa det engelske Mar-ked, er nu mindre efterspurgt, da Englænderne selv ved Færøerne fisker store Masser af den. For 2 à 3 Aar siden udrustede man i Norge en liden Flaade af Skøiter til Hellefiskfangst paa den søndmørske Kyst, og der befragtedes et Dampskib for at bringe Fiskene til Hull, men dette gjorde kun én Reise, og Forretningen endte med Tab. Naar Talen er om Udførsel af Fisk til Eng-land, maa det ogsaa tages i Betragtning, at England selv besidder rige Fiske-grunde langt nærmere Land, end Norge har dem, og at den engelske Fangst-methode er den norske langt overlegen. Det er mærkeligt, hvilke Masser af Fisk en Damptrawler kan skrabe sammen paa kort Tid. Af „Trawlers“ og lignende gaar der alene fra Shields omtrent 20 ud hver Dag for at være til-bage ved Fiskebryggen den næste Dags Morgen. Trawling, d. e. Bundskrab-ning med en Posenot, medens Fartøiet gaar med sagte Fart, vanskeliggjøres, som bekjendt, naar Dybden er over 40 Favne, og da Fangsten paa den norske Kyst som oftest gaar for sig paa dybere Vand, er det tvivlsomt, om „Traw-ling“ der vil blive saa almindelig som ved den engelske Kyst.

I Anledning af de Udtalelser, som er fremkomne hjemme om Englands-rutens Vigtighed for Udførsel af Faar, skal det bemærkes, at samme neppe er overensstemmende med en nøgtern Fremstilling af de virkelige Forhold. Thi ganske bortset fra Spørgsmaalet om, hvorvidt en saadan Export til Eng-land bliver mulig for Fremtiden, er det vel en afgjort Sag, at denne Trafik fra Norge i et langt Tidsrum kun vil gaa for sig om Høsten og da fornem-melig ved private Dampskibe, idet Behovet for Lasterum nemlig i de faa Maaneder vil blive meget stort, ligesom ogsaa Forsendelsen af Faar med disse i Almindelighed vil falde lettere end med Postdampskibe. At saadanne Skibe er lette at erholde, fremgaar deraf, at 21 000 Faar indførtes hertil fra det Vestenfeldske i 1889, Aaret før Englandsruten kom istand, at Udførsel der-fra til Skotland i flere Aar har gaaet for sig uden nogen fast Linje, samt at 40 000 Faar ifjor exporteredes fra Island til England under lignende For-hold. Siden det nævnte Aar har Indførselen af Faar hertil fra Norge været høist ubetydelig. Resultatet af Englandsrutens treaarige Fart paa Newcastle viser Sandheden af den Sætning, at en forceret Trafik udenfor sit naturlige Spor, er et Spild af Penge, Tid og Kræfter. Det kan derfor med temmelig stor Sikkerhed forudses, at en Export- og Postlinje paa Newcastle i en nær Fremtid vil fordre end større Tilskud af offentlige Midler, end hvad nu er Tilfældet, og at en Omlægning af Ruten maa finde Sted, saafremt postale Hensyn kræver dens Fortsættelse.

C. Juhlin-Dannfelt.

Indhold: **London** Side 243.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1892 m. M.,

No. II.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1893.

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

Melbourne.

Skibsfarten 1892.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	4	3 868	-	-	4	3 868	-	-	4 536
„ Norge til Vicekonsul- stationerne	1	1 333	-	-	1	1 333	-	-	1 316
„ Sverige til Vicekonsul- stationerne	1	644	-	-	1	644	-	-	950
„ andre Lande til Ho- vedstationen	20	23 977	1	1 074	21	25 051	4	7 520	31 702
Ialt	26	29 822	1	1 074	27	30 896	4	7 520	38 498
II. Afgaaede.									
Til andre Lande fra Ho- vedstationen	5	5 366	21	24 591	26	29 957	4	7 520	6 009
„ andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . . .	1	1 333	1	644	2	1 977	-	-	390
Ialt	6	6 699	22	25 235	28	31 934	4	7 520	6 399

Til Distriktet ankom 5 svenske Fartøier, dr. tilsammen 3 942 Tons. Bruttofragterne for disse beløb sig for Indgaaende til £ 5 876, for Udga-
ende til £ 2 385.

Intet svensk Dampskib besøgte Melbournes Konsulsdistrikt i Aaret 1892.

Af foranstaaende Tal, sammenlignet med Opgaverne for det foregaaende Aar, fremgaar, at Norges Skibsfart paa Distriktet aftog med 5 Fartøier og 1 399 Tons og Sveriges med 2 Fartøier og 2 040 Tons.

I ovenanførte Opgave er ikke medregnet 1 norsk Fartøi, dr. 1 528 Tons, der anløb Distriktet for at søge Ordre.

Aarsberetning dateret 23de Februar 1893.

Almindelig Oversigt. Det forløbne Aar har i økonomisk Henseende for dette Distrikts Vedkommende været den absolute Modsætning til Perioden 1887 til 1889. Medens man dengang blindthen kastede sig ind i alskens Spekulationer og ventede at være rig inden Uger eller Maaneder samt syntes at anse Landets Hjælpekilder for uudtømmelige, er man nu vaagnet til klar Bevidsthed om, at selv i dette virkelig rige Land er, som overalt ellers, Arbejde og Økonomi en nødvendig Betingelse for Velstand, samt at man hidtil har levet for høit, og at derfor nu Indskrænkning paa godtsom alle Omraader er absolut paakrævet. I Begyndelsen af Aaret indtraf flere betydelige Fallitter, af hvilke nogle ordnedes ved Akord paa en yderlig lav Procent; da ogsaa nogle større Pengeinstituter maatte indstille sine Betalinger og tildels viste en meget slet Status, medens sammes Direktører, af hvilke flere hørte til Melbournes ledende Mænd, ved de Transaktioner, som kom for Dagen, kompromitteredes saa stærkt, at nogle af dem endog maatte vandre i Fængsel, rystedes den almindelige Tillid i den Grad, at til en Tid al Spekulationslyst syntes uddøet. Da samtidig Statsindtægterne stærkt aftog, og alle Værdier vedbleve at synke i foruroligende Grad, viste sig Tegn til en almindelig økonomisk Panik. Men med den Energi, som karakteriserer denne Kolonies Befolkning, greb man fat paa at fremtvinge en bedre Tilstand. De større Banker indgik en Overenskomst om i fornødent Fald at støtte hinanden, hvilket straks havde en beroligende Virkning, og Regjering og Parlament henvendte al sin Opmærksomhed paa at indføre Besparelser i Statshusholdningen. Hvad man i den Retning har kunnet udrette, beviser eklatant, hvor enormt Sløseriet med Statsens Midler i de nærmest foregaaende Aar har været.

Da Statsindtægterne under de glimrende Aar 1887 til 89 tiltog ud over alle Beregninger, lod man sig uforsigtigvis deraf forlede til at næsten i samme Mon forøge Udgifterne, og disse kunde naturligvis ei straks reduceres, da Indtægterne siden aftog. Naar hensees til en noget længere Periode end alene de sidste Par Aar, kan der langtfra tales om nogen Tilbagegang i Statsindtægter, thi disse vare i Budgetaaret 1891—92 hele £ 984 327 større end i 1886—87 (Aaret før „Boomperioden“), men i samme Tidsrum havde Statsudgifterne tiltaget med den enorme Sum £ 2 248 573.

Der var først Tale om at søge Balance tilveiebragt i Budgettet ved Indførelse af direkte Skat, men en saadan Forholdsregel vilde været yderlig upopulær. Endel fra Juli Maaned af forhøjede Toldsatser have ikke indbragt saa meget, som der ved formindsket Import er tabt i Toldintraderne, Da Tiden ogsaa var ugunstig for Optagelse af Statslaan, havde man kun en Udvei aaben, nemlig at formindske Udgifterne.

Det er især i Jernbane- og Skolevæsenet at betydelige Besparelser have kunnet gennemføres, thi her har Sløseriet været størst. Fri Undervisning op til en temmelig høi Standard er Landets fastslaaede Regel, som man ikke for nogen Pris vil fravige; men i senere Aar var Undervisningsplanens Ramme blevet udvidet til at omfatte langt mere, end Loven angaaende Statsskolerne medgiver, og samtidigt anvendtes saa unødigt store Summer til Pensioner, Gratifikation, Stipendier og Skolebygninger, at Skolevæsenets Budget i Løbet af Femårsperioden 1885—1890 steg fra £ 526 626 til £ 710 477, og Udgiften for hver Elev fra £ 4. 17. 9. til £ 5. 5. 10. Som et Kuriosum kan anføres, at ved den iaar foretagne Revision befandtes en fuldt betalt Landsskole at være underholdt alene for Lærerens egne Børn

og en — 1 — Elev, og i en anden Skole tilhørte alle Elever den samme Husstand. — I den samme Periode 1885—90 var Jernbanevæsenets Udgiftsbudget bleven forøget med over £ 1 000 000. Saavel i disse som andre Brancher har straks store Besparinger kunnet indføres, især ved Sløifning af overflødige Embeder og Omregulering og Sammenslaaen af andre, uden at nogen væsentlig Ulempe deraf er opstaaet. I Jernbanevæsenet alene har man kunnet inddrage 681 Poster, der tilsammen vare aflønnede med over £ 100 000 aarlig.

Alt dette har dog ikke, paa Grund af den Nedgang i Indtægten, som samtidig har fundet Sted, kunnet tilfulde tilveiebringe den forønskede Ligevægt, men Veien er anvist, og det i forrige Maaned dannede Ministerium er valgt just paa det Program, at streng Økonomi skal gennemføres.

I Tasmania hvor de økonomiske Forhold, ligesom overhovedet i alle Australiske Kolonier, gennem det sidste Aar have været ganske lignende, ihvorvel maaske ei fuldt saa haarde som i Victoria, begyndte Parliamentet Reductionen af Statsudgifterne ved at nedsætte sine egne Medlemmers og Statsraadernes Lønninger samt reducere Guvernørens Apanage fra £ 5 000 til £ 3 000. En lignende Fremgangsmaade i Forbindelse med en betydelig Reduktion af Parliamentsmedlemmernes Antal har af Dagspressen været anbefalet ogsaa her i Victoria, men synes der at være liden Udsigt til at de, som for Tiden ere ved Roret i denne Koloni, ville tage Hensyn hertil.

Handel og Næringer have gennemgaaet en yderlig trang Periode. I fast Eiendom gjordes godtsom ingen Omsætning uden ved Tvangssalg, og da stedse til Priser liggende 25 til 50 % under de, som vare gjældende nogle faa Aar tidligere. Byggevirksomheden i Melbourne var ligesom i det forløbne Aar indskrænket til det mindst mulige; paa Grund af tidligere Overspekulation samt mange Arbeiderfamiliers Udvandring dels til Nabokolonierne og endmere til det Indre af denne Koloni, hvor de have slaaet sig paa Jorddyrkning og især paa Frugtavl, skulle angivelig henimod 13 000 Huse nu staa leielede i Melbourne. Heldigvis have Landmændene havt en Række af gode og tildels udmærkede Aar, saa deres økonomiske Stilling gennemgaaende er særdeles god, og har Vareomsætningen til det Indre af Kolonien været ganske betydelig. En anden Følge af Landmændenes gode Stilling er, at de saavel i dette som i det foregaaende Aar selv have kunnet spekulere i sine Produkter, især Hvede, istedetfor som tidligere at sælge, saasnart Høsten var tilendebragt. Hvorvidt dette i Længden vil være til deres Fordel, ansees tvivlsomt. Den stærke Strøm af Arbeidsfolk fra Melbourne ud til Landsbygderne foranledigede en Nedgang af omkring 25 % i Jordarbeidernes almindelige Lønninger, og denne Nedgang var stor nok til at sætte Landmændene istand til at bryde op Nyland, som før laa unyttet, samt til at drive det tidligere opdyrkede Land paa en mere intensiv Maade. En Mængde smaa Gaarde udlagdes, især for Frugtavl, og erholdt Arbeiderfamilier fra Melbourne, som vilde nedsætte sig paa saadanne, adskillig Hjælp fra private Selskaber. Antallet af nye industrielle Anlæg og nye Handelsforetagender var derimod usædvanlig lidet.

Statsindtægterne i Victoria udgjorde for Finantsaaret 1891—92 £ 7 728 828, og Udgifterne £ 8 639 900. For Finantsaaret 1892—93 anslaaes Indtægterne til £ 8 054 152 og Udgifterne til £ 8 473 700. Statsgjælden androg ved Slutningen af sidste Finantsaar til £ 46 711 287, hvorpaa var at betale i aarlig Rente £ 1 810 459.

I Tasmania udgjorde Statsindtægterne for 1892 £ 790 229 mod £ 884 269 i 1891. Statsgælden er der steget til noget over £ 9 000 000.

Pengemarkedet var gennem hele Aaret rigelig forsynet. Paa Grund af Indstilling af flere industrielle Foretag og formindsket Spekulationslyst, strømmede saa betydelige Summer ind til de store Banker, at Renten i Juli Maaned gik ned til $4\frac{1}{2}\%$, $3\frac{1}{2}\%$ og $2\frac{1}{2}\%$ for Deposita paa resp. 12, 6 og 3 Maaneder, og den vilde antagelig bleven yderligere nedsat, om ikke en Frygt for, at Kapital derved skulde drives over til Nabokolonierne, havde gjort sig gjældende. Mod Aarets Slutning skal det endog flere Gange have hændt, at Bankerne paa Grund af Overflod paa indestaande Kapital have vægret sig ved at modtage større Deposita. Diskontoen dreiede sig om 7 à $7\frac{1}{2}\%$ for tremaanedlige Vexler og $7\frac{1}{2}$ à 8 % for Vexler med længere Løb, hvilket efter derværende Forhold er lavt.

For Vexler paa London beregnede Bankerne følgende Kurser :

	Ved Kjøb.			Ved Salg.		
	Sigt- vexler.	30 Dages Sigt.	60 Dages Sigt.	Sigt- vexler.	30 Dages Sigt.	60 Dages Sigt.
Fra 4de December 1891	$99\frac{7}{8}$	$99\frac{5}{8}$	$99\frac{3}{8}$	$101\frac{3}{8}$	$100\frac{7}{8}$	$100\frac{3}{8}$
„ 6te Januar 1892	$99\frac{3}{4}$	$99\frac{1}{2}$	$99\frac{1}{4}$	$101\frac{3}{8}$	$100\frac{7}{8}$	$100\frac{3}{8}$
„ 21de — —	$99\frac{7}{8}$	$99\frac{5}{8}$	$99\frac{3}{8}$	$101\frac{3}{8}$	$100\frac{7}{8}$	$100\frac{3}{8}$
„ 4de Februar —	100	$99\frac{3}{4}$	$99\frac{1}{2}$	$101\frac{1}{2}$	101	$100\frac{1}{2}$
„ 7de April —	100	$99\frac{7}{8}$	$99\frac{5}{8}$	$101\frac{5}{8}$	$101\frac{1}{8}$	$100\frac{5}{8}$
„ 27de — —	100	100	$99\frac{3}{4}$	$101\frac{3}{4}$	$101\frac{1}{4}$	$100\frac{3}{4}$
„ 12te Oktober —	100	$99\frac{7}{8}$	$99\frac{5}{8}$	$101\frac{5}{8}$	$101\frac{1}{8}$	$100\frac{5}{8}$

Antallet af Fallitter, som i de sidste tyve Aar gennemsnitlig har været 320, steg til 509, som er det største Tal, de nogensinde have naaet, og deres samlede Beløb af Passiva androg til £ 2 101 383, hvorimod fandtes Aktiva til angivelig Værdi af £ 1 372 423. Desuden blev 77 Underhaands-akkorder indgaaede, hvilket er et mange Gange større Antal end i noget tidligere Aar, og en Flerhed af disse angik meget store Boer, der tildels havde en yderlig slet Status at opvise. Mærkeligt er, at af de ovenanførte store Antal af Fallitter falder de 482 paa selve Melbourne, og kun 27 paa den øvrige Del af Landet, hvilke Tal give et korrekt Billede af, hvor yderst forskelligt de økonomiske Forhold have stillet sig i Hovedstaden og udenfor samme.

En væsentlig Grund til, at Jobberier og Banksvindel har kunnet drives i saadan Udstrækning, som hersteds har været Tilfældet, er Retspleiens enorme Kostbarhed, der næsten lægger en absolut Hindring iveien for, at en Mand, som ikke er grundrig, kan optræde som Sagsøger i en vidtløftig og indviklet Sag; thi naar han stilles ligeoverfor Valget mellem at tage et Tab af nogle Tusind Pund eller at resikere sin hele Formue i en Retstvist, foretrækker han i Almindelighed det første. Retsomkostningernes Størrelse maa endog antages at være den hovedsagelige Grund til, at selv det offentlige har vist sig høist uvillig til og i enkelte Fald rent ud har vægret sig for, at forfølge Personer, som af Dagspressen og den offentlige Mening er bleve udpegede som notoriske Banksvindlere. I samtlige Tilfælde har vedkommende fallerede Bankers og Kompagniers Revisorer hidtil gaaet fuldkommen skudfri, hvilket særligt er mærkeligt med Hensyn til Revisorerne i „The Land Credit Bank“, hvis Chef ved Bedragerier, fortsatte gennem mangfoldige Aar, havde besveget Banken for tilsammen £ 140 000, og hvor

Rapporten fra Konkursboets Bestyrelse gik ud paa, „at der aldrig var bleven holdt noget ordentligt Regnskab, at Bøgerne i mange Aar ikke havde været afsluttede, at flere nødvendige Bøger slet ikke var blevne førte etc.“ Det var ved denne selvsamme Bank, at det herværende „Geographical Society“ og „The Antarctic Committee“ led nogle Tab, som kunne antages at have været en medvirkende Aarsag til, at de nødvendige Midler til Iværksættelsen af den paatænkte Svensk-Australiske Expedition til det sydlige Polarhav ikke kunde skaffes tilveie i betimelig Tid.

Melbourne Sparebank har havt den samme jevne Tilgang som i de foregaaende Aar. Summen af Deposita voxede fra £ 3 632 484 i 1891 til £ 3 714 244 i 1892. Der gives 4 % Rente af Beløb op til £ 250, men af det overskydende intet. Antallet af Indskydere er 201 550, hvilket omtrent vi sige, at gjennemsnitlig en Person af hver Familie i Kolonien har Penge i Sparebanken. I Postsparebanken indestaar derhos ca. £ 2 000 000.

Arbeiderpartiets Indflydelse, der i de nærmest foregaaende Aar var aldeles prædominerende i Victoria, er bleven betydelig reduceret. Ved de sidste Valg til Parlamentet faldt flere af Partiets Kandidater igjennem. Ligesaa ere de Midler, som de forskellige „Unions“ raade over, smeltede betydelig sammen, mest paa Grund af uheldige Streiker, saaledes at de tilsammen ved Udgangen af 1892 beregnes at have besiddet kun £ 7 277, mod £ 12 470 ved Begyndelsen af Aaret og £ 38 650 i 1890.

Import og Export. Exporten fra Kolonien Victoria holdt sig paa omtrent samme Standpunkt som i de nærmest foregaaende Aar, og androg for 1892 til en Værdi af £ 12 754 488; derimod har Importen været aarlig aftagende fra £ 19 884 854 i 1889 til £ 13 599 727 i 1892, saaledes at man nærmer sig stærkt til at se Balance mellem Export og Import tilveiebragt. I Tasmania var Exportens Totalbeløb ca. £ 1 250 000 og Importens noget over £ 1 500 000, hvilket vil sige at Exporten var ca. £ 250 000, og Importen ca. £ 500 000, mindre end i det foregaaende Aar.

Post, Telegraf, Jernbaner. Minimumporto for enkelt Brev inden Kolonien, der tidligere var 2 d. pr. ounce, nedsattes i Januar 1890 til 1 d. pr. $\frac{1}{2}$ ounce, men i September 1892 vendte man af fiskale Hensyn tilbage til den gamle Portosats, en Forholdsregel, som er bleven stærkt kritiseret, og som neppe kan antages at ville i Længden bringe Statskassen nogen Fordel. I den Tid, da den lavere Porto var gjældende, tiltog Brevvexlingen hurtig, men aftog atter, saasnart den høiere Porto gennemførtes.

Postdampskibene have iaar gjort særdeles regelmæssige og hurtige Reiser. Tildels have de bragt Posten fra Brindisi til Adelaide paa 25 Dage, hvilket betegner en Gjennemsnitsfart af 16 til $16\frac{1}{4}$ Mil.

Den 1ste Mai 1891 nedsattes Telegramporto for Kolonien Victoria til europæiske Lande fra 9 sh. 4 d. til 4 sh. 1 d. pr. Ord, men fra den 1ste Januar 1893 er den atter opsat til 4 sh. 9 d. pr. Ord.

Kolonien Jernbanevæsen var utvivlsomt kommet ind i et uheldigt Spor. Under den offentlige Opinions stærke Tryk blev man i Aarets Løb endelig kvit de urimelig høit lønnede, næsten eneraadige og omtrent uansvarlige „Railway Commissioners“, og herved var Adgangen aabnet til at rette paa Misbrug og indføre Besparinger. Det aldeles extravagante Antal Trænmile er bleven betydelig reduceret, en Stopper sat for Sløseriet og Mishusholdningen i Lokomotivbranchen, og større Økonomi bestemt at skulle gennemføres ved fremtidig Bygning af Baner og Stationsbygninger. Det synes nu

almindelig anerkjendt, at en hel Del af Victorias Jernbaner ere aldeles overflødigen solid byggede og kostbart udstyrede i Forhold til den Trafik, som i en overskuelig Fremtid kan ventes at ville tilflyde dem.

Agerbrug og Fædrift. For Landmandens Bedrift var 1892 et særdeles godt Aar. Regnmængden var ikke over middels, men langt jevnere fordelt, end sædvanlig.

Udbyttet af Hvedehøsten 1892—93 anslaaes til 16 471 000 bushels, mod 13 387 500 i det foregaaende Aar, og det med Hvede tilsaaede Areal til 1 375 000 Acres mod 1 247 000 i det foregaaende Aar. Den nylig tilendebragte Høst har altsaa givet den hertillands aldeles usædvanlig gode Afkastning af ca. 12 bushels pr. Acre, hvilke er det største Udbytte, som man har haft siden Kronaaret 1884, da det var noget over 14 bushels pr. Acre. I Høsten 1890—91, der ligeledes regnedes for et Kronaar, var Udbyttet $11\frac{3}{4}$ bushel pr. Acre, og i 1891—92 $10\frac{3}{4}$ bushel. Kvaliteten var udmærket. Ogsaa de øvrige Kornsorter gave over et Middelsaars Udbytte, men Priserne for disse ligesom for Hvede vare yderst lave. Dyrkningen af Byg er i Aftagende, men af Havre dyrkes mere og mere. Endnu for mindre end tredive Aar siden avledes ei nok af Kornvarer til Koloniens eget Forbrug, og man ansaa dengang Landet absolut uskikket til Hvedeavl for Export.

Af de ovennævnte 16 471 000 bushels Hvede beregnes 8 212 000 at ville medgaa til at dække Koloniens eget Behov, hvorefter 8 259 000 bushels skulde blive disponible for Export. Hertil kommer dog endvidere Beholdningerne fra forrige Aar, hvilke maa antages at være større end vanligt. Man formener, at Afsætningen til New South Wales vil blive liden, og at 2 400 000 bushels vil tilfredsstille det interkoloniale Behov. Slaar dette ind, maa der altsaa udenfor Kolonierne findes Marked for omkring 157 000 Tons. Hidindtil er Afsætningen gaaet trægt, grundet paa, at yderst lave Priser gjælde i Europa; højere Fragter end 22 sh. 6 d. à 25 sh. pr. Ton har ikke kunnet betales, medens to Aar tidligere de samme Fragter stode i 35 sh.

Hvedemelet af bedste Sort, „roller made“, solgtes i Begyndelsen af 1893 til £ 8. 15. 0, og secunda eller „stone made“ til £ 7. 15. 0 pr. 2 000 lbs. For nærværende noteres kun £ 7. 15. 0 à £ 8. 0. 0 for „roller“ og £ 7. 2. 6 à £ 7. 5. 5 for „stone made.“ Hvedemelet herfra er i Kvalitet mindst jevngodt med hvilket som helst andet Lands, og turde maaske med Fordel kunne sælges herfra til de forenede Riger. Forsøgsvis er i Aar ved Konsulatets Forsøg et Par Tons af denne Vare hjemsendt til Norge.

Græs væxten var rigelig til Overflod, og saavel Kvæg som Faareflokke gav en udmærket Afkastning, saa at Eiernes Nettoudbytte, trods de gjældende lave Priser paa Produkterne, blev lige godt som i det foregaaende Aar. Exporten herfra af frosset Kjød, hvilken i hele ti Aar har været totalt opgivet, gjenoptoges i 1892, og det med afgjort Fremgang for Exportørerne; der er alle Tegn til, at denne Export i den nærmeste Fremtid vil antage meget betydelige Dimensioner. For Nærværende betales i Fragt med Dampskibe, der ere særskilt indrettede for Transport af frosset Kjød, 1 d. pr. lb., eller £ 9. 6. 8 pr. Ton, hvilket giver Rederierne en udmærket Fortjeneste, og samtlige Udgifter paa Kjødet, fra det nedslagtes, og til det leveres i England, skulle andrage til ca. $2\frac{1}{4}$ d. pr. lb. Man haaber dog at kunne reducere disse Udgifter betydelig, ja maaske saa meget, at man med Fortjeneste kan sælge Faarekjød herfra i England til $2\frac{1}{2}$ d. pr lb.

Meieribedriften har i det forløbne Aar gjort storartede Fremskridt, opmuntret ved en betydelig Exportpræmie, der dog ikke altid er bleven saa prompte betalt, som vedkommende Landmænd ønskede. I denne Koloni, hvor indtil for faa Aar siden Kjørene i Regelen aldrig bleve melkede, er nu i Løbet af tolv Maaneder over 200 Bygninger blevne opførte og forsynede med fuldt Udstyr af alt til moderne Meieribedrift hørende Inventar, og et stort Antal i Europa oplærte Meierister — hvoriblandt mange Svenske og Danske — ere engagerede til at sætte Arbeidet igang. Der lægges væsentlig an paa Export af Smør for det Engelske Marked, og Produktionen er allerede saa stor, at man ombord i de Dampskibe, som besørge Transporten herfra, ikke har kunnet hurtigt nok faa indrettet de for en saadan Vares Konservering nødvendige Afkølingsrum. For nylig afsendtes med et enkelt Dampskib over 500 Tons Smør. I de tre Aar, i hvilke Præmien for Export af Smør har virket, er fra denne Koloni bleven udført, i 1890: 1 627 405 lbs, i 1891: 4 789 181 lbs, i 1892 over 6 000 000 lbs, og der synes næsten ikke at være nogen anden Grændse for Bedriftens Udvidelse end det Europæiske Markeds Kjøbeevne. Der har dog været advarer mod altfor ensidig at lægge an paa Smørproduktion. Tilvirkningen af Ost maa siges endnu at være i sin Barndom, og Opdrætningen af Svin, der naturligen bør gaa Side om Side med Meieribedriften, staar ogsaa meget tilbage for, hvad den burde være.

Vin- og Frugtavlén gjør meget hurtige Fremskridt, og antages det beplantede Areal i de sidste Par Aar at være bleven fordoblet. Regjeringen søger at ophjælpe Bedriften saavel ved Præmier, som ved Udsendelse af duelige Lærere. Vine fra Victoria begynde at faa fast Fod paa det Europæiske Marked, særlig i England. Snart vil man være kommet saa langt, at man her producerer, hvad man behøver af conserveret Frugt, og følgelig kan undvære den tidligere meget betydelige Import af saadan Vare. Melbournes Forsyning med frisk Frugt, der hidtil har været knap og dyr, var iaar rigelig og billig, og Gjennemschnittsforbruget er allerede naaet op til $\frac{1}{2}$ lb. daglig pr. Individ.

De fleste Grene af Jordbruget opmuntres i denne Koloni ved overdrevent høie Præmier. Til Eiere af Vingaarde samt Frugt- og Kjøkkenhaver udbetaltes ialt £ 75 000, for Export af Meieriprodukter £ 53 000, for Anlæg af Meierier og Ysterier £ 11 975, til Undervisning i Meieriskjøtsel, Vindyrkning, Vingjoring, Frugtavl og Dyrkning af vellugtende Urter £ 13 540, for Export af conserveret Frugt £ 3 092, for ny eller forbedret Konstruktion af Agerdykningsredskaber £ 451, foruden nogle mindre Præmier for Tørring af Rosiner og Korinther, Behandling af Tobak dyrket inden Kolonien, Export af frisk Frugt m. v. Derhos anvendtes £ 2 926 til Trykning og gratis Uddeling af Skrifter om Landbovæsenet.

Medens i de nærmest foregaaende Aar Jordbruget i Tasmania har været i høi Grad forsømt, idet de høie Lønninger i Bergværk og ved offentlige Arbejder drog Landbefolkningen til sig, har i 1892 Strømningen begyndt at tage en modsat Retning, delvis paavirket ved den Interesse, som Regjeringen har vist Landbovæsenet. Vistnok er Bergværksdriften fremdeles Koloniens Hovednæringsvei, men der synes dog at være Sandsynlighed for, at Jordbruget inden ret mange Aar vil indtage den første Plads. Statistiken viser, at der i 1892 var tilsaat 167 400 acres, eller 6.37 % mere end i det foregaaende Aar. Hveden gav et godt Udbytte, og de øvrige Kornsorter et knapt middels, medens Græs væxten lod meget tilbage at ønske.

I Løbet af de sidste Maaneder ere tvende Meierier og en Meieriskole satte igang, og inden kort Tid vil antagelig Tasmania, der hidtil har maattet importere Smør og Ost, kunne exportere disse Artikler.

Tasmanias Kvæg- og Faarehjorder ere i stærkt Tiltagende, og lægges der særlig an paa Opdrætning af Racedyr for Salg til de øvrige Kolonier, hvilket er en meget lønnende Forretning. Frugtavlen gjør store Fremskridt, og maa saavel den foregaaende som den endnu ei fuldt tilendebragte Høst betegnes som meget tilfredsstillende; derimød mislykkedes totalt et Forsøg paa at drive Frugtexport efter cooperative Principer. Et i den Hensigt dannet Aktieselskab udskibede ialt 190 000 Kasser, men paa Grund af forskellige Uheld med Skibningerne blev Resultatet saa slet, at Selskabet maatte likvidere.

Bjergværksdrift. Efter at Udbyttet af Victorias Guldminer i en Række af Aar havde været i stadigt Aftagende, har i senere Aar atter et glædeligt Opsving fundet Sted. De gave i 1892 et Udbytte af 675 568 oz, hvilket er 53 582 oz mere end i det foregaaende Aar og 90 789 mere end i 1890. I Værdi var Udbyttet altsaa ca. £ 350 000 større dette Aar end i 1890, og man maa gaa tilbage helt til 1885 for at finde et Aar, da Udbyttet var endnu større. Endel nye og ret lovende Anvisninger skulle være fundne i Koloniens østlige Del.

Sølvminerne i Broken Hill, som ihvorvel liggende udenfor Koloniens Grændser, have den største Betydning for Victoria, eftersom de for en væsentlig Del drives med Kapital herfra, viste sig fremdeles overordentlig rige, men forskellige Omstændigheder reducerede Nettoudbyttet saa stærkt, at flere af Minerne maatte nedlægges. Først herskede i lang Tid total Vandmangel ved Minerne, og siden udbrød en langvarig Strike, som dog endte med Arbeidernes totale Nederlag. Men værre end alt dette var Sølvprisernes stærke Fald. Tiltrods for Driftens langvarige Standsning ved alle Miner og dens totale Ophør ved flere uddreves og behandledes 389 873 Tons Erts, der gav 13 336 809 oz Sølv foruden en stor Mængde Bly og endel Kobber, mod i det foregaaende Aar 480 000 Tons Erts, givende 15 865 000 oz Sølv. Af denne betydelige Mængde kom paa en enkelt Mine, The Proprietary, hele 260 732 Tons Erts, givende 8 280 364 oz Sølv.

Driften paa Stenkul har gjort Fremskridt, men man er dog endnu ei naaet længere end til at kunne forsyne de Jernbanelinier og Byer, som befinde sig i Minernes umiddelbare Nærhed. Værdien af de i 1892 udvundne Kul anslaaes til £ 19 731 for almindelige Stenkul og £ 1 673 for Brunkul. Man har fortsat Forsøgene med at fremstille „patent fuel“ af Brunkul — af hvilke enorme Mængder findes i Koloniens østlige Del — og synes at være naaet saa langt, at man med rimelige Omkostninger kan frembringe et brugeligt Brændemateriale. Hovedvanskeligheden laa deri, at Tjære hersteds viste sig for kostbart at anvende som Bindemateriale. Dette har man overvundet ved først at udsætte Kullene for saavidt stærk Hede, at begyndende Destillation af de flygtige Bestanddele indtræder, og derefter sammenpresse dem i smaa Former under meget stærkt Tryk. Produktet har dog, saavidt vides, endnu ikke fundet Anvendelse i saadan Udstrækning, at man tør sige noget bestemt om dets Fremtid.

Bjergværksdriften i Kolonien Tasmania gav i det hele et tilfredsstillende Udbytte. Ved de egentlige Miner var Totaludvindingens Værdi i 1892: £ 639 554, mod £ 494 950 i det foregaaende Aar, men desuden

vindes der betydelige Værdier ved Vadsugning af guldholdig og tinholdig Sand. Saadant Arbejde foretages mest af smaa Lag paa to til fire Personer, og over Afkastningen af disses Bedrift kan ei vel føres nogen paalidelig Statistik. Tinminerne i Mount Bischoff synes fremdeles lige uudtømmelige. Flere Guldminer have givet forøget Udbytte, og Sølvfeldterne i Mount Zeehan og Mount Dundas berettigede fremdeles til de bedste Forhaabninger. Kulminerne gave et noget større Udbytte end i det foregaaende Aar.

Skibsfarten og Fragtmarkedet. Over to Trediedele af den til Victorias Havne ankommende Tonnage falder paa den interkoloniale Fragtfart. der i 1892 ligesom i de nærmest foregaaende Aar har sysselsat ca. 1 500 000 indklarede Tons aarlig. Antallet og Tonnagen af de fra Havne udenfor Kolonierne ankommende Skibe aftog derimod gjennem de to foregaaende Aar betydelig, nemlig fra 491 Fartøier, drægtige 818 399 Reg.-Tons, i 1890 til kun 380 Fartøier, drægtige 712 844 Reg.-Tons, i 1892, og en end større Nedgang vil efter al Sandsynlighed finde Sted i 1893.

Af de i 1892 ankomne Fartøier vare 230 Dampskibe, dr. 522 408 Tons, og 150 Seilskibe, dr. 190 436 Tons. I den sidste Femaarsperiode er Antallet af de Dampskibe, som besøgte Kolonien, jevnt tiltaget, fra 153 i 1887 til 230 i 1892, medens deres Gjennemsnittsdrægtighed har holdt sig næsten uforandret omkring 2 250 Tons. Samtidig har Seilskibenes Antal gaaet betydelig tilbage, nemlig fra 312 i 1887 til 150 i 1892, medens deres Gjennemsnittsdrægtighed er tiltaget i mærkelig Grad, nemlig fra 1 041 til 1 271 Tons.

Af de i 1892 til Koloniens Havne indklarede Fartøier ankom:

Fra	Seilskibe.		Dampskibe.	
	Ant.	Tons	Ant.	Tons.
Engelske og skotske Havne	61	93 891	122	313 329
Norske og svenske Havne	22	26 247	—	—
Bremen og Hamburg	7	8 371	28	60 528
Andre Europæiske Havne (Marseilles og Antwerpen)	3	2 838	16	40 506
Puget Sound	10	11 375	1	1 320
Andre Amerikanske Havne	29	38 923	—	—
Mauritius	11	5 035	—	—
Havne i Oceania, Asien og Afrika . . .	7	3 756	63	106 725
Tilsammen	150	190 436	230	522 408

Naar undtages, at der i 1891 ankom nogle flere norske og svenske Fartøier end i 1890, har den Andel, som de forenede Rigers Skibe tage i Fragtfarten paa denne Koloni, i senere Aar været nedadgaaende og aftog yderligere i 1892 med 5 norske og 2 svenske Fartøier. I det Øieblik, da denne Beretning indsendes, findes kun et eneste norsk og intet svensk Fartøi i Melbourne, og heller intet ventes hertil i de nærmeste Maaneder, et Forhold, som ikke har fundet Sted paa mange Aar. Dette er saa meget beklageligere, som Farten paa Australia, hvor urimeligt lave Fragtsatserne iaar kunne synes at have været, dog visselig, hvad Nettoudbyttet angaar, fuldtvel taaler Sammenligning med vor Fart paa hvilkensomhelst anden Verdensdel. Det synes, som om vore Redere endnu overse de Fordele, som flyde, dels af Australiens Klima og Veirforhold, dels af de her gjældende rimelige Handels-coutumer. At et Fartøi forvoldes noget alvorligt Tab ved Mandskabets Sygdom, ved Forlis, Processer eller langt Ophold i Havnene, indtræffer antagelig

langt sjældnere i Australien end andetsteds. For enkelte af vore Fartøier har Farten herude i senere Aar givet et ganske udmærket Resultat, og for andres Vedkommende vilde det samme fundet Sted, dersom Rederierne blot havde givet sine Skibsførere fuld Frihed til at disponere over Fartøierne istedetfor at ville dirigere dem hjemmefra. Vant, som man er, til at tro, at vore Fartøier ialfald i Trælastfarten kan konkurrere med hvilkesomhelst andre, maa det vække Forundring, at vore Skibe mere og mere fortrænges af Engelske og Tyske fra Trælasttransporten hertil fra de forenede Riger. I 1891 ankom til Victoria med Trælast fra Norge 26 Skibe dr. 33 862 Tons, og fra Sverige 9 Skibe dr. 10 261 Tons, og blandt disse var der kun 12 Norske dr. 13 120 Tons, og 3 Svenske dr. 2 540 Tons. I 1892 ankom fra de forenede Riger kun 6 norske og 3 svenske Skibe, og vare vore Fartøier ligesom i de nærmest foregaaende Aar af betydelig mindre Gjennemsnitstonnage end de fremmede.

Fragtmarkedet var under hele Aaret flaut og Raterne nedadgaaende.

Af de faa norske og svenske Skibe, som i Aarets Løb bragte Trælast fra de forenede Riger, vare de fleste sluttede i det foregaaende Aar, og varierede Fragterne mellem 55 sh. og 57 sh 6 d pr. Std. fra Norsk, og 72 sh. 6 d og 75 sh. fra Svensk Havn; senest har man hørt Tale om saa lave Noteringer som 40 sh. pr. Standard, og synes der at være al Sandsynlighed for, at disse Fragter ville komme til at holde sig yderligt lave i det nu begyndte Aar.

Fra Puget Sound ankom i Aarets første Halvdel flere norske og svenske Skibe med Fragter sluttede i det foregaaende Aar til 57 sh. 6 d, 60 sh. og op til 63 sh. 9 d, der maa antages at have givet Rederierne et udmærket Nettoudbytte. Ingen nye Fragtslutninger til lignende Rater fandt dog Sted i 1892; til sine Tider var der slet ingen Fragter fra Puget Sound i Markedet, og 40 sh. var gennemgaaende den høieste Sats, som kunde opnaaes. Selv denne lave Fragt har dog vist sig at være ganske lønnende for passende Skibe, og formener man fremdeles, at Farten mellem Puget Sound og Australien fortjener større Opmærksomhed fra vore Rederes Side. Et Par engelske Skibe, hvoriblandt et Jernskib paa ca. 2 000 Tons, skulle have en Fragt af kun 37 sh. 6 d. Dampskibet „Marie“ af Bergen, i Maanedsfragt for et Melbournefirma, bragte ogsaa Trælast fra Puget Sound hertil.

Fra Canada ankom tre norske Skibe med Trælast.

Fragterne for Sukker holdt sig gennemgaaende meget lave. Fra Mauritius ankom med saadan Last to norske og et svensk Fartøj paa resp. 442, 385 og 399 Tons og til Fragter. 12 sh. 6 d, 15 sh. og 12 sh. 6 d. Fra Java ankom et norsk Jernfartøj paa 708 Tons med Fragt 15 sh. Desuden bragte Dampskibet „Herman Wedel Jarlsberg,“ i Maanedsfragt for et Melbournefirma, tvende Sukkerlaster fra Java.

Intet norsk eller svensk Fartøj deltog i 1892 i Transporten af Stykgods fra Newyork til Melbourne.

Udfragterne fra Australien vare gennemgaaende lave. I Begyndelsen af Aaret noteredes for Hvede herfra til Canalhavn f. O. 27 sh. 6 d à 30 sh.; men allerede i Marts Maaned var der paa Grund af Hvedemarkedets Stilling næsten ingen flere saadanne Fragter at erholde, og før Midten af Aaret frembødes Fartøier forgjæves til 20 sh. Et britisk Jernskib sluttedes til engelsk Havn à 16 sh. 9 d, og et mindre Do. til Cape Town à 20 sh. Udover Høsten og mod Slutningen af Aaret sporedes stundimellem mere Livlighed i

Markedet, og enkelte Fartøier optoges til 22 sh. 6 d, 23 sh. 9 d, 24 sh. og 25 sh., men høiere kom Fragterne ikke. En hertil stærkt medvirkende Grund var, at flere af de Dampskibe, der anlagdes for Uldfragter, tillige, for at faa fuld Last og hurtig Expedition, medtog Partier Hvede til lav Fragt, tildels lige ned til 15 sh. pr. Ton.

Der synes at være Udsigt til, at den Afsætning af Mel- og Kornvarer, som Kolonien South Australia hidtil har havt til det sydlige Afrika, vil for den større Del gaa over til Kolonien Victoria, hvis Hvedeavl og Mølleindustri i senere Aar har gjort meget store Fremskridt. Et svensk Fartøi paa 712 Tons erholdt i Mai Maaned 27 sh. 6 d pr. Ton for Hvede herfra til Algoa Bay, hvilket antagelig er den høieste Fragt, som i den Fartsled blev betalt. Et norsk Skib paa 920 Tons sluttedes her omtrent samtidig at laste Havre fra Bluff, New Zealand, til Canalhavn for Ordre, til en Fragt „en rouge“, der omtrent modsvarede 25 sh. for Hvede herfra.

Uldfragterne til Boston, der tidligere for en væsentlig Del faldt paa vore Fartøiers Lod, optoges i dette ligesom i det foregaaende Aar mest af amerikanske Skibe. Disse Fragter sluttes i Almindelighed „en rouge“, og betaltess Rater, der svarede til 27 sh. 6 d à 32 sh. 6 d pr. Reg.-Ton. Kun et norsk Seilskib, dr. 967 Tons, erholdt saadan Fragt og opnaaede ei mere end £ 1 350. Et norsk Jernskib paa 988 Tons afseilede i Begyndelsen af 1892 til London med Uld til Fragt £ 1 950; i indeværende Maaned afgik samme Fartøi med lignende Last til Hull med Fragt kun £ 1 450. Et i Maanedsfragt seilende Norsk Dampskib indtog i Sydney og Melbourne en Last Uld for Dunkerque.

Ligesom i tidligere Aar gik en Flerhed af vore Skibe til Newcastle, N. S. W., for at søge Kulfragter til Honolulu, San Francisco og San Diego, men da disse Fragter gjennem hele Aaret holdt sig paa et usædvanlig lavt Standpunkt, foretrak enkelte at seile i Ballast lige til Trælasthavne i Puget Sound, hvilket tør antages at have givet et bedre Slutresultat. Et Par Fartøier afgik til Sydney for der at laste „Shales“ til Europa.

I Guanofarten deltog ingen af vore hertil ankomne Fartøier.

Et svensk Skib paa 939 Tons erholdt Stykgods til London à £ 1 100 en rouge, og et andet Do. lastede Talg til Cadiz f. O. a £ 850.

Med Coprah fra Tonga Island til Canalhavne f. O. befragtedes et norsk Fartøi paa 766 Tons til £ 1 500, og et andet paa 708 Tons (Jernskib) til £ 1 700, hvilket sidste betragtes som en relativt særdeles god Fragt.

I den interkoloniale Fragtfart, der hidindtil har været meget lønnende, tage vore Fartøier endnu paa langt nær ikke saa stor Del, som de burde, og heller ikke har Udbyttet af deres Deltagelse i samme været saa tilfredsstillende, som det kunde været, dersom de stadig havde været holdte i denne Fart, og faste Ruter oparbejdede, hvilket meget vel er muligt. Om der end ei kan være Anvendelse for noget stort Antal Skibe i denne Fart, hvis Omfang naturligvis er stærkt begrænset, turde den dog fortjene mere Opmærksomhed fra vore Rederes Side, og det saa meget mere, som der just er Spørgsmaal om Fartøier af en Størrelse, for hvilke det ellers ofte falder vanskeligt at finde lønnende Beskæftigelse. Et halvt Dusin Fartøier, helst af under 500 Tons Drægtighed, kunde finde Anvendelse ved Transport af Korn og Melvarer fra Australien til Sydafrika. Naar Sukkerfragterne fra Mauritius stode høit, kunde de fra Afrika søge didop enten i Ballast eller

med Last af Gjødningsstoffer, og naar Melfragterne herfra til enkelte Tider bleve altfor knappe, søge Beskjæftigelse med Transport af Guano fra Pladse i Sydhavet til Tasmania og New Zealand. I sidstnævnte Fart alene kunde forøvrigt ogsaa nogle Smaafartøier finde Sysselsættelse hele Aaret rundt. I Western Australia vil, eftersom Landet befolkes, aabnes flere og flere Havne, hvor Seilskibe, ialfald i de første Aar, ville foretrakkes eller endog være de eneste anvendelige. Derfra udføres allerede nu store Kvanta af Yarra- og Karritømmer, som især finder Anvendelse ved Kaibygninger i Australiens større Steder, medens der importeres en Mængde Slags Varer, der optage meget Skibsrum, navnlig Foderstoffer samt levende Faar og Hornkvæg. Endelig er der i Trælafarten fra Kaipara, N. Z., til Australiens Kontinent Anvendelse for adskillige Fartøier paa helst under 600 Tons, hvilke ikke behøver at have nogen høj Klasse, men bør være forsynede med Dampwinch. I Fart paa Mauritius kunde maaske være Plads for et Par mindre Dampskibe, kanske helst i Maanedsfart for noget Firma i Melbourne eller Adelaide og et eller to Dampskibe paa 300 a 500 Tons vilde antagelig kunne finde fordelagtig Sysselsættelse med at bringe Stykgods fra Melbourne og Sydney til Havne i Queensland og Sukkerlast tilbage. Det er en given Sag, at de Erfaringer, som vindes ved længere Fart i samme Linie, bør kunne resultere i saa betydelige Besparinger, at Fartens Nettoudbytte med samme Fragt efterhaanden maa ventes at ville blive forøget i mærkelig Grad.

En regulær Seilskibslinie fra Norge eller Sverige til Melbourne vilde ei alene have den største Betydning for Adgangen til at afsætte vore Produkter paa dette Marked, men ogsaa sandsynligvis vise sig særdeles fordelagtig for den Reder, som aabner en saadan med passende Fartøier. En Linie med nogenlunde fast og behørigen averteret Afgang to eller tre Gange aarlig vilde kunne samle næsten alt det Stykgods, som for Tiden sendes fra de forenede Riger; dette Kvantum er ikke saa lidet og kunde utvivlsomt snart mangedobbles. Om ved Befragtningen af et Fartøj for Trælaf betingedes Adgang til at tage et Par Hundrede Tons Stykgods, og man kun fik 200 Tons tungt Gods (Cement, Kridt, Jern, Granit) i Bunden istedetfor Ballast, til Fragt af f. Ex. 10 a 15 sh. pr. Ton, samt 100 Tons lettere Gods (Papir & Kassegoods) til f. Ex. 35 sh. pr. Ton, vilde dette lønne sig særdeles vel for Rederen, paa samme Tid som det for Afskiberne vilde være en meget billig Fragt.

Der har enkelte Gange været yttret Frygt for, at en Vare som Cement, hvis den førtes sammen med Trælaf, lettelig kunde tage Skade af den fra Trælafsten udsvedende Fugtighed, Føreren af det norske Skib „City of Agra,” som netop har bragt 150 Tons Cement under en Trælafsladning til Port Natal, opgiver dog, at Varen ankom uden i ringeste Mon at have lidt af Fugtighed, og at der ikke var nogensomhelst Beskadigelse paa et eneste Fad. Til Sammenligning kan anføres, at af ca. 150 Tons svensk Kridt, som i 1890 og 91 bragtes til Melbourne med tyske Dampskibe, var der ei et eneste Parti, uden at omtrent en Trediedel af Fadene vare beskadigede ved uvorren Behandling ombord eller under Omlastningerne, hvorved forvoldtes saa store Reparationsomkostninger og Undervægt paa Varen, at dette næsten aldeles slugte, hvad der ellers vilde været en god Fortjeneste. Fragten var nominelt meget lav, antagelig kun 12 sh. 6 d fra Hamburg, men Dampskibene bragte Varen kun til Port Melbourne, hvorfra den maatte lægtres til Melbourne Wharf med en Udgift af 5 sh. pr. Ton, saa at det følgelig vilde lønne sig bedre at betale endog 17 sh. 6 d for Transport med et af vore Trælafskibe,

hvilke næsten altid losse ved Melbourne Wharf. Det her med nogen Udførlighed anførte Exempel kan med liden Forskjel tillempees ogsaa for andre Varers Vedkommende. I en tidligere Aarsberetning er anført, hvorledes et Parti norsk Papir paa 7 Tons kostede i Fragt ca. £ 6 pr. Ton, og et Parti svenske Tapeter endnu mere; da en Ton Papir antages at ikke bestuve mere Rum end en Standard Trælast, vil det sees, at den ovenantydende Fragt af 35 sh. pr. Ton med Trælastskib vilde stille sig meget fordelagtig saavel for Afskiber som for Reder. Alene en enkelt af Melbournes Aviser, „The Age“, bruger ca. 5 000 Tons Trykpapir aarlig, hvoraf i senere Tid en Del angivelig skal være af norsk Tilvirkning, men indkjøbt i London. Af det her anførte vil fremgaa, at vi have adskillige Betingelser for en regulær Seilskibslinie, og kommer en saadan først istand, turde det ikke være saa usandsynligt, at man inden kort Tid vilde se for Australien bestemte Partier af Stykgods sendes fra England, Tydskland og Belgien op til vor norske eller svenske Seilskibslinie, istedetfor, at nu det Stykgods, som vi have at sende, maa gaa over disse Lande. Der turde endog være Plads for en regulær Dampskibslinie mellem de forenede Riger og Australien. For Erholdelse af Returfragter herfra vilde vore Dampskibe være ligestillede med den tyske Linjes, der opgives at give et godt Udbytte.

Hvalfangst i Australiske Farvande. Uagtet man paa dette Gebet ikke har statistiske Data eller absolut sikre Opgaver at støtte sig til, tror man at burde gjøre opmærksom paa den Adgang, som sandsynligvis findes, til fordelagtig Hvalfangst i Australiske Farvande. Man tænker herved ikke paa Antarktisk Fart, hvilket er en Sag for sig, men alene paa Fangst lige udenfor Kysterne, særlig i Bass Strædet samt paa Kysterne af New South Wales og Western Australia, drevet paa samme Maade som Fangsten i Christianiafjorden og ud for Finmarken. Med dyb Interesse for Sagen har man søgt at samle alle Data, som her kunne have Betydning, og navnlig spurgt alle Skibsførere, som man har havt Anledning at tale med, om Mængden og Arten af de Hvaler, som de have seet i Farvandene heromkring, og har man faaet det bestemte Indtryk, at Hvalerne ere langt talrigere paa Australiens Kyster end paa Norges, og at de her tildels høre til de særdeles værdifulde Arter. I en ikke meget fjern Fortid dreves Hvalfangsten rundt Australiens og Sydhavsøernes Kyster af over 200 Fartøier, men saasnart de to værdifuldeste Hvafarter, som man især jagede, Spermacethvalen og den store „black whale“ (*enbalæna australis*), vare omtrent udryddede, ophørte Bedriften. Thi med Seilskibe og det gammeldagse Vaaben Landsen, var Jagten efter de andre Arter ikke tilstrækkelig lønnende. Men heraf følger jo langt fra, at den ei skulde kunne lønne sig for vore Damphvalfangere udrustede med moderne Fangstapparater. Foruden de to nævnte Hvalarter, som i de sidste Tider angivelig atter skulle have vist sig i ei ringe Mængde, findes paa Australiens Kyster endvidere følgende store Arter: *Neobalæna marginata*, der ligner Grønlandshvalen, hvilken den dog ikke naar i Størrelse, og hvis Hvalben, der er af en smuk gulagtig Farve, har høi Værdi, *Megaptera Salandii*, „humpback whale“, der giver et kort, sort Hvalben af ringere Værdi, og *Physalus Australis*, „rorqual“ eller „finner whale“, der hidtil ei har været synderlig efterstræbt, da den ansees for den farligste af alle Hvalarter at jage, medens dens Hvalben kun er af ringe Værdi. Desuden findes her en Mængde og meget talrige mindre Hvalarter. En væsentlig Faktor ved Fangsten paa disse Kyster er, at den antagelig kunde fortsættes uafbrudt hele Aaret rundt. Det vilde

ei være nødvendigt at hjemmefra medbringe fuldt Fangstmandskab, thi den Del af Besætningen som ei behøver at være erfaren i Hvalfangst, kan forhyres omtrent lige billig her som i Hjemlandet.

Havneforhold. Opmuddringen af Yarrafloden fortsættes stadig, og tør man nu under almindelige Forhold gjøre Regning paa at kunne komme op til Melbourne Wharf med et Dybgaaende af $19\frac{1}{2}$ Engelske Fod.

Den i forrige Aarsberetning nævnte nye Dok paa Vestsiden af Melbourne, lige ved Hovedjernbanestationen er nu høitidelig aabnet, men vil neppe kunne tages i Brug før mod Slutningen af Aaret. Den bliver 3 637 Fod lang og 1 512 Fod bred -- følgerlig en af Verdens aller største; den uddybes til 24 Fod, og er beregnet at ville koste £ 900 000. Ingen Dok-porte fornødiges, da Tidvandet her aldrig stiger mere end to eller høist tre Fod. Naar denne Dok er færdig, vil Melbourne have tilstrækkelig Kai- og Havneplads for lange Tider. Under saadanne Skibsfartsforholde som de i 1892 herskende har den gamle Havn været mere end tilstrækkelig for Behovet; de for to Aar siden med betydelig Bekostning fuldførte nye Trælaskaier nede i Yarrafloden, have endog endnu ikke været tagne i Brug, eftersom der har været overflødig Plads ved de nærmere Stadens Centrum liggende gamle Kaier.

Man har ved en tidligere Leilighed advaret mod i Certepartier at indgaa paa Garanti for, at de med Skibet sendte Varer skulle kunne assureres til billigste Præmie. En lignende Advarsel sees ogsaa at være indsendt fra Konsulatet i Sydney, hvilket et Mæglerfirma dersteds i en i „Norsk Sjøfartstidende“ indrykket Artikkel har betegnet som overflødigt. Man har dog ogsaa iaar her i Melbourne havt Exempel paa de skadelige Virkninger, som den ovenfor paa pegede Klausul kan have, idet et aldeles nyt første Klasses Italiensk Skib, som var befragtet under samme, af de herværende Assuranceforeningers Besigtigelsesmand, der er eneraadig i disse Spørgsmaal, nødsagedes til at gaa i Dok og rive en Del af sin Kobberhud for at bevise, at Drivningen var forsvarlig; og et noget ældre, men ualmindelig solid bygget og høit klassificeret Norsk Fartøi, der under samme Klausul var sluttet for en meget god Uldfragt, vilde havt at foretage store og urimeligt kostbare Reparationer, om der ei tillige havde været betinget Ret til at hæve Certepartiet i Tilfælde af, at vedkommende Besigtelsesmand skulde gjøre saadanne Paalæg.

Der har i længere Tid været ført stærke Klager over, at **L o d s p e n g e n e** til og fra Melbourne ere altfor høie. Tilfølg heraf blev i Begyndelsen af 1892 foretaget en Reduktion af gennemgaaende omtrent $\frac{1}{4}$ d pr. Register Ton, hvilket dog ikke paa langt nær imødekommer Kravet. og tør vel i en nær Fremtid en yderligere Nedsættelse ventes. Efter den nye Tarif betales for Distancen fra Melbourne Wharf tilsøs, eller vice versa:

$5\frac{1}{4}$ d for Skibe under Seil,

$3\frac{3}{4}$ d - Seilskibe som bugseres af Dampbaad,

$3\frac{1}{4}$ d - Dampskibe.

Fra den ydre Havn, Hobsons Bay, tilsøs, eller vice versa, betales resp. $4\frac{1}{2}$ d, $3\frac{1}{4}$ d og $2\frac{3}{4}$ d. og fra Geelong tilsøs, eller vice versa, resp. $4\frac{5}{8}$ d, $3\frac{1}{4}$ d og $2\frac{3}{4}$ d.

Trælastmarkedet. Neppe nogen Forretningsbranche led saa meget under Tidernes Tryk som Trælasthandelen. Byggevirksomheden i

Melbourne er godtsom helt standset, saa at den ringe Omsætning, som fandt Sted, omtrent udelukkende var for Indlandets Behov. Tiltrods for betydelig indskrænket Import forøgedes Beholdningerne af flere Sorter Trælast. Priserne vare gennemgaaende vigende og gik saa lavt, at end ikke billigste Indkjøb i Forbindelse med urimeligt lave Fragter levnede nogen Udsigt til Fortjeneste, hvorhos flere Importører tilførtes betydelige Tab ved Kunders Insolvents.

Af Baltic and Scotch Flooring og Weatherboards importeredes kun 11 480 Std. mod 17 727 Std. i 1891 og 28 673 Std. i 1890. Beholdningen ansloges ved Sæsonens Aabning den 1ste Juli 1892 til 16 269 Std. og Importen fra samme Tidspunkt til Aarets Udgang androg kun til 3 460 Std. Forbruget har faldt af til omtrent det halve af hvad det pleiede at være (for de foregaaende fire Aar gennemsnitlig 38 763 000 sup. feet) og beløber sig for Øieblikket neppe til mere end 10 000 Std. pr. Aar. Priserne have dreiet sig om:

		Furu.	Gran.
for Floorings	6" $\times$ 1 $\frac{1}{8}$ "	ca. 7 sh. 6 d,	ca. 6 sh. 6 d,
	6" $\times$ 7 $\frac{7}{8}$ "	- 6 -	- 5 - 6 -
	6" $\times$ 3 $\frac{3}{4}$ "	- 5 -	- 4 - 6 -
	6" $\times$ 1 $\frac{1}{2}$ "	- 4 -	- 3 - 9 -
for Weatherboards,	4 out,	- 5 -	- 4 - 9 -

Af Furuplanker og Battens importeredes kun 835 Std., mod 4 953 Std. i 1891 og 13 600 Std. i 1890, men Forbruget aftog ogsaa til henimod kun en Trediedel af, hvad det har været i tidligere Aar. De Beholdninger, som nu haves, ville maaske være tilstrækkelige til at dække Forbruget i de næste to Aar.

Priserne angives at have været, beregnet pr. engelsk Fod 3" $\times$ 9":

	Mixed.	Tertia.	Qvarta.
for 11"	ca. 6 d,	ca. 4 $\frac{1}{2}$ d,	4 d til 4 $\frac{1}{2}$ d,
" 9"	- 5 - til 6 d,	- 4 $\frac{1}{2}$ -	4 -
" 7 og 8"	- 4 $\frac{1}{2}$ -	- 3 $\frac{1}{2}$ -	3 -

Ogsaa for Oregonlastens Vedkommende viser sig samme store Nedgang i de importerede Kvanta. Der indførtes nemlig i 1892 kun 12 489 000 sup. feet, mod 20 272 088 sup. feet i 1891 og 35 042 776 sup. feet i 1890. Priserne angives at have dreiet sig om £ 4. 5. 0 à £ 4. 10. 0 pr. 1 000 sup. feet.

De importerede Mængder af andre amerikanske Træsarter og de for samme betingede Priser angives at have været:

	Import i sup. feet.	Pris pr. 1000 sup. feet.
Clear Pine	1 207 271	ca. £ 15. 10. 0.
Shelving	3 503 229	- - 11. 10. 0.
Ceiling, tongued & grooved .	221 390	- - 9. 10. 0 til £ 11. 0. 0.
Sugar Pine	2 228 593	- - 9. 0. 0 - - 10. 0. 0.
Californian Redwood . . .	1 935 532	- - 9. 0. 0.

For samtlige disse Træsarters Vedkommende, med Undtagelse af Redwood, var det importerede Kvantum mindre i 1892 end i 1891 og Priserne gennemgaaende lavere.

Af Kauri Pine fra New Zealand importeredes 5 201 473 sup. feet mod 13 à 14 000 000 i hvert af de foregaaende to Aar, men endog denne reducerede Import oversteg Markedets Behov saa betydelig, at man saa sig nødt til at afskibe et Par Ladninger fra Melbourne til Liverpool, uagtet omtrent samme Fragt maatte betales herfra som fra Kaipara. Norsk Bark „Guldregn“ tog den ene af disse Ladninger til Fragt af 4 sh. pr. 1 000 sup. feet.

Af Australisk Ceder og Do. Red Pine og White Pine importeredes omtrent samme Mængder som i det nærmest foregaaende Aar, men ogsaa for disse Træsarters Vedkommende vare Priserne lave og Efterspørgselen liden. Fra Tasmania ankom tidligere endel Huon Pine, men Importen af denne Træsart er godtsom ophørt, da Varen ikke kan bære den paa samme lagte Told. — Af Virke fra Kolonien Victorias egne Skove skal i 1892 være opsaget ca. 69 000 000 sup. feet. Fra Tasmania exporteredes forsøgsvis en Ladning „hardwood“ til England.

Paa Grund af de store Beholdninger og det betydelig indskrænkede Behov er der liden Udsigt til Prisstigning i den nærmeste Fremtid, og vore Exportører maa være belavede paa at det vil tage mere end et Aar, forinden Melbourne Marked atter kan blive, hvad det har været. Paa den anden Side er der en Mulighed, som ei bør lades af Syne, for en pludselig og meget betydelig Stigning, naar Forbedringen først indtræder; thi da Importen synes at ville saagodtsom aldeles standse, ville Beholdningerne til den Tid maaske være saa betydelig reducerede, at de vise sig utilstrækkelige.

I Melbourne, som overalt i Australien, har det hidtil været Skik, at al Trælaster oplægges paa de offentlige Lagerpladse under aaben Himmel. For at undgaa den store Værdiforringelse, som Trælasten tilføje heraf lider, har et her etableret norsk Firma iaar indrettet en egen Lagerplads af betydelig Udstrækning, forsynet med solide med Jerntag dækkede Skure, der aldeles beskytter Varen mod Veirligets Indvirkning. Forhaabentlig vil dette Exempel blive efterfulgt af flere, hvilket vilde være til Gavn for Trælasthandelen i det hele, og særlig turde det nærværende Tidspunkt være heldigt valgt for denne Forbedring, idet der jo er al Udsigt til, at den nu hersteds lagrede Trælaster i længere Tid vil blive liggende usolgt.

Fisk. Importen af saavel preserveret som saltet Fisk var i 1892 betydelig mindre end i det foregaaende Aar, nemlig resp. 3 245 725 lbs. og 13 638 Cwt. mod 4 341 247 lbs. og 24 173 Cwt. i 1891. Tolden er fremdeles 2 d. pr. lb. preserveret Fisk; saltet Fisk indgik tidligere toldfrit, men vil denne Vare herefter have at bære en Told af 5 sh. pr. 112 lbs., hvilket maa antages at ville i betydelig Grad vanskeliggjøre Salg. Omsætningen gik kun slæbende, væsentlig fordi der til enhver Tid var rigelig Adgang til Forsyning med god og billig fersk Fisk, men Beholdningerne antages dog ved Aarets Udgang ikke at have været større end sædvanlig.

Hermetisk nedlagt Lax og saltet Lax fra Amerika indtager fremdeles den mest fremragende Plads paa vort Fiskemarked, og franske Sardiner samt hermetisk nedlagt skotsk Sild have faaet fast Fod der, men der arbeides ogsaa ihærdigt og med Fremgang paa at vinde Terrain for Fiskevarer fra de forenede Riger.

Efter Tolpaalægget var Prisen for Klipfisk af Længere ca. $4\frac{1}{2}$ d. pr. lb. og for saltet Sild i Halvtønder 16 à 21 sh., og undtagelsesvis

noget høiere, mod tidligere resp. $3\frac{1}{2}$ d. pr. lb. og 15 à 18 sh. pr. Halvtønde. Amerikansk „Bonelless Cod“ solgtes til $4\frac{1}{2}$ d. pr. lb., medens lignende Vare af norsk Tilvirkning, hvoraf i Begyndelsen af 1892 ankom et mindre Kvantum, der importeredes i smukt udstyrede smaa Kasser paa 5 lb. hver, med Lethed solgtes til 5 d. Senere udeblev imidlertid Forsyningen med saadan Vare.

Af finere hermetiske Fiskevarer solgtes omtrent samme Mængde som i det nærmest foregaaende Aar, dog var de kostbareste Artikler, saasom røget Lax i Olie, hvoraf endel importeres fra Sverige, særlig vanskelig at afsætte.

Af Tran har her hidtil kun været solgt ganske smaa Partier, men synes der at være al Udsigt til, at Forbruget vil blive betydelig forøget, da Varen skal have fundet flere nye Anvendelser. Der synes at ville blive Spørgsmaal saavel om Hvaltran som Torsketrans, og har man erfaret, at et herværende Firma i disse Dage har sendt Prøveordre for en à to Tons Tran saavel til Norge som til Skotland, New Foundland og Japan, og vil det bero paa de modtagne Prøver og Prisopgaver, hvilket Land skal faa dette Firmas Ordre, der allerede for indeværende Aar ventes at ville blive over 200 Tons.

Norsk Fiskelim kunde antagelig finde Marked i Melbourne.

Udviklingen af Victorias og Tasmanias Fiskerier er Gjenstand for stor Opmærksomhed, og der er ingen Tvil om, at disse Koloniers Kyster er meget fiskerige. Fiskerbefolkningen er bleven betydelig forøget, og har anskaffet bedre Redskaber. Følgen heraf har været, at det opfiskede Kvantum oftere har været større end Behovet, og skulle Priserne for fersk Fisk angivelig være gaaede ned til mindre end det halve af, hvad de vare for et Par Aar siden. Henimod Slutningen af 1892 aabnedes i Melbourne et stort og bekvemt beliggende Fiskemarked, og flere Jernbanelinier ere blevne forsynede med Vogne med Afkølingsapparater, væsentlig for Transport af fersk Fisk. For Fiskehandelens Trivsel mangler dog endnu det meget væsentlige, Adgangen til billig Is. Et nylig gjort Forsøg med Anvendelse af et Dampskib under Fiske med Not og Garn i Bass Strædet skal være kronet med fuldstændigt Held, hvorimod oftere gjentagne og tildels kostbare Forsøg paa Trawling med Damp- eller Seilfartøi, saavel fra Victorias som Tasmanias Kyster, maa betragtes som absolut mislykkede.

Papir, Pap og Tapeter. Om disse Varer gjælder, at det antagelig vil være nødvendigt at holde Lager hersteds, hvis nogen betydelig Omsætning skal kunne finde Sted. Trykpapir indgaar toldfrit, medens Pakpapir er belagt med en Told af 6 sh. pr. Cwts. Af brunt Omslagspapir hidsendes fra Norge i Konsignation ca. 25 Tons, der skal være solgt til god Pris, nemlig 24 sh. 6 d. pr. Cwt. for „buff“ og 15 sh. 6 d. for „glazed“. Ligeledes ankom fra Norge ca. 8 Tons Trykpapir, der opgives at være solgt til omkring $2\frac{1}{4}$ d. pr. lb. Fra Sverige skal være ankommet nogle mindre Partier Papir af specielt bestilte Sorter. Vanlig Pap, Træpap og Tapeter kunde vistnok med Fordel sælges her, og turde Melbourne som Marked for de ovennævnte Varer fortjene større Opmærksomhed blandt vore Fabrikanter, thi Forbruget hersteds er betydeligt og Konkurrencen maaske mindre skarp end paa mange andre Steder, hvorhos den Adgang, som man fra de forenede Riger har til Forsendelse med direkte hertil gaaende Trælastskibe, turde give os en ei ubetydelig Fordel; herom er udførligere handlet i Artiklen om Udsigterne for en direkte Seilskibslinie til Melbourne.

Af Kridt, Cement og Mursten ankom i 1892 intet fra de forenede Riger. Bedste Sort engelsk Kridt solgtes til £ 2.20.0, à £ 2.15.0 pr. Ton, til hvilken Pris Konkurrence fra Sverige er umulig. Importen af Kridt androg til 3 089 Tons i 1891 og 3 051 Tons i 1892. Cement, som tidligere var toldfrit, er nu belagt med en Told af 20 sh. pr. Ton. Importen af denne Vare har været hurtig aftagende, nemlig fra 1 080 000 Cwt. i 1889 til 889 000 i 1890, 497 000 i 1891 og et kun noget større Kvantum i 1892; alligevel er Beholdningerne, grundet paa standset Byggevirksomhed, stadig hlevne større og Priserne trykkede ned til 12 sh. 6 d. à 13 sh. pr. barrel fortoldet, hvilket angivelig er mindre, end hvad Varen med billigste Indkjøb og laveste gjældende Fragt kan importeres for. I Aarets Løb er anlagt en Cementfabrik i Victoria og en anden paa Maria Island ved Østkysten af Tasmania; sidstnævnte skal være et ret lovende Anlæg og er grundet med en betydelig Aktiekapital, nemlig £ 250 000.

Der indføres aarlig fra England og Amerika en betydelig Mængde Skifersten til Tagtækning, saaledes i 1892 ca. 4 000 000, og i de foregaaende tre Aar ca. 8 000 000 Stykker aarlig. Da man antager, der er en Mulighed for, at lignende Vare kunde hidføres fra de forenede Riger, har man søgt nærmere Oplysning om, hvilke Dimensioner især ere salgbare, og hvilke Priser kunne paaregnes. Der benyttes omtrent udelukkende Sten af følgende Maal: 24" $\times$ 12", 20" $\times$ 10" og 18" $\times$ 10" samt helst af saadan Tykkelse, at der gaar 63 à 64 Plader paa en Fod, alt engelsk Maal. En god Specifikation vil være omtrent saaledes sammensat: 50 000 Stykker 20" $\times$ 10", 20 000 Stykker 24" $\times$ 12" og 10 000 Stykker 18" $\times$ 10". Den Pris, som nu kan paaregnes, opgives at være £ 5.15.0 à £ 6.0.0 pr. 1000 for førstnævnte Sort, £ 2.0.0 mere for 24" $\times$ 12", og 10 à 12 sh. mindre for 18" $\times$ 10". Til sine Tider har Noteringerne været betydelig høiere, dog maa bemærkes, at Priserne undertiden sees stipulerede pr. 1 260 Stykker istedetfor pr. 1 000. Endel Skifersten af større Dimensioner indføres til Brug ved Bygning af Arnesteder samt for at benyttes som Underlag paa Billiardborde. Varen er toldfri. Da vore Trælasterkibe antagelig vilde kunne tage Skifersten som Ballast til meget billig Fragt, og da en varsom Behandling af Varen ombord i disse Skibe turde paaregnes og følgelig Tab ved Brækage, der ved denne Artikel spiller en stor Rolle, mest mulig undgaaes, synes det, som om vi her burde kunne optage Konkurrencen. Konsulatet vil gjerne korrespondere med Afskibere og sætte dem i Forbindelse med de største Importører hersteds.

Jern og Jernvarer. Forbruget af denne Slags Vare har i det forløbne Aar været usædvanlig lidet og Priserne yderst lave.

Efter at Svensk Staal paa mange Aar ikke har været i vort Marked, har en her etableret Nordmand nu forsøgt Import til Melbourne af denne Vare, og synes Forsøget at ville nyde Fremgang.

Endel hertil ankomne Spader af Svensk Tilvirkning synes derimod ikke at falde i Publikums Smag samt at være noget for kostbare.

Hesteskosøm, saavel af Norsk som Svensk Fabrikat, fortrænger mere og mere den Tydske og Amerikanske Vare, og konkurrerer heldigt med det indenlandske Fabrikat, uagtet dette tidligere har nydt en Toldbeskyttelse af 12 sh., og efter den senest reviderede Toldtarif af 14 sh., pr. Cwt.

Prøver af de Staaltraadtouge, der benyttes ved Melbournes „Cable-trams“, ere ved Konsulatet hjemsendte til tvende Svenske Fabrikker, som

antages at ville konkurrere om Leverance af disse Touge, der hidtil for det meste ere komne fra England. Tougene, der maa være af bedste Kvalitet, ere spundne af 42 Traade fordelte i 7 Bundter og af saadan Tykkelse, at Tougets Omkreds bliver $3\frac{5}{8}$ Tomme. De korteste Touge ere 11 500 Fod. Her er ogsaa utvivlsomt et ganske stort Marked for Staaltraadtouge til Brug i Bergværk, og af Gjærdetraad forbruges et betydeligt og stedse stigende Kvantum, da Trægjærder mere og mere gaa af Brug; af sidstnævnte Slags Traad er „gauge No. 8“ især efterspurgt. Men uden at her holdes Lager af disse Varer, vil det være yderst vanskeligt at faa Salg istand.

Fra et Svensk Værksted har Konsulatet modtaget Tegninger og Prisopgaver for smaa Dampslupper, men endnu ei lykkedes at skaffe nogen Bestilling.

Engelsk Støbejern er en Vare, som det ofte vilde lønne sig at spekulere i, særlig for Rederier, der tage sine Skibe hjem fra England for i Hjemlandet at indtage Træløst til Melbourne. Forbruget hersteds dreier sig om 20 000 Tons aarlig. Svensk Støbejern kunde antagelig ogsaa sælges med Fordel, naar det kom hid som Ballast eller til meget lav Fragt.

Af Sikkerhedsfyrstikker importeredes i 1891 ca. 166 000 Gros, og antagelig omtrent lignende Kvantum i 1892. Tydske og Belgiske Mærker solgtes for 1 sh. 2 d og Norske og Svenske for 1 sh. $4\frac{1}{2}$ d til 1 sh. 6 d pr. Gros. Varen er toldfri.

Kondenseret Melk indføres mest fra England og Schweiz, i Almindelighed over 1 000 000 lbs. aarlig, hvoraf dog endel reexporteres; i 1889 naaede Importen op til 2 720 000 lbs. Tolden er 2 d pr. lb. Mærket „Anglo-Scandinavian“ — fra en ved Hamar anlagt, men af et Engelsk Compagni drevet, Fabrik — har længe været fordelagtig kjendt her; fra 1891 er ligeledes Melk fra „The Norwegian Milk Condensing Company“ paa Toten introduceret og synes at vinde Favør; fra sidstnævnte Fabrik modtoges i 1892 ca. 200 Kasser. I denne Vare er Konkurrencen overmaade stærk, og saavel Importører som Detailhandlere have at nøje sig med en ganske ringe Fortjeneste. „Anglo-Scandinavian“ noteres for Tiden 7 sh. 3 d à 7 sh. 4 d pr. Dusin Boxer fortoldet, men de forskjellige Engelske Mærker kun 6 sh. 9 d à 7 sh. Melk fra Fabriken paa Toten betinger omkring 7 sh. Afsetningen af denne Vare gaar bedst, naar varmt og tørt Veir ødelægger Græsgangene og derved gjør Forsyningen med frisk Melk mindre rigelig, men nogen længere Periode af saadant Veir indtraf slet ikke i 1892. Paa Grund af Meieribedriftens raske Udvikling inden denne Koloni og de stadig forbedrede Kommunikationsmidler, turde det være sandsynligt, at Behovet for Import af kondenseret Melk vil aftage.

Fra Sverige importeres endel kemiske Præparater, navnlig Smørfarve, til Brug i Meierierne. Angivelig skal der inden Colonien Victoria, til Dato være solgt ca. 800 af De Laval's Separatorer, næsten alle i de sidste tre Aar.

Af Glasvarer indførtes i tidligere Aar nogle Smaapartier saavel fra Norge som fra Sverige, men intet i 1892. Oprettelse af Lager hersteds synes at være en Betingelse for denne Vares Omsætning i noget større Omfang.

Af forskellige Sorter Kruddt indførtes til Victoria aarlig tilsammen ca. 7 000 Cwt. og af andre Sprængstoffer ca. 3 500 Cwt., hvoraf intet fra de forenede Riger.

Prisen for Alun var mellem £ 9 og £ 10 pr. Ton. Varen'er toldfri, det aarlige Forbrug af samme over 2 000 Cwt.

Der sælges nogle ganske smaa Partier saakaldt „Stockholm“ Tjære til ca. 38 sh. pr. barrel, og „Svensk“ Bøg til ca. 35 sh. pr. barrel; men disse Varer antages at ikke skrive sig fra Svevige; de ere toldfrie.

Af Baade og Aarer ankom i det forløbne Aar ingen fra de for- enede Riger; men Ordre for nogle faa Smaabaade skal være indsendt. Her er kun et meget begrændset Marked for saadanne.

Fra Sverige modtagne Prøver af Moleskin have vist sig vel kost- bare og ei ganske passende for det herværende Marked.

Af Exportartikler herfra, som foruden de foran omhandlede, Uld og Hvedemel, turde antages at have eller kunne faa Betydning for de for- enede Rigers Handel og Skibsfart, kan nævnes:

Talg, hvoraf i 1892 exporteredes herfra 21 789 Fade. Prisen noteres for Tiden for Faaretalg £ 19 til £ 23 pr. Ton og for Oxetalg £ 17 til £ 22, ifølge Kvalitet.

Bark af forskellige Slags „wattle“ — Acaciaarter — exporteres dels i Knipper, dels malet, og anvendes i Garverierne. For førstnævnte Sort betales £ 6 à £ 8 og for sidstnævnte £ 9. 5. à £ 10. 15. pr. Ton, fob.

Læder, Skind og forskellige Sorter Peltsværk. Skindet af de smaa Kænguruarter gaar især til Amerika, hvor det beredes og i senere Tid har faaet udstrakt Anvendelse ved finere Bogbinderarbejder.

Vin. Forskjellige af Victorias Vine, især de hvide, have nu naaet saadan Fuldkommenhed, at de kunne konkurrere paa det Europæiske Mar- ked; de stille sig dog endnu forholdsvis kostbare. Druibrændevin herfra sælges allerede i ret betydelig Mængde til England, uagtet det tør være tvivlsomt, om det i Kvalitet kan antages jævngodt med, hvad der for samme Pris kan kjøbes fra Frankrig.

Træblokke til Gadebrolægning. Hidindtil ere saadanne hersteds kun skaarne til Brug i Melbourne, hvis Brolægning er exemplarisk god, men man skal i London med udmærket Resultat have forsøgt Blokke af Karitræ fra Western Australia. Da denne Træsart paa Voksestedet koster ca. £ 3. 10. 0 pr. 50 Kubikfod, medens man her i Victoria i Lan- dets almindeligste Træsart „the red gum,“ der paa Roden hidtil er regnet for værdiløs, har et Materiale, som egner sig fortrinlig til Brolægningsblokke, turde der være al Sandsynlighed for, at en betydelig Export af saadanne Blokke snart vil komme til at finde Sted herfra. Dette vilde jo i nogen Mon forringe Adgangen til Salg i Europa af vore nordiske Træsorter til lignende Brug, men kunde paa samme Tid give bedre Anledning til Retur- fragt for vore hertil kommende Trælastskibe.

Told. Som tidligere indberettet, fremsattes i Juli Maaned for Parlia- mentet Forslag om endel Forhøielser i den gjældende Toldtarif, saaledes at Tolden strax skulde opkræves efter de forhøiede Satser, dog med Forbehold af Refusion for Importørerne, dersom disse forhøiede Toldsatser ikke bleve endelig vedtagne. Først omkring Nytaar kom Toldpropositionen under Behand- ling, noget som dog ikke voldte synderlig Forstyrrelse i Handelsforhold, da man syntes at anse for givet, at den vilde gaa igjennem uden væsentlig Modifikation, hvilket ogsaa blev Tilfældet. Til Dato er ingen officiel Udga- ve

af den nye Toldtarif udkommet og ventes heller ikke at ville udkomme før i Begyndelsen af næste Maaned; men et af Melbournes Handelsblade har, under Tolddepartementets Opsigt, ladet udarbejde en Liste over de forandrede Toldsatser, af hvilken en Kopi her vedlægges. Følgende Forandringer ere de, som maa antages at have størst Betydning for de forenede Rigers Handel.

Der erlægges for:	Efter den tidligere Toldtarif.	Efter den nye Toldtarif.
Trælast, almindelig, af mindre Dimensioner end $7 \times 2\frac{1}{2}$ inches, pr. 100 sup. feet	6 sh 6 d	4 sh
Do. Do., af Dimensioner $7 \times 2\frac{1}{2}$ inches eller derover, farbliver som hidtil fri, med Undtagelse af den saakaldte Oregonlast, hvorfor skal betales, naar dens Dimensioner ere over 12×6 inches . . .	fri.	1 sh 6 d
og naar de ere mindre, men dog over $7 \times 2\frac{1}{2}$ inches	fri.	2 sh 6 d
(Tolden paa høvlde Bord og weather boards bibeholdes uforandret).		
Hestekosm pr. Cwt.	12 sh	14 sh
Andre Spiger, af Jern og Staal pr. Cwt.	5 sh	7 sh 6 d
Saltet Fisk pr. Cwt.	fri.	5 sh
Cement pr. Cwt.	fri.	1 sh
Slebne Glasvarer pr. cubic foot	1 sh 6 d	2 sh 6 d
Almindelige Flasker, tomme, pr. cubic foot	6 d	1 sh
Knivsmedarbejde, af Værdien	fri.	10 %
(dog indgaar Øxer og almindeligt Værktøi fremdeles toldfrit).		
Marmor og anden Sten, forarbejdet, — af Værdien .	20 %	35 %
(Møllestene og Slibestene toldfrie.)		

Tolden paa preserverede Madvarer samt „Lager Beer“ var foreslaaet forhøiet, men blev ved den endelige Revision af Tariffen bibeholdt uforandret.

Udsigterne for Emigranter. I de sidste to Aar ere Lønninger og Arbejdsforhold, der tidligere i disse Kolonier vare udmærkede, blevne saa betydelig forringede, at man har fundet Foranledning til, dels i forrige Aarsberetning og dels ved en speciel Skrivelse af den 16de Juni sidstleden, at advare Emigranter fra de forenede Riger mod at komme hertil; dog gjordes en Undtagelse med flinke Ingeniører, Tjenestepiger og Landmænd med nogen Kapital. Selv for Ingeniører er det under nærværende Forhold utilraadeligt at komme hid, og Lønnen for Tjenestepiger, der tidligere var mellem £ 30 og £ 52 pr. Aar, er gaaet ned til £ 25 à £ 40. Landmænd, som har opholdt sig i Kolonien et Aars Tid eller saavidt længe, at de have kunnet gjøre sig nogenlunde bekendte med Forholdene, og som disponere over £ 200 à 300, kunne for denne Pris købe sig smaa Brug, som en Maad med Familie ret vel kan leve af; eller ogsaa kunne de med samme Kapital optage en Strækning (op til 320 acres) Regjeringsland, der efterhaanden kan oparbejdes til en betydelig Farm. Særlig turde Tasmania antages at byde store Fordele for denne Klasse af Emigranter.

Som et Exempel paa, i hvilken Udstrækning Lønsnedsættelser har fundet Sted, kan anføres, at alle det herværende Sporveisselskabs Betjente i Løbet af de sidste to Aar tre Gange have maattet taale saa betydelige

Afkortninger, at disse samlede Beløb for de lavere Betjentes Vedkommende udgjør 20 % af den oprindelige Løn, og for dem, der havde en Løn af £ 3 til £ 5 pr. Uge, 30 %, samt for de høieste Betjente 40 %. Og særdeles mærkeligt er, at dette har kunnet ske uden Modstand, ja næsten uden Protest, her i Melbourne, hvor for ikke længe siden ubetydelige Afknappninger i en hvilkensomhelst liden Fabrik næsten ufravigelig ledede til Strike, som i Regelen endte med, at Arbeidsherren maatte give efter. Et andet Exempel paa Nedgang i Arbeidspriser er, at da nylig en af Melbourne's Forstæder skulde have endel Stenkjøring udført, modtoges Anbud af 7 sh 3 d pr. Dag for Mand, Hest og Vogn, medens den dobbelte Pris tidligere var anseet for billig. I visse Arbeidsbrancher har det vistnok lykkedes endnu at holde Lønnen paa samme Høide som før, men Adgangen til at faa Arbeide er overalt bleven betydelig formindsket. Af de mange Skandinaver, som opholde sig i Melbourne, ere dog kun forholdsvis faa arbeidsledige.

Fiskerbefolkningen — som for en stor Del bestaar af Skandinaver — opgiver, at skjøndt Fangsten ikke i mindste Maade har aftaget, er dog deres Fortjeneste paa Grund af lavere Fiskepriser nu gaaet ned til mindre end det halve af, hvad den var for tre Aar siden.

Diverse Oplysninger. Besætningerne paa de norske og svenske Skibe, som i 1892 besøgte Distriktet, androg, inklusive Skibsførerne, til 498 Mand. Nedenstaaende Tabel angiver Antallet af Af- og Paamønstringer samt Rømninger ved Hovedstationen:

	Norske Fartøier.			Svenske Fartøier.		
	Paamøn- strede.	Afmøn- strede.	Rømte.	Paamøn- strede.	Afmøn- strede.	Rømte.
Norske Sømænd . . .	42	33	17	1	2	0
Svenske — . . .	29	14	6	10	4	2
Fremmede — . . .	25	18	6	1	5	0
	96	65	28	12	11	2

Ligesom i de nærmest foregaaende Aar var der gennem hele 1892 ingen Vanskelighed ved at i Melbourne erholde skandinaviske Søfolk til omtrent samme Hyrer som de i Hjemlandene gjældende. Fuldbefarne Matroser erholdt i Almindelighed £ 3. 0. 0 pr. Maaned, men undertiden kun Kr. 48 à 50. Paa engelske Seilskibe i Langfart betaltes samtidig £ 3. 10. 0 à £ 4. 10. 0, og i Kystfart 4. 10. 0 à 5. 0. 0. I den interkoloniale Dampskibsfart ere Matroshyrerne fremdeles £ 7. 0. 0 pr. Maaned, med 1 sh. pr. Time for Overtids-Arbeide. For at erholde Ansættelse paa disse Dampskibe er det siden Striken i 1890 ikke længere nogen Nødvendighed, at vedkommende Sømand skal tilhøre den australiske „Seamens Union“, men de allerfleste slutte sig dog til denne, saasnart som de ere blevene forhyrede. Et betydeligt, og antagelig i senere Aar stærkt tiltagende, Antal norske og svenske Søfolk have fundet Sysselsættelse i den interkoloniale australiske saavel Dampskibs- som Seilskibsfart; de fleste af disse vende tilbage til Hjemlandet, naar de have sammensparet sig endel Penge, og kun forholdsvis ganske faa slaa sig ned herude.

Ved Vicekonsulstationerne fandt i 1892 ingen Af- eller Paamønstring Sted, og heller ingen Rømning fra norske eller svenske Skibe.

Gjennem Konsulatet hjemsendtes ved Sømandsanvisninger i Aarets Løb til Norge £ 224. 0. 0 og til Sverige £ 361. 11. 4.

Sundhedstilstanden inden Distriktet har gennem hele Aaret været god. Folkemængden i Victoria beregnedes den 1ste Januar 1893 til 1 187 329 Individer, og i Tasmania til 153 144.

Fra den 1ste Juli 1891 til den 30te Juni 1892 døde i Victoria 21 Norskfødte og 32 Svenskfødte Individer; af disse døde 23 i Hospital eller Asyl, og 6 omkom ved Ulykkeshændelser.

Af 50 norske og svenske Undersaatter, som Konsulatet paa hjemmeverende Slægt og Venners Anmodning i Aarets Løb efterlyste, lykkedes det at finde 22.

Til Søfolk ombord i norske og svenske Skibe samt til i Kolonien bosatte Landsmænd ankom der under Konsulatets Adresse ca. 2 600 Breve, hvoraf 150 vare utilstrækkelig betalte; de sidste ankom for det meste fra Sverige.

Den paatænkte svensk-australiske Expedition til de antarktiske Farvande maatte opgives, da det Beløb, som skulde bidrages til samme fra Australasia, ikke kunde skaffes tilveie i betimelig Tid.

Byggefondet for en paatænkt skandinavisk Kirke i Melbourne er i Aarets Løb kun blevet ubetydelig forøget, og andrager endnu ei til mere end vel £ 500.

Konsulatkontoret vil fra Begyndelsen af næste Maaned blive flyttet til No. 33 William Street. Det holdes aabent alle Søgnedage fra Kl. 10—4¹/₂, om Lørdagene dog kun fra Kl. 10—2.

Nedenstaaende Tabel udviser Beløbet af de i 1892 ved Konsulatet i Melbourne oppebaarne Konsulatafgifter og Expeditionsgebyhrer.

Erlagte Konsulatafgifter:				Expeditionsgebyhrer:
Ved Hovedstationen.	Ved Vicekonsulstationerne.		Ialt tilfaldt Konsulen.	Ved Hovedstationen.
	Ialt erlagt.	Heraf tilfalder Konsulen.		
Af norske				For norske
Fartøier £ 95. 9. 3	£ 6. 18. 2	£ 3. 9. 1	£ 98. 18. 4	Exp. £ 19. 6. 8
Af svenske				" svenske
Fartøier - 12. 7. 9	—	—	- 12. 7. 9	Do. - 22. 12. 6
				" fælles
				Do. - 0. 0. 0
£ 107. 17. 0	£ 6. 18. 2	£ 3. 9. 1	£ 111. 6. 1	£ 41. 19. 2

H. Gundersen.
Konsul.

Genua.

Skibsfarten 1892.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	34	12 800	-	-	34	12 800	-	-	96 456
” Sverige til Hovedsta- tionen	2	2 560	-	-	2	2 560	-	-	33 829
” Sverige til Vicekon- sulstationerne	1	1 208	-	-	1	1 208	-	-	12 456
” andre Lande til Ho- vedstationen	49	40 325	2	923	51	41 248	-	-	561 840
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	6	7 493	-	-	6	7 493	-	-	62 010
Ialt	92	64 386	2	923	94	65 309	88	60 981	766 591
II. Afgaaede:									
Til andre Lande fra Ho- vedstationen	16	6 687	71	50 527	87	57 214	-	-	46 146
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	-	-	7	8 701	7	8 701	-	-	-
Ialt	16	6 687	78	59 228	94	65 915	96	62 409	46 116

For Ordre ankom 1 Skib dr. 371 Tons.

Af svenske Skibe ankom 11 dr. 6 665 Tons.

I Bruttofragterne er indbefattet Maanedsfrafter, der er beregnet efter et Overslag over, hvormeget deraf da falder paa Distriktet i Befragtningsperioden.

Aarsberetning dateret 15de April 1893.

Den norske Skibsfart paa Hovedstationen har, sammenlignet med de foregaaende Aar stillet sig saaledes:

Aar.	Norske Fartøier.	
	Drægtighed.	
	Antal	Tons
1884	40	18 583
1885	78	38 883
1886	66	32 918
1887	35	15 568
1888	64	36 557
1889	79	63 584
1890	95	63 427
1891	92	71 108
1892	87	56 608

Hvad særligt vor Dampskibsfart paa Genua*) angaar, opviser den siden 1885 følgende Ziffre:

	1885.		1886.		1887.		1888.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norske . . .	62	29 064	55	28 169	26	11 381	53	33 548
	1889.		1890.		1891.		1892.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norske . . .	74	61 703	90	61 484	82	67 162	81	52 280

Af de 6 norske Seilfartøier, som ankom hertil i 1892, og som havde en Gjennemsnitsdrægtighed af 721 Reg.-Tons, var 1 befragtet fra Java med Kokosnødder, 1 fra Samoa-Øerne med Caprah, 1 fra Australien med Gaskul, 1 fra Savannah med Terpentin og Harpix, 1 fra Labrador med Klipfisk og 1 fra Manilla med Coprah. Af disse erholdt et en Marmor- og Stykgodsfragt herfra til Amerika, medens de øvrige afgik herfra i Ballast. Af de 88 norske Dampere, som i 1892 ankom til Havne i Generalkonsulatets Distrikt, vare 34 befragtede fra Norge med Fiskevarer, 3 fra Sverige med gamle Jernbaneskinner og Planker, 18 fra England med Stenkul, 2 fra tyske Østersøhavne med Sukker og Melvarer, 8 fra Sortehavet og Syrien med Kornvarer, 1 fra China med Ris, medens 22 Anløb af norske Dampskibe foregik under Maanedsbefragtning i Middelhavet. Med Undtagelse af de maanedsbefragede Dampskibe, som herfra i Almindelighed medtog Stykgods, afgik samtlige øvrige fra Distriktets Havne i Ballast. De til Distriktet i 1892 ankomne norske Dampskibes Gjennemsnitsdrægtighed udgjorde 682 Reg.-Tons og i de foregaaende Aar: i 1885 469 R.-T., i 1886 512 R.-T., i 1887 438 R.-T., i 1888 633 R.-T., i 1889 834 R.-Tons., i 1890 683 R.-T og i 1891 819 R.-T. Aarsagen til den betydelige Nedgang i Gjennemsnitsdrægtigheden fra 1891 til 1892 er væsentlig at søge i Tilbagegangen i Kornbefragtningen fra Sortehavet, hvori der var anbragt Dampskibe fra 1 000 op til 1 800 Reg.-Tons. Paa den anden Side har Genua i 1892 været besøgt af 34 Dampskibe med Fiskevarer fra Norge, medens der i det foregaaende Aar alene ankom 22 saadanne. Disse Fiskedampskibe, hvis Drægtighed sjelden overstiger 500 R.-T., havde i 1892 en Gjennemsnits-Tonnage af 377 Reg.-Tons. De norske Dampskibe, der under Maanedsbefragtning tilsammen 22 Gange i 1892 have anløbet Distriktets Havne, vare i Antal 6 og af en Gjennemsnitsdrægtighed af 400 Reg.-Tons.

Genuas Havn besøgtes i 1892 i det Hele af følgende Antal italienske og fremmede Fartøier af vedføjede Drægtighed:

		Seilskibe.		Dampskibe.	
		Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Fra italienske Havne:	Italiensk Flag	2 882	187 211	1 225	692 130
	Fremmed Flag	16	5 426	100	102 757
Tilsammen		2 898	192 637	1 325	794 887
Fra andre Lande:	Italiensk Flag	376	119 062	409	439 560
	Fremmed Flag	93	30 620	1 369	1 637 372
Tilsammen		469	149 682	1 778	2 076 932
I det hele ankomne		3 367	342 319	3 103	2 871 819

*) Vicekonsulstationerne satte ud af Betragtning.

Dette Antal med anførte Tonnage fordeler sig saaledes paa de forskellige Nationers Flag:

Italienske Fartøier Antal 4 892 dr. 1 437 963 Reg.-Tons, svenske 10 dr. 5 509 T., norske 87 dr. 56 608 T., engelske 874 dr. 975 696 T., tyske 144 dr. 452 974 T., franske 166 dr. 113 664 T., græske 79 dr. 60 297 T., østerrikske 46 dr. 35 718 T., nordamerik. U. S. 2 dr. 2 198 T., andre Lande 170 dr. 73 511 T., tilsammen 6 470 dr. 3 214 138 T.

Fra 1880 er til Genuas Havn aarlig ankommet:

1880:	Seilfartøier	3 682	dr.	474 287	T.,	Dampskibe	1 993	dr.
1 294 491	T., tils.	5 675	dr.	1 768 778	T.			
1881:	Seilfartøier	3 448	dr.	435 378	T.,	Dampskibe	2 105	dr.
1 578 766	T., tils.	5 553	dr.	2 014 144	T.			
1882:	Seilfartøier	3 419	dr.	393 609	T.,	Dampskibe	2 309	dr.
1 861 498	T., tils.	5 728	dr.	2 255 107	T.			
1883:	Seilfartøier	3 272	dr.	377 995	T.,	Dampskibe	2 498	dr.
2 100 799	T., tils.	5 770	dr.	2 478 794	T.			
1884:	Seilfartøier	3 592	dr.	390 755	T.,	Dampskibe	2 358	dr.
2 065 018	T., tils.	5 950	dr.	2 455 773	T.			
1885:	Seilfartøier	3 581	dr.	438 717	T.,	Dampskibe	2 709	dr.
2 403 549	T., tils.	6 290	dr.	2 842 266	T.			
1886:	Seilfartøier	2 611	dr.	349 216	T.,	Dampskibe	2 380	dr.
2 128 870	T., tils.	4 991	dr.	2 478 086	T.			
1887:	Seilfartøier	2 976	dr.	341 089	T.,	Dampskibe	2 817	dr.
2 612 805	T., tils.	5 793	dr.	2 953 894	T.			
1888:	Seilfartøier	3 116	dr.	346 978	T.,	Dampskibe	2 773	dr.
2 654 070	T., tils.	5 889	dr.	3 001 048	T.			
1889:	Seilfartøier	4 493	dr.	374 398	T.,	Dampskibe	2 996	dr.
2 853 382	T., tils.	7 489	dr.	3 227 780	T.			
1890:	Seilfartøier	4 275	dr.	432 535	T.,	Dampskibe	3 088	dr.
2 961 077	T., tils.	7 363	dr.	3 393 612	T.			
1891:	Seilfartøier	3 088	dr.	337 508	T.,	Dampskibe	2 888	dr.
2 769 401	T., tils.	5 976	dr.	3 106 909	T.			
1892:	Seilfartøier	3 367	dr.	342 319	T.,	Dampskibe	3 103	dr.
2 871 819	T., tils.	6 470	dr.	3 214 138	T.			

Sit høieste Punkt naaede Antallet af de ankomne Skibe i 1889, hvorefter der indtraadte en Tilbagegang i de følgende 2 Aar, hvilken imidlertid igjen er fulgt af en rask Tilvæxt i 1892. Saavel Seilfartøierne som Dampskibenes gjennemsnitlige Tonnage sees at være gaaet noget tilbage i forrige Aar, idet den i 1891 havde udgjort: for Seilskibene 109 R.-T. og i 1892 102 T., og for Dampskibene; i 1891 959 T. og i 1892 925 T.

Forsaavidt angaar Italiens egen Handelsflaade, besøgtes Genua i 1880 af 4 271 Fartøier med en Tonnage af 979 967 T. og i 1892 af 4 892 Fartøier dr. 1 437 963 T., hvoraf Dampskibe: i 1880 Antal 901 dr. 605 334 T. og i 1892 1 634 dr. 1 131 690. Den stærke Udvikling af den italienske Dampskibsfart skyldes væsentligst de to store Dampskibsselskaber „Navigazione generale Italiana“, („Florio e Rubattino“), der underholder Fart paa Middelhavet, Indien, Østasien, samt Sydamerika med Genua som Udgangspunkt, samt „La Veloce“, der underholder Fart mellem Genua og Sydamerika.

Engelske Fartøier besøgte Havnen i 1880 i et Antal af 607 dr. 505 960 R.-T. og i 1892 874 dr. 975 696 T.

Frankriges Skibsfart paa Genua befinder sig for Tiden i Tilbagegang. Det høieste Antal Fartøier naaedes i 1883, da der ankom 673 Fartøier (Seilskibe og Dampskibe) dr. 523 616 Tons, medens dette Antal nu efterhaanden er gaaet ned til forrige Aars Antal af 166 dr. 113 664 Tons.

Paa samme Tid er den tyske Skibsfart paa Genua undergaaet en stærk Udvikling fremad. Stedet besøgtes i 1880 alene af 57 tyske Seil- og Dampskibe, medens der i de tre sidst forløbne Aar er ankommet:

1890	137 dr. 202 636 Tons
1891	103 - 181 091 —
1892	144 - 452 974 —

Dette stærke Opsving i den tyske Skibsfart her paa Pladsen, vedkommer for det væsentligste „Norddeutscher Lloyd“, som med Statsunderstøttelse underholder Linier fra Bremerhafen til Østasien og Australien, hvilke begge have optaget Genua som Anløbssted, saavel paa Tur som Retur. Desuden har dette Selskab nu paa det andet Aar underholdt en 14daglig Linie mellem Genua og New-York, der er stærkt frekventeret. I samtlige Linier er anbragt Fartøier af omkring 4 000 Reg. Tons Drægtighed, hvilke saavel med Hensyn til Komfort som i andre Henseender ere fortrinligt udstyrede. Genua er derhos Anløbssted for to tyske Dampskibslinier, der udgaa fra Hamburg.

Den østerrigske Skibsfart paa Genua, der længe var temmelig ubetydelig, er i det sidste Aar gaaet op til 46 Fartøier af 35 718 R.-T. (imod 19 af 12 300 R.-T. i det foregaaende Aar).

Den græske Skibsfart, der har været underkastet adskillige Svingninger her paa Pladsen, er i de sidste Aar atter i Stigning. I 1886 besøgtes saaledes Genuas Havn alene af 19 græske Fartøier af 7 761 R.-T., medens Antallet senere nogenlunde jævnt er steget til forrige Aars Antal 79 af 60 297 R.-T.s Drægtighed.

Forholdet mellem Seil og Damp, forsaavidt angaar Skibsfarten paa Genua, vil findes belyst ved de ovenfor indtagne Ziffre over den samlede Skibsfart paa Stedet i hvert af Aarene fra 1880 til 1892. Det vil deraf sees, at Besøget af Seilfartøier fra 1880 til 1886 gik jævnt nedad fra et Antal af 3 682 af 474 287 R.-T.s Drægtighed til 2 611 af 349 216 R. Tons, men at det senere med forskellige Svingninger atter gik opad, indtil det i 1892 i Antal, dog ikke i samlet Drægtighed, er naaet nogenlunde op til det tidligere Omfang.

De Befragtninger, som vore Dampskibe i 1892 havde paa Genua, vare, som ovenfor anført, følgende:

Fragt af gamle Jernbaneskiner fra Sverige til Genua. Høieste Fragt, som opnaaedes herfor i 1892, var 10 sh. 9 d. pr. 1 015 Kg., medens laveste Fragt var 8 sh. 9 d., altsaa en yderligere Nedgang fra 1891, da eer opnaaedes en Fragt fra 11 sh. til 11 sh. 6 d. I 1890 var disse Fragter oppe i 16 pr. Ton.

For Planker fra Sverige med Dampskib erlagdes en Fragt af 56 til 62 Frcs. pr. Standard for Last under Dæk og 37—38 Fr. for Dækslast.

Fiskefragter fra Norge. Disse have saagodtsom udelukkende været bestemte i rund Sum for de hele her udlossede Partier, og da disse som oftest have bestaaet af saavel Rundfisk som Klipfisk og tildels ogsaa andre Varer, lader Raten pr. Vog sig vanskelig beregne. Det synes dog, som om ogsaa disse Fagter i 1892 er gaaede noget nedad, idet der, saavidt kan sees af de i rund Sum beregnede Fragter, gjennemsnitsvis alene har været betalt Fr. 1.08 pr. Vog Rundfisk fra Bergen, medens det i 1891 dreiede sig

om Fr. 1.10—1.40 pr. Vog. For Rundfisk fra Hammerfest og Tromsø have Fragterne varieret temmelig stærkt, nemlig fra Fr. 1.38—1.80 pr. Vog.

Kulfragter fra England. Disse Fragter, der i det foregaaende Aar havde lidt en betydelig Nedgang, havde heller ikke i 1892 formaaet at hæve sig. De stode i Almindelighed mellem 7 og 8 sh. pr. Ton (en enkelt var oppe i 8 sh. 9 d.), men vare ogsaa af og til lavere. I November Maaned ankom der saaledes to Dampskibe, der alene havde opnaaet henholdsvis 5 sh. 9 d og 5 sh. 10 d. De kulbefragtede Dampskibe havde en Drægtighed fra 1 000 til 1 600 Reg.-Ton. Et enkelt var af betydelig mindre Tonnage, nemlig alene 463 R.-T.

Kornfragterne fra det sorte Hav. Denne Fart har siden Misvæxten i 1891 ligget betydelig nede, og der har saaledes kun været anbragt faa Fartøier deri. I Aarets Løb betaltes fra Berdiansk 12 til 16 frcs. pr. 1 015 Kilogram, fra Taganrog 15 frcs., fra Sebastopol 14.25, fra Galatz 11 frcs., fra Braila 10 fr. og i Slutningen af Aaret 16 fr.

Sukkerfragter fra tyske Østersøhavne 13 sh. til 14 sh. 6 d og fra Tréport 12 frcs. pr. 1 015 Kg.

Risfragt fra Rangoon 35 sh. pr. 1 015 Kg.

De maanedsbefragtede Dampskibe (2 svenske og 6 norske) der i længere Tidsrum af Aaret 1892 have underholdt Fart mellem italienske Havne og tildels andre Steder i Middelhavet, og som væsentlig vare lastede med Vin, Frugt, Olie og Stykgods, vare betalte med 5 700 fr. op til 8 350 frcs. pr. Maaned. Rederierne levere Fartøjerne i fuld Stand og betale Mandskabernes Hyre, medens Befragterne afholde alle andre Udgifter, Kul og Havneafgifter iberegnet. Disse Dampskibes Størrelse varierede fra 300 til 600 Reg.-Tons.

Af Fragter for Seilskibe kan nævnes:

Terpentin fra Savannah	Doll.	0.18—0.20	pr. Kasse.
Harpix - —		2 sh. 7½ d	pr. Td.
Farvetræ fra Grande Saline	£	1. 12. 6	pr. Ton.
Pitch-pine fra Pensacola	-	5. 3. 0	pr. Standard.
Coprah fra Celebes.		55 sh.	pr. 1 015 Kg.
— - Manilla.		47 sh. 6 d	pr. 1 015 Kg.
— - Samoa-Øerne	£	3. 0. 0	— — —
Kokosnødder fra Java		40 sh.	— — —
Gaskul - Sidney		29 sh.	— — —
Klipfisk - Labrador		2 sh. 3 d.	pr. 100 Kg.

Ogsaa i 1892 har det vist sig yderst vanskeligt at erholde Udfragter fra Genua, idet Udførselen her fra Pladsen har liden Betydning i Forhold til den store Import. Med Undtagelse af dem, der vare maanedsbefragtede, afgik derfor alle vore Dampskibe herfra i Ballast, væsentlig til fjernere Steder. Fiske-Dampskibene gaa i Almindelighed, efter endt Udlosning af sin Last i de italienske Indførselshavne, til Sicilien for derfra at medtage Salt til Hjemstedet. Af vore Seilskibe opnaaede alene ét en antagelig Fragt herfra, nemlig Marmor og Stykgods til Brasilien (25 000 Lire for 600 Ton).

Et Fragtforhold, som af og til kan berede vore Skibsførere Vanskelighed, er, naar Fisk fra Norge sendes „løs“ uden at være bundtet i Baller. Det er saagodtsom aldrig Tilfældet, at en hel Fiskelast losses paa et og samme Sted, hvorimod Fiskedampskibene i Almindelighed kan medhave Last

til 5 à 6 forskjellige Steder i Spanien, Portugal og Italien, — en Befragtningsmaade, som allerede i og for sig ikke er uden Besvær, men hvis Vanskelighed i end yderligere Grad forøges, naar Lasten skal modtages og leveres „løs“, og de forskjellige Partier, som brugeligt, alene ere adskilte fra hverandre ved Not, hvorved Kvantumet hverken er betegnet ved Stykketal eller Rumforhold, men kun ved Vægt. Det indtræffer da ogsaa af og til, at den efter Veining paa Lossestedet udkomne Vægtopgave viser en Differents, for hvis Vedkommende Ladningsmodtageren gjør Skibsføreren ansvarlig. Denne vil vistnok kunne fremlægge Attest fra Veier paa Indlastningsstedet, men Ladningsmodtageren holder sig til Toldvægten paa Bestemmelsesstedet og nægter at udbetale Fragt for det manglende, medens Skibsføreren paa sin Side i dette Tilfælde vil være afskaaren fra at benytte det ellers effektive Middel at tilbageholde endel af Varepartiet, idet Differentsen først vil have vist sig efter endt Udlosning, og Varen saaledes i Almindelighed allerede vil befinde sig paa Modtagerens Pakbod.

Saaledes stiller det faktiske Forhold sig tidt ved Fragter af „løs“ Fisk, og det er ikke uden Besvær for Skibsførerne under saadanne Omstændigheder at komme til sin Ret.

Som et Middel til at fjerne disse Vanskeligheder sees i Konnossementerne anvendt Klausulen „Vægt ubekjendt“, hvormed vore Skibsførere i Almindelighed anse sig betryggende.

Hvorvidt saa imidlertid er Tilfælde i den af Skibsførerne ofte antagne Udstrækning, turde dog være Tvivlunderkastet. Spørgsmaalet om Betydningen af Klausulen „Vægt ubekjendt“ er i sig selv ikke ganske klart, men det er dog formentlig antageligt, at dens Virkning er begrændset i samme Retning, der er antydnet i det nye Sølovsudkasts § 145.

Forholdet stiller sig selvfølgelig betydeligt lettere, naar den hele indhavende Last er bestemt til en og samme Modtager. Skjønt Skibsføreren vel heller ikke da vil være helt og holdent beskyttet af en Klausul om, at Vægten er ham ubekjendt, idet Differentsen jo kunde tænkes at være saa stor, at den ikke kunde være opstaaet uden en Skibsføreren tilregnelig Uagtsomhed, vil det dog, bortset fra saadanne extreme og ikke let forekommende Tilfælde, i Praxis stille sig saa, at det i Almindelighed dreier sig om en mindre betydelig Vægtforskjel, hvorfor det efter Forholdets Natur ikke har været Parternes Mening ved Kontraktsforholdets Indgaaelse at gjøre Skibsføreren ansvarlig. Ligeledes vil formentlig Klausulen have den tilsigtede Virkning, naar de forskjellige Partier ere indlagte i særskilte, tydeligt afmærkede Rum eller ere bundtede i Baller, saaledes at Skibsføreren har at holde sig til Stykketal. Opstaar derimod ved „løse“ Fiskepartier en Vægt-differents, der er større end den for Varen almindelig vedtagne Tolerance for Svinding, ligger det meget nær for en Varemødtager at fremkomme med den Paastand, at der paa Grund af den svage Afmærkning mellem de forskjellige Partier har fundet en delvis Sammenblanding Sted i de tidligere Havne, hvor der er udlosset, og Skibsføreren vil her unegtelig have en vanskelig Stilling, naar der ikke haves andre Bevisligheder end to ulige Vægtopgaver, hvis indbyrdes Forskjellighed Modparten vil paaberaabe som Bevis for, at Differents-Kvantumet er bortkommet under Reisen.

Det maa ansees som et ikke ringe Held, at dette udviklede Forhold ikke paafører vore Skibsførere alvorlige Ulemper oftere, end Tilfældet hidtil har været, men det er ikke destomindre egnet til Opmærksomhed, og det sees ogsaa i den sidste Tid at have været drøftet af Interesserede i den

norske Presse, hvor forskellige Anskuelser have gjort sig gjældende saavel med Hensyn til de af Forholdet opstaaende Rets- og Ansvarlighedsspørgsmaal som med Hensyn til de Midler, hvorved de paa pegede Ulemper lettest skulde kunne forebygges.

Under den herunder opstaaede Skriftvexel har det fra et Hold været anbefalet, at der af Skibets Officerspersonale bør øves den skarpest mulige Kontrol ved Veiningen saavel paa Indladnings- som paa Lossestederne. medens der fra anden Side er anført, at Indlastningen tidt foregaar under saadanne Forholde, at det, om Skibsføreren forsvarligt skal røgte sine øvrige Gjøremaal, vil være ham umuligt at kontrollere Veiningen, idet Ladningen føres ombord i delte Partier, snart i Pramme, hvis Indhold allerede er veiet fra Pakhus, snart i Smaafartøier fra Tørrepladsene, hvorunder der i Almindelighed er saa mange Vægte i Virksomhed paa en Gang, at det vilde være uoverkommeligt for en Skibsfører at kontrollere Veiningen ved samtlige disse, hvorfor han bliver nødsaget til alene at stole paa Veierne. Hvad herunder er anført angaaende Vanskelighederne med Hensyn til Kontrol under Veiningen, er visselig fuldkommen rigtigt, men synes dog ikke med Rette at kunne anføres til Fordel for den Opfatning, at Skibsføreren i det hele skulde opgive Kontrollen som umulig, idet de paa pegede Vanskeligheder efter Generalkonsulatets Opfatning af det hele Forhold saameget mere opfordrer til at anvende største Opmærksomhed ligeoverfor Veiningen saavel under Indlastningen som under Losningen, om end Forholdene ere saadanne, at en fuldstændig og indgaaende Kontrol ikke er mulig. Ved Drøftelse af disse Anliggender er hersteds af og til den Mening bleven udtalt, at Skibsføreren i det hele ikke bør optræde kontrollerende under Veiningen, idet dette kunde fortolkes som en indirekte Erkjendelse fra hans Side af et større Ansvar end det, der i Virkeligheden paahviler ham. Hvilken Anskuelse af disse Forholde i det hele nu end maatte være den rette, saa synes dog den sidstnævnte Opfatning at savne Grund, da den i Virkeligheden vilde føre til det lidet rimelige Resultat, at en Skibsfører, der i den heromhandlede Henseende iagttager største Forsigtighed og Omhyggelighed, derved skulde have paaført sig og Skibet et større Ansvar end om han ganske undlod ethvert Indseende med Vægten.

Fremdeles er det under den omhandlede Skriftvexel anbefalet at separere Partierne ved faste og tilspigrede Bredder, altsaa, saavidt kan forstaaes, ved provisorisk for Reisen at inddele Lasterummet i særskilte Afdelinger, en Foranstaltning, som fra den anden Side vistnok erkjendes for at være betryggende ligeoverfor de heromhandlede Ulemper, men som dog af vedkommende Indsender formenes at medføre uforholdsmæssig Bekostning og Besvær for Fartøierne.

I en af de Avisartikler, som behandler de for Skibsførerne opstaaede Vanskeligheder i Anledning af Undervægt ved „løs“ Forsendelse af Fisk, er det ogsaa anbefalet altid at betinge Fragt pr. „lump Sum“, istedetfor pr. udlosset Vægtenhed. Heri har vedkommende Indsender vistnok forsaavidt Ret, som denne Fragtafslutningsmaade antagelig vil sikre Fartøiet den betingede Fragt med dens fulde Beløb, men det er dog herved at bemærke, at heller ikke dette Forhold helt og holdent sikrer Skibsføreren mod Følgerne af Undervægt, idet Modtageren vilde kunne tilbageholde en Del af Fragten som Erstatning for den manglende Ladning, hvilket ad en anden Vei vilde paaføre Skibsføreren selvsamme Vanskelighed. Desuagtet er vistnok denne Fremgangsmaade betydelig at foretrække, og man ser ogsaa denne Slags Fragtafslutning mere og mere anvendt for Fiskepartier.

Da der fremdeles hyppigt fremkommer Forespørgsler over de forskellige Dampskibslinier, som berøre dette for den internationale Dampskibsfart saa vigtige Knudepunkt, samt om Befragtningsagenter, Havneafgifter m. m. har Generalkonsulatet anseet det hensigtsmæssigt, ligesom i forrige Aar, at hid-sætte Opgaver derover med de senere tilkomne Tillæg og Forandringer.

De væsentligste for Tiden i Virksomhed værende Dampskibslinier, der udgaa fra eller berøre Stedet, ere følgende:

I. „Navigation generale Italiana“ (Florio e Rubattino) underholder en udstrakt Dampskibsfart paa forskellige Linier, hvoraf skal nævnes: a) Genua—Alexandria—Bombay med Fortsættelse til Singapore og Hongkong, b) Genua—Alexandria, c) Genua—Alexandria—Massaua med Fortsættelse til Aden, d) Genua—Saloniki—Constantinopel—Odessa, e) Genua—Smyrna—Odessa, f) Genua—Marseille, g) Genua—Palermo—Venedig, h) Neapel—Genua—Montevideo—Buenos Ayres m. fl. (Kontor Via Balbi No. 40).

II. „La Veloce“ underholder med store, i det hele vel indrettede Dampskibe Fart paa La Plata og Brasilien. Kontor Piazza Annunziata 18, Indskrivningskontor for Passagerer Via Andrea Doria 44—48 r.

III. „Societa di Navigazione Puglia di Bari“, Fart paa La Plata, Agent G. Giglio e figli, Vico Conservatori del Mare 47 r.

IV. „Cyprien Fabre de Cie“, Fart paa Plata, samme Agent som III.

V. „Compagnie Générale Transatlantique“, Fart paa Vestindien, Agenter Fratelli Gondrand, adr. Calata degli Zingari.

VI. „Norddeutscher Lloyd“, Fart a) paa Østasien (Shanghai), b) Australien, c) Genua—New-York. Agenter Fratelli Leupold, Piazza San Siro 10.

VII. „Sloman-Linien“, Hamburg—Barcelona—Genua—Kysten sydover til Sicilien og tilbage. Agent G. Cabella, Piazza San Siro 6.

VIII. „Atlantic and Eastern S. S. Comp. Ltd. of Liverpool“, Fart Genua—Sicilien—Liverpool. Samme Agent som under VII.

IX. „Société Cockerill de Seraing“, Linie Genua—Sicilien—Antwerpen, Agent H. Trumphy, Via Fossatello 16.

X. „Wilson-Line“, Hull—Genua—Neapel—Retour, Agent Carr. Bros & Klein, Via al Ponte Reale 2.

XI. „Kosmos-Line“, Genua—Sydamerikas Vestkyst, samme Agent som X.

XII. „Compagnie Fraissinet“, Fart mellem Genua—Marseille—Sydspanien og Portugal samt paa Syd-Rusland, Agent V. Sauvaigne, Piazza Campetto 7.

XIII. „Danske forenede Dampskibsselskab“, Kjøbenhavn—Antwerpen—Barcelona—Genua—Livorno—Civita Vecchia—Neapel—Sicilien—Spanske Havne-Retur. Agent F. W. Mowinckel, Piazza Pelicceria No. 5.

XIV. „Gellatley, Hankey, Sewell & Co.“, Genua—Antwerpen—England. Agent G. B. Gastaldi, Via San Lorenzo 15.

XV. „Hamburg—Amerika—Packet—Aktien—Gesellschaft“, Genua—Hamburg—New-York—Vestindien, Agent F. Scerni, Piazza Banchi.

XVI. „Kon. Nederl. Stoombot-Maatschappy“, Genua—Amsterdam. Agent Fratelli Leupold, Piazza San Siro 10.

XVII. „Leyland-Line“, Genua—Sicilien—Liverpool. Agent John White, Via Luccoli 14.

XVIII. „Compagnie Nederland“, Amsterdam—Genua—Hollandske Besiddelser i Asien. Agenter Fratelli Gondrand, adr. Calata degli Zingari.

De Afgifter, som Skibsfarten er underkastet hersteds, ere i det væsentlige følgende:

Havneafgifter:			
Dampskibe, ankommende	for hvert Anløb	Lire 1.00	pr. Ton
fra fremmede Lande	Abonnement for 12 Mdr. . . .	- 4.00	—
Dampskibe, ankommende	for hvert Anløb	- 0.50	—
fra italienske Havne	Abonnement for 12 Mdr. . . .	- 2.00	—
Seilskibe, ankommende fra	fra 1—100 Tons	- 0.50	—
Havne udenfor Middelhavet	over 100 Tons	- 0.80	—
Seilskibe, ankommende fra frem-	fra 1—100 Tons	- 0.50	—
mede Lande ved Middelhavet	over 100 Tons	- 0.60	—
	Abonnement for 12 Mdr. . . .	- 0.80	—
Seilskibe, ankommende	fra 1—50 Tons	- 0.20	—
fra italiensk Havn	fra 51—100 Tons	- 0.40	—
	101 og derover	- 0.70	—

Naar Havneafgift er erlagt i en italiensk Havn, kan vedkommende Fartøi frit anløbe andre italienske Steder uden Erlæggelse af ny Afgift i et Tidsrum af 30 Dage. Et Fartøi, som alene losser Varer, hvis samlede Vægt udgjør en Tiendedel eller derunder af dets Tonnage, betaler kun en Fjerdedel af den almindelige Havneafgift. Samtlige disse Afgifter tilfalde Staten, der er Eier af Havnene. Hverken af Fartøier eller Varer er der nogen kommunal Afgift at erlægge til Bestridelse af det lokale Havnevæsen, Brygge, Anlæg o. desl.

Lodspengene udgjør: For Fartøier, der stikke indtil 3 Meter dybt, fast Taxt 35 Lire om Dagen og 40 Lire om Natten, for dyberegaaende Fartøier dertil for hver Meter derover 20 Lire om Dagen og 21 Lire om Natten. For Tjeneste over 12 Timer 5 Lire pr. Dag. Til den Lods, der fører et Fartøi ud af Havnen, betales Halvdelen af de ovenfor anførte, for Indløbet bestemte Taxter. Der paahviler ikke de hertil ankommende Fartøier Lodspligt.

Ballast koster: almindelig Grusballast Lire 2.25 pr. Ton; Stenballast 3 à 4 Lire pr. Ton.

Vand koster: fra Vandbaadene 4 Lire pr. 1 000 Liter; fra Vandledningen 1 Lira pr. 1 000 Liter.

Vagthold mod Ildsvaade 3 Lire pr. Nat.

Fortøiningsafgifter vil for et Dampskib paa ca. 1 000 Reg.-Tons dreie sig om 50 Lire.

Til Oversigt over Fartøiers almindeligste Udgifter hersteds hidsættes eksempelvis endel Beregninger over saadanne, heri ikke indbefattet Konsulat-afgift, Post- og Telegrafporto og lignende:

A. Et Dampskib paa henved 1 200 Reg.-Tons, ankommet hertil med Kulladning fra England og afgaaet i Ballast:

Lods ind og ud	Lire 170.00
Fortøining (uden Anker)	” 50.00
— (med Anker L. 100)	”
Havne-Afgift	” 1 147.00
Toldbod-Udgifter, Manifest, fremmed Sundhedspas	” 145.00
Vagthold for Ildsvaade (6 Nætter)	” 18.00
Stuernes Regning for Lastens Udlosning (6½ d pr. Ton)*	” 1 423.50
Brug af Kurve, Render, Planker m. V.	” 205.00
Lastens Veining (10 Cent pr. Ton)	” 231.10
Skibsmægler	” 130.70

Tilsammen Lire 3 520.30

*) Stipuleret i Certepartiet.

B. Et Dampskib paa noget over 300 R.-T., ankommet hertil med Fiskeladning fra Bergen og afgaaet med Restladning:

Lods ind og ud	Lire	67.50
Fortøining	"	10.00
Havne-Afgift	"	322.60
Toldbod-Udgifter, Manifest, fremmed Sundhedspas etc.	"	95.35
Vagthold for Ildsvaade 1 Nat	"	3.00
Stuernes Regning for Partiets Udlosning (varierende)	"	40.00
Toldvæsenets Certifikat for Partiets Udlosning (indsendes til Toldkammeret i sidst anløbne spanske Havn)	"	20.00
Skibsmægler	"	50.00
Tilsammen		Lire 608.45

C. En Bark paa henved 400 Reg.-Tons, ankommet til Genua med Ladning af Farvetræ fra Vestindien og afgaaet i Ballast:

Lods ind og ud	Lire	75.00
Bugser-Baad	"	175.00
Fortøining	"	75.00
Havne-Afgift (à 80 Cent pr. Ton)	"	305.40
Toldbod-Udgifter, Manifest, fremmed Sundhedspas, Tilladelse til at tage Ballast, etc.	"	150.50
Lastens Veining à L. 0.35 pr. Ton	"	153.00
Ballast, 130 T. à Lire 2.50	"	325.00
Skibsmægler	"	78.65
Tilsammen		Lire 1 337.55

D. En Skonnert paa henved 100 R.-T., ankommet med Fiskeladning fra Labrador og afgaaet i Ballast:

Lodsning	Lire	35.00
Bugser-Baad	"	52.00
Fortøining	"	15.00
Havne-Afgift (à 50 Cent pr. Ton)	"	47.10
Toldbod-Udgifter, Manifest, fremmed Sundhedspas	"	93.30
Stuernes Regning for Ladningens Udlosning	"	60.00
40 Tons Ballast á Lire 2.50	"	100.00
Skibsmægler	"	52.00
Tilsammen		Lire 454.40

Handelsbevægelsen til og fra Genua har i 1892, sammenlignet med de foregaaende Aar, stillet sig saaledes:

Indførsel og Udførsel af Varer, opgivet efter Vægt:

	1885. Tons.	1886. Tons.	1887. Tons.	1888. Tons.
Indførsel	1 817 502	1 850 682	2 074 601	2 003 342
Udførsel	112 561	141 180	115 061	61 858
	1889. Tons.	1890. Tons.	1891. Tons.	1892. Tons.
Indførsel	2 209 107	2 365 173	2 150 480	2 330 359
Udførsel	73 794	113 171	115 372	448 589

Indførsel og Udførsel af Varer, opgivet efter Værdi:

	1885.	1886.	1887.	1888.
	Lire.	Lire.	Lire.	Lire.
Indførsel	391 645 875	450 706 525	376 415 690	393 287 040
Udførsel	82 929 195	98 198 183	79 572 755	69 932 752
	1889.	1890.	1891.	1892.
	Lire.	Lire.	Lire.	Lire.
Indførsel	384 373 789	400 282 548	387 560 711	367 672 057
Udførsel	87 244 091	90 660 867	89 760 440	202 727 667

Toldintraderne ved Genuas Toldsted udgjorde i de sidste 5 Aar:

	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
	Lire.	Lire.	Lire.	Lire.	Lire.
for indførte Varer	64 517 989	79 876 315	80 964 705	79 858 388	86 917 685
„ udførte „	62 413	41 370	65 987	54 381	71 480

Ved Afsluttelsen af de nye Handelstraktater med Tydskland, Østerrige-Ungarn og Schweitz betegner Aaret 1892 et Mærkepunkt i Italiens Handels-politik's Udvikling, under hvis Hovedtendents, — forsigtig Beskyttelse af visse italienske Produkter og Industrigrene med tilsvarende Indrømmelser ligeoverfor udenlandske Frembringelser —, der væsentlig er givet Toldned-sættelser paa saadanne Felter, hvor et allerede produktionsdygtigt indenlandsk Arbeide ikke længere har nogen Konkurrence at befrygte, eller hvor Landets Forbrug i det hele maa være anvist udenlandske Kilder.

Med Hensyn til de Forenede Rigers Indførsel i Italien, der gennem bestaaende Mestbegunstigelsestraktat ogsaa vil have sin Fordel af de gennem nysnævnte Konventioner indførte Forandringer, er det antageligt, at vor Import i det store og hele taget vil være anvist til de tre større Artikler, som med forskellige Svingninger altid har havt sin Plads paa det italienske Marked, nemlig Jern, Træ og tørrede Fiskevarer.

Jern og Staal. Med Sikkerhed at angive Indførselen af Svenskt Jern og Staal hersteds er meget vanskeligt, da alene gamle Jernbaneskinner og endel Hestekosøm er kommet i svenske og norske Fartøier, medens vore Metalvarer forøvrigt indføres i fremmede Skibe. I Toldvæsenets Lister opføres Varens Oprindelse efter det Flag, under hvilket den er ankommen, og det svenske Jern vil saaledes for den væsentligste Del i Statistikken være indbefattet i de Ziffre, som angive den engelske og tyske Import. Efter indgaaende Undersøgelse af de i merkantile Blade indeholdte Mani-fester og efter Konference med forskellige Dampskibs-Expeditører tror imid-lertid Generalkonsulatet at kunne ansætte Indførselen af svensk Vare i 1892

			til 1 620 000 Kg. Jern
			og 626 000 Kg. Staal
		tils.	2 246 000 Kg.
imod i	1887		1 425 000 Kg.
„ -	1888		970 000
„ -	1889		2 100 000
„ -	1890		1 900 000
„ -	1891		1 748 000

Grundpriserne for de forskjellige Sorter Jern har, sammenlignet med de foregaaende Aar, været noteret saaledes:

	Massiaux.				Billetes.			
	1889.	1890.	1891.	1892.	1889.	1890.	1891.	1892.
	Lire.	Lire.	Lire.	Lire.	Lire.	Lire.	Lire.	Lire.
Svensk	20	14.50	15.25	13	22	16	17.50	15
Engelsk	16	12.00	12.50	11	18	13	13.25	12
Tydsck	16	13.00	13.25	12	18	14	14.50	13

Barres.

	1889.	1890.	1891.	1892.
	Lire.	Lire.	Lire.	Lire.
Svensk . .	25	21—22.00	24.20	21.00
Engelsk . .	20	17—17.50	18.50	16.00
Tydsck . .	21	18	19	16.50

alt pr. 100 Kg. c. i. f. Genua.

Agenter i Jern: Jonh Arfwedson, Varvelli, Justin & Rasche, J. G. Lilliken, Hermann Braun, Ingeniør Giuseppa Poggi, Gio-Batta Valle, samtliges i Genua, Luigi Viglione, Sampierdarena.

Af brugte Jernbaneskiner og andet gammelt Jern som Materiale for Støberier er i 1892 fra Sverige til Genua i 2 svenske, 2 norske og 1 tysk Dampner indført tilsammen 5 421 Tons

og til Savona med et norsk Dampskib ligeledes fra Sverige 1 208 „
tils. 6 629 Tons

I foregaaende Aar var fra Sverige af denne Artikel indført 6 400 Tons. Ogsaa Priserne paa gamle Jernbaneskiner hersteds ere faldne, undtagen forsaavidt angaar Staalskiner, der paa Grund af en større Forespørgsel momentant ere gaaet noget opad. Der noteredes saaledes:

Jernskinner.

	1890.	1891.	1892.
double headed . .	69 sh. 6 d	64 sh.	60 sh.
bull headed . . .	68 „	63 „ 6 d	59 „
bridge	65 „	66 „	55 „
barlow	59—60 „	56 „ 6 d	51 „

Staalskiner.

	1890.	1891.	1892.
double headed . . .	72 sh.	51 sh.	56 sh.
bull headed	68—71 „	50 „	55 „
bridge	69 „	51 „	53 „
barlow	62—65 „	47 „	45 „

pr. Ton c. i. f. Genua.

For at indgaa og toldbehandles som Raamateriale — 1 Lira pr. 100 Kg. — maa de brugte Skinner være opskaarne i mindre Stykker, medmindre de ere bestemte til Jernstøberier, som arbeide under Toldvæsenets Opsigt.

Indførselen af Hestekosøm har i 1892 for Sveriges Vedkommende været i Fremgang, hvorimod den norske Import af denne Vare er gaaet tilbage. Der er saaledes i de sidste Aar indført:

	1886. Kg.	1887. Kg.	1888. Kg.	1889. Kg.
Svensk Vare	Opg. mangler	Opg. mangler	40 000	60 000
Norsk —	40 000	56 000	42 000	50 000
	1890. Kg.	1891. Kg.	1892. Kg.	
Svensk Vare . .	138 000	176 000	290 000	
Norsk — . .	50 500	35 000	11 000	

Konkurrencen med Tydskland, Schweiz og Østerrige er fremdeles meget stærk, hvorhos der ogsaa er begyndt en selvstændig indenlandsk Industri i denne Branche, idet der er anlagt en Hestekosømfabrik i Pignerolo, beliggende mellem Turin og den franske Grændse i Valdensedalene. Denne stærke Konkurrence fra forskellige Kanter virker meget trykkende paa Markedets Priser, og Affærerne i Hestekosøm betegnes derfor for Øieblikket som lidet gunstige. Priserne paa denne Vare ere, som bekjendt, meget forskellige efter Sømmenes forskellige Nummere og Partiets Størrelse. For Svensk Hestekosøm opnaaes ved mindre Bestillinger (indtil 1 000 Kg.) 71—118 Lire pr. 100 Kg., for Bestillinger indtil 2 500 Kg. fra 68 indtil 115 Lire, og for større Partier fra 67 til 110 Lire, alt efter Sømmenes forskellige Nummere, c. i. f. italiensk Lossested. Varen ufortoldet.

Indførselen af finere Staalvarer, saasom Knive, Saxe, chirurgiske Instrumenter m. v. fra Sverige har, som i tidligere Indberetninger oplyst, af og til været forsøgt, men har stødt paa betydelige Vanskeligheder paa Grund af Konkurrencen med de engelske, tyske og schweiziske Fabrikater, hvis større Prisbillighed har givet dem et Fortrin hertilands, hvor lave Priser er en Hovedsag. Samtlige Importører, der have havt Anledning til at se svenske Frembringelser, have udtalt sig med stor Anerkjendelse om deres fortrinlige Kvalitet, men have ikke formaaet at skaffe dem Indgang hos det store Publikum. Der kommer af og til endnu mindre Forsendelser, og det tør muligens haabes, at disse Varer efterhaanden kunne vinde større Afsætning, naar deres overlegne Egenskaber blive mere bekjendte.

Træløst. Der har i de sidste Aar været indført:

	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
	Kub. Met.	Kub. Met.	Kub. Met.	Kub. Met.	Kub. Met.
Svensk	9 000	9 300	4 700	5 519	2 814
Østerrigsk	6 000	5 200	4 850	7 460	10 348
Nordamerika . . .	14 600	22 000	45 600	22 969	27 940
	29 600	36 500	55 150	35 948	41 102

Svenske Planker 3×8 og 3×9 Tommer blev i 1892 paa herværende Magasiner, alt efter Kvaliteten betalte med 66—68 Lire pr. Kub. Meter, altsaa noget mindre end i de foregaaende Aar, da de sædvanlig stod i 70—72, til hvilken sidstnævnte Pris de imidlertid nu i Begyndelsen af 1893 atter ere komne op.

Til Sammenligning hidsættes ogsaa Priserne paa Trævarer fra andre Lande:

Den her magasinerede østerrigske Træløst, der for den største Del kommer fra Tyrol, staar i følgende Pris: Bjælker, tilhugne med Øxe, 13 à 24 Centimeter, 40—44 Lire pr. Kub. Meter; Do. sagede, 25 Centimeter, 48—50 Lire pr. Kub. Met., — Do. utilhugne, 10 Centimeter (Top) 33—35 Lire

pr. Kub. Met., -- Bord, 1ste Kvalitet, 1 Centimeter, 72—75 Lire pr. Kub. M. -- Do. $1\frac{1}{2}$ Centimeter, 60—62 Lire pr. Kub. M., Do. $2\frac{1}{2}$ 3, $3\frac{1}{2}$, 4 à 6 Centimeter 56—58 Lire pr. Kub. M., Bord, 2den Kvalitet, 1 Centimeter, 58—60 Lire, Do. $1\frac{1}{2}$ Centimeter 48—50 Lire pr. Kub. M., Do. 2, $2\frac{1}{2}$, 3, $3\frac{1}{2}$ indtil 6 Centimeter, 45—46 Lire pr. Kub. M.

Amerikansk Pitch pine 1, $1\frac{1}{4}$, $1\frac{1}{2}$, 2 Tommer (Bord og Planker) 60—62 Lire; 3, 4, 5 Tommer 58—60 Lire pr. Kub. M. (I 1891 stod Prisen ogsaa paa Pitch-pine 2 à 3 Lire høiere.)

Af Kanadisk Trævirke (Spruce) ankom der i 1892 kun et ganske lidet Parti, 195 Kub. M. Der findes endnu af tidligere Indførsel noget af denne Vare paa Magasinerne. Prisen noteres for Planker paa 3×8 og 3×9 Tommer 47—48 Lire pr. Kub. Meter, men der vides intet at være solgt deraf i forrige Aar. Priserne paa Spruce siges for Tiden at være i synkende paa Afskibningsstederne.

Samtlige ovennævnte Priser ere beregnede for Trælasten, læsset paa Waggon fra Magasinerne.

Den største Del af den hersteds indførte Trælast er magasineret i Sampierdarena, der ligger tæt ved Genua paa den vestlige Reviera. Dersteds har for tre Aar siden Firmaet Fratelli Feltrinelli anlagt en Dampsag paa 50 Hestes Kraft, hvor det indførte Trævirke ogsaa bliver høvlet. Ved de øvrige Magasiner sages de indførte østerrigske Bjælker ved Haandkraft.

Af større Trælastforretninger kan nævnes 1) Fratelli Feltrinelli, Hovedforretning i Milano (Dampsag) med Filialer i Rom, Venedig, Desenzano, Verona, Sampierdarena ved Genua (Dampsag), Neapel (Dampsag) Messina og Bozen i Tyrol samt Triest. 2) Andrea Sanguinetti, via del Rivale 18 (Foce) i Genua. 3) Zanotti & Forni, Via Luccoli 20, Genua. 4) Antonio Barabino & figlio i Botzancto og 5) Fratelli Mezonio i Sestri.

Agenter: John Arfwedson, Via al Ponte reale 2, Oscar Goetzlof, Piazza Pelliceria 5, Ogtrop Successori, Vico dei Greci 2.

Møbler. Som oplyst i tidligere Aarsberetninger staar den indenlandske Industri af finere Møbler, forsaavidt angaar deres Form og kunstneriske Udstyr, paa et temmelig høit Trin, og en Indførsel fra de skandinaviske Lande vilde derfor have sine store Vanskeligheder, om end vor Industri, hvad angaar Soliditet og Komfort, er den italienske betydelig overlegen. Med Hensyn til simplere Møbler stiller imidlertid Forholdet sig anderledes. Paa dette Felt lader den italienske indenlandske Industri meget tilbage at ønske, og der kunde formentlig her være et Felt for skandinavisk Import. I de sidste Aar har der været indført adskilligt af de saakaldte Wiener-Møbler, og den raske Afsætning, som er bleven denne Artikel tildel, lader formode, at de skandinaviske Pindestole ogsaa skulde kunne vinde Indgang. Flere Forespørgseler herom have i den sidste Tid været rettede til Generalkonsulatet fra svenske Fabriker, og Underhandlinger have i Henhold hertil været indledede med herværende Importører, uden at det dog endnu vides at være kommet til noget bestemt Resultat. Generalkonsulatet skal i denne Forbindelse nævne følgende Firmaer her paa Pladseñ, der handle med den Slags Møbler: Solei Hebert & Cie, adr. Via Garibaldi 4, Alberto Issel, adr. Via Roma, II, og Angela vedova Peirano, adr. Piazza della Meridiana 28. Paa Foranledning har ogsaa Hr. Axel Bødtker (Nordmand) Adr.: Via Balbi 29, erklæret sig villig til at overtage eventuel Agentur her paa Pladsen i denne Artikel.

Færdige Døre, Vinduer, Vindueslemmer (Persiennier) har Generalkonsulatet i tidligere Indberetninger anbefalet som Importgjenstande, der vilde kunne have en Fremtid her paa Pladsen, hvor der for Tiden bygges i meget stor Udstrækning, og hvor det nævnte Bygningsudstyr hidtil ikke har været fabrikmæssig forarbejdet og saaledes har ladet meget tilbage at ønske, baade hvad Soliditet og Udstyr angaar. Til Underretning for svenske og norske Fabrikker, der muligens efter de i tidligere Indberetninger indeholdte Tilskyndelser maatte ville forsøge Forretninger hersteds i denne Branche, finder Generalkonsulatet at burde oplyse, at den gunstige Anledning for saadan Indførsel nu er betydelig reduceret, idet der i Milano i den senere Tid er anlagt Fabrikker, hvorfra deslige Bygningsarbejder leveres til Priser, hvormed udenlandsk Fabrikat paa Grund af Toldsatserne ikke kunne konkurrere.

Materiale for Fabrikation af Fyrstikker. Som forklaret i forrige Aarsberetning, hvortil henvises, er Italien intet Marked for vor Fyrstikindustri, hvorimod det er sandsynligt, at der haves Behov for Trævirke i mere eller mindre færdig Stand for den endelige Fabrikation. Oplysninger herom ville antagelig kunne erholdes hos Hr. Agent Oscar Goetzlof, Piazza Pelliceria 5, Genua.

Trævillæer. Indførsel af nordiske Træhuse ved Rivieraen er et Spørgsmaal, der antagelig nærmest blev fremkaldt ved de stærke Jordskjælv, som hjemsøgte disse Egne i Begyndelsen af 1887. Ved Beretningerne om denne ulykkelige Begivenhed, vaktes naturligen i Norden den Tanke, at der i Egne med saadanne Naturforholde maatte vise sig en sterk Tendents hos Befolkningen til at beskytte Liv og Gods ved at indføre et nyt og under lignende Katastrofer sikrere Bygningsmateriale. Flere Henvendelser angaaende Indførsel hertil af skandinaviske Træhuse rettedes dengang til Generalkonsulatet, der undersøgte Forholdene nøie og derom gav Meddelelse saavel i Skrivelser til Private, som i Aarsrapporterne. Sagen findes bl. a. udførligt udredet i Indberetning, dateret 18de Juni 1889, hvortil Generalkonsulatet tillader sig at henvise. Som deri anført, ere de Momenter, der væsentlig stiller sig til Hinder for Sagens Realisation, følgende:

1. Den overordentlig tætte Bebyggelse langs Rivieraen, det til Bebyggelse skikkede Terræns Kostbarhed og den deraf følgende Nødvendighed af at udnytte Byggegrunden mest muligt ved Opførelse af store og rentable Bygninger.

2. Det varme og fugtige Klima, der efter den almindelige Mening hersteds antages at ville give Træhusene en begrændset Varighed, samt den stærke Sommervarme, der befrygtes at ville befordre Udviklingen af Insekter i Trævirket, samt endelig

3. Befolkningens gennemgaaende ringe Lyst til at indføre noget nyt med Hensyn til Indretninger af Boliger og paa lignende Omraader.

Noget Forsøg paa Indførsel af fremmede Træhuse paa den italienske Riviera er heller ikke gjort, men Spørgsmaalet synes dog i nogen Grad paant at være bragt tillive, idet der af et italiensk Firma E. Piaggio paa den italo-amerikanske Udstilling i Genua 1892 i Parken var opført nogle mindre Bygninger af Pitchpine som Udstillingsgjenstand. Husene var meget vel gjorte og særdeles smagfulde, men gav i det hele mere Indtrykket af at være bestemte til at staa som Pryd i en større Park end til at tjene som Beboelseshuse, og der vides heller ikke her i den nærmeste Omegn at være

gjort nogen Bestilling deraf, naar undtages et Par Restaurationslokaler, som ere anbragte paa Terræner, der ere utjenlige til almindelig Bebyggelse.

Da der fremdeles ogsaa i den sidste Tid er indkommet Forespørgsler om Udsigterne for Indførselen af nordiske Trævillaer ved Rivieraen, har Generalkonsulatet troet at burde benytte en Anledning, der nu har frembudt sig, til igjen at optage Sagen for muligens at faa den prøvet. Generalkonsulatet er vistnok fremdeles af den Mening, at den omhandlede Artikel ikke har nogen Fremtid som Indførsels-gjenstand i disse Egne, hvor Træhuse neppe ville finde nogen almindelig Udbredelse udenfor tilfældige Bestillinger til Udstyr af større Parker eller lignende, men da Sagen har været adskillig omskrevet og drøftet, vilde det være af Interesse, om Spørgsmaalet ogsaa kunde blive praktisk prøvet. En saadan Anledning frembyder sig for nærværende. Endel Privatmænd have nemlig i Pegli, omtrent 10 Kilometer i Vest for Genua ved Rivieraen, indkjøbt temmelig betydelige, hidtil ubebyggede Arealer, som ere udparcellerede til Byggetomter for mindre Villaer. Stedet er overordentlig malerisk beliggende, er tildels skovbevokset og har et meget behageligt Klima, idet det paa Grund af Søens Nærhed ikke bliver for trykkende hedt om Sommeren, og der om Vinteren ved høje Fjelde i Nord haves Beskyttelse mod de koldere Vinde. Der anlægges nu opover Aasen gode Veie med Gasbelysning, hvorhos en Vandledning tilfører Villaerne godt Drikkevand. Der er allerede opført endel Villaer, som dels ere solgte, dels udleies til Fremmede, som ville tilbringe Vinteren i dette milde Klima. Paa Foranledning af Generalkonsulatet har dette Byggeselskab ogsaa drøftet Spørgsmaalet om dersteds at opføre Trævillaer, men har paa Grund af det ringe Kjendskab til disse Huses Skikkethed for Forholdene dog ikke fundet at kunne gjøre nogen Bestilling deraf, hvorimod Selskabet har erklæret sig villigt til, saafremt nogen Entreprenør i Norden maatte ville gjøre en Prøve, at indgaa paa en Overenskomst, hvorefter Selskabet skulde afgive de fornødne Grundstykker til de Huse, som maatte blive hidsendte til Forsøg. Grundstykkerne med paastaaende Huse skulde blive fælles Eiendom, som alt efter Omstændighederne skulde søges solgt eller udleiede, hvorved Udbyttet skulde blive fordelt pro rata efter den i Foretagendet fra hver Side indsatte Værdi, ligesom selvfølgelig ogsaa Skatter, Afgifter og lignende, saalænge Sameiet bestod, vilde blive at udrede efter samme Forhold. Dette skulde være Kontraktens Hovedtræk, men det følger af sig selv, at Byggeselskabet før den endelige Afslutning maatte have nøie opgivet den Pris, hvortil vedkommende Huse vilde blive at ansætte. Paa sin Side værdsætter Byggeselskabet sine Grundstykker til 10 à 12 Lire pr. ☐ Meter, en Pris, der efter Egnens Forholde vistnok er at anse for moderat*).

Med Hensyn til Toldbehandlingen af færdige Træhuse, skal bemærkes, at saadanne aldrig have været indførte herover, og at der saaledes ikke haves nogen tidligere Afgjørelse, men at det dog er sandsynligt, at Bjælkerne, Gulvplankerne og Tagbordene vilde blive betragtede som almindeligt Bygnings-Trævirke efter Toldtarifens 163 a og saaledes i Henhold til bestaaende Konventioner indgaa toldfrit. De bør imidlertid ikke være oljede og heller ikke være givne nogen Bearbejdelse, der angive en bestemt Anvendelse. Bjælkernes Indsnit paa Sammenføjningspunkterne antages dog ikke at hindre deres toldfrie Indførelse. Døre, Vinduer, Vindueslemmer og

*) I Genua, hvor Byggetomter er meget dyre (paa enkelte Steder 400 à 500 Lire pr. ☐ Meter), koster Arealer til villamæssig Bebyggelse i Byens Udkanter 100 à 110 Lire pr. ☐ Meter.

Udskjøringsarbeide vil derimod blive at fortolde, formentlig med 13 Lire pr. 100 Kgr. (No. 165) forsaavidt de ikke er forfærdigede af finere Træsor-ter. De bør ikke være maledede og ikke forsynede med Beslag. Nu gjælder imidlertid ved Fortoldning af Gjenstande, der bestaa af flere forskelligartede Dele, den Regel, at det hele klassificeres efter den eller de Dele, som betale høiest Told, og i det her omhandlede Tilfælde skulde saaledes det hele Hus blive at fortolde som Dørene, Vinduerne og Udskjøringerne. For at undgaa saadan Behandling, der vilde gjøre Indførselen umulig, vilde det være tilraadigt at forsende de toldfrie Dele af Materialierne for sig, saa de ikke indkom til samtidig Behandling med det øvrige, der er belagt med Toldafgift, — en Fremgangsmaade, der, efter hvad Generalkonsulatet har sikker Grund til at formode, ikke vilde være at anse som illoyal. I Peglis Kommune paahviler der Bygningsmateriale af Træ en Oktroi af 1 Lira pr. 100 Kgr. I Pegli er ingen Havn, hvor Materialierne i Tilfælde kunde ud-loses, og de maatte derfor gaa over Genua, hvorfra de enten vilde kunne kjøres ad en fuldkommen flad og god Landevei eller befordres tilvands med Lægter. At befordre Materialierne pr. Jernbane vilde formentlig for en saa kort Distance ikke være hensigtsmæssigt. Hvad Grundmurarbeide angaar, kan oplyses, at saadant her udføres godt og solid. Murarbeide af alt Slags gaar her i Almindelighed paa Akkord, hvorved der her i Genua i Almin-delighed betales 14 à 15 Lire pr. Kub. Meter. I Kommunerne udenfor Genua staar Prisen noget lavere.

Mulige nærmere Oplysninger ville kunne erholdes ved at tilskrive Gene-ralkonsulatet eller Byggeselskabet direkte. Dettets Formand er Hr. Comm. Amadeo Bert, adr. Salita dei Cappuccini No. 23, Genua.

Tr æ m a s s e. Som oplyst i foregaaende Aarsberetninger, har Importen af Træmasse i Italien først i de sidste 8 à 9 Aar vundet nogen egentlig Betydning. Siden 1886 har Indførselen udgjort:

	1886	1887	1888	1889
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Mekanisk . . .	7 097 400	5 310 900	4 416 546	4 715 400
Chemisk . . .	1 794 600	3 282 200	3 989 130	6 477 800
	1890	1891	1892	
	Kg.	Kg.	Kg.	
Mekanisk	8 922 100	7 028 000	4 752 000	
Chemisk	4 039 700	5 070 000	7 449 000	

Som det vil sees, har den samlede Indførsel i de 3 à 4 sidste Aar holdt sig nogenlunde paa samme Punkt, medens dog herved Importen af Cellulose er stegen i betydelig Grad paa den mekaniske Træmasses Bekostning.

Indførselen var i de to sidste Aar saaledes fordelt mellem de forskjel-lige Lande:

	1891.	1892.
Østerrige—Ungarn . . .	6 145 000 Kg.	7 770 000 Kg.
Tydskland	1 953 000 "	1 719 000 "
Schweiz	2 500 000 "	2 131 000 "
Norge og Sverige . . .	1 500 000 "	581 000 "
	12 098 000 Kg.	12 201 000 Kg.

Cellulosen kommer for den væsentligste Del fra Østerrige, hvis Total-Indførsel derfor ogsaa sees at være stegen i Forhold til den tiltagende Consumption af denne Artikel.

De betydeligste Importører i Italien ere følgende:

Ambrogio Binda & Cie, Milano.

Fratelli Ceccacci di Angelo-Guarcino (Rom).

Stabilimenti del Fibrens-Isola del Liri superiore (Caserta).

Cartiera Italiana, Turin.

Grugnola & C. successori } Milano.

Maffioletti Ercole e Soci }

Vanwiller & Cie, Milano.

Società delle Cartiere Medionali — Isola del Liri.

A. & C. Maspero, Milano.

Fratelli Tensi, Milano.

En af disse Importører, nemlig Vanwiller & Cie i Milano, opgiver tillige selv at drive Fabrikation af Træmasse.

Som Agenter for Træmasse i Milano har Generalkonsulatet erholdt opgivet: Nicola Ehnholt via Unione 13; M. Bötner, Lorso Piazza Romana 9; A. von Arthur, Piazza Cavour 7.

At opgive de almindelige Priser paa denne Artikel er yderst vanskeligt paa Grund af den ujævne Klassifikation. Da den største Afsætning foregaar i Milano og Omegn, har Generalkonsulatet henvendt sig til det dærværende Handelsmuseum, som har opgivet følgende Priser, dog med Forbehold paa Grund af den varierende Klassifikation:

for bleget Cellulose . . .	44 Lire	} pr. 100 Kg.
- ubleget — . . .	34 „	
- mekanisk Træmasse . . .	16 „	

Cellulose er toldfri, medens der paa mekanisk Træmasse hviler en Told af 1 Lira pr. 100 Kg, naar den er tør, og 50 Centesimi, naar den er vaad (mindst 50 % Vand.) For Toldbehandlingen er det nødvendigt, at Varen ved sit Udseende tilkjendegiver sig som Raastof, altsaa at den er gjen-nembullet eller paa anden Maade gjort utjenlig til at benyttes som Karton, hvorhos Varen bør ledsages af Oprindelsesbevis.

Fiskevarer. Indførselen af tørrede og konserverede Fiskevarer i Genua udgjorde i 1892 sammenlignet med de foregaaende Aar:

	1892	1888	1889.	1890.	1891.
	Kg.	Kg.	Kg	Kg.	Kg.
Norsk Vare	3 734 503	(5 883 595	4 748 608	4 643 799	2 539 339)
Fransk „	163 400	(526 297	419 705	435 188	50 000)
Labrador „	3 227 200	(4 510 263	2 417 548	2 761 704	2 050 000)
Foren. Stat. „	690 800	(522 294	2 111 461	618 957	1 107 104)
Islandsk „	527 900	(1 118 000	1 023 474	880 000	986 437)
	8 143 803	(12 560 449	10 720 796	9 339 648	6 732 880)

Af den i 1892 indførte norske Vare ankom:

i norske Fartøier	2 647 603 Kg.
i fremmed Skibe	1 086 900 -

3 734 503 Kg.

Forholdet mellem Stokfisk og Klipfisk fra Norge til Genua har i Tiden siden 1886 stillet sig saaledes :

	Stokfisk.		Klipfisk.		Tilsammen.
	Kg.		Kg.		Kg.
1886 . . .	2 482 520	-	1 323 555	-	3 806 075
1887 . . .	2 128 484	-	1 175 600	-	3 304 084
1888 . . .	3 152 970	-	2 140 625	-	5 293 595
1889 . . .	3 039 198	-	1 709 410	-	4 748 608
1890 . . .	2 753 352	-	1 890 447	-	4 643 799
1891 . . .	1 386 608	-	1 152 731	-	2 539 339
1892 . . .	2 449 090	-	1 285 413	-	3 734 503

Engrospriserne fra Entrepôt i Genua for vore Fiskevarer efter de forskellige Sorteringer, sammenlignet med Priserne for Fisk fra andre Lande, stillede sig i Aarets Løb saaledes :

	„Vestre“.	„Fin Hollandais“.	„Finmarks- fisk“.	Norsk Klipfisk.
	Lire.	Lire.	Lire.	Lire.
Januar	100	85	85	—
Februar	105	75	80	59—60
Marts	98—102	75	80	53
April	85	70	70	55
Mai	85	70	65	—
Juni	80	65	60	—
Juli	78—80	68—70	50	60
August	73—75	60—62	48—50	55
September	76	60	50—55	49—54
Oktober	75	65	65	50—52
November	78	65	60	50
December	82	68	60	40—45

	Labrador- fisk.	Islands- fisk	Fransk Klipfisk.
	Lire.	Lire.	Lire.
Januar	45	55	63
Februar	47—48	50—52	—
Marts	47—48	48—50	—
April	—	46	—
Mai	—	—	—
Juni	—	—	—
Juli	—	58—60	—
August	—	—	—
September	—	—	—
Oktober	52—55	57—59	—
November	50	53—54	—
December	40—45	47—48	—

Samtlige disse Priser ere for 100 Kilogram, Varen ufortoldet. Escompte 3 %.

De her anførte Klasser af Stokfisk, nemlig „Vestre“, „fin Hollandsais“ og „Finmarksfisk“, ere de, der i Almindelighed noteres, og hvis forhaanden-værende Priser danne Grundlaget for Bedømmelsen af Fiskemarkedets Stilling. Naar der ovenfor ikke er anført specielle Priser for Tromsøfisk, er Aarsagen den, at Tromsøfisken her endnu ikke har opnaaet nogen fast Stilling med egen Klassifikation. De Kjøbmænd, der med større, geografiske

Kundskaber forene større Indsigt i Fiskebranchen, have selvfølgelig fuld Rede paa, at den Fisk, som er fanget i Tromsø Distrikt, og ikke blot lagret og emballeret i Tromsø, er en Vare for sig, men denne større Indsigt indskrænker sig dog til Kredsen af de betydelige Importører, og man hører derfor Tromsøfiskeren hersteds tidt omtale som en Art Finmarksfisk. Ved Videre salg fra Indførselsmagasinerne gaar den ofte som Bergensvare, uden at den dog vides at have opnaaet Pris som „Vestre“. Vaarfisken fra Tromsø omtales her i Almindelighed som ret god Vare og opnaar undertiden samme Priser som „fin Hollands“, medens Vinter-Tromsøfiskeren, saavidt vides, ikke har været betalt højere end Bergens Samfæng.

Naar der ovenfor er talt om „Prisnoteringer“ for Fiskevarer, er dette noget uegentligt og tiltrænger en nærmere Forklaring. Nogen Notering, der har et officielt Præg som udgaaende fra en offentlig Institution eller fast Forening, gives her nemlig ikke. Der findes vistnok i Handelsbladet „Corriere mercantile“ og i „Listino dei depositi“ spredte Opgaver ogsaa over Fiskepriser, men disse have vist sig at være temmelig mangelfulde og ere derhos saa uregelmæssige, at de ikke kunne tjene til Grundlag for en paalidelig Rapport. De Noteringer, som ligge til Grund for Generalkonsulatets Indberetninger, ere derfor udelukkende støttede til Opgaver, indhentede hos Private, fornemmelig Mæglere, hvem Generalkonsulatet har lært at kjende som kyndige og paalidelige.

Fiske-Importen fra Norge til Italien er i de sidste Aar undergaaet ikke ubetydelige Forandringer, der i flere Henseender have givet disse Affærer et nyt Præg, idet de efterhaanden forflerede Kommunikationslinier ved at lette Forsendelsen af mindre Partier gjør det muligt for et stadigt tiltagende Antal Kjøbmænd at optræde som selvstændige Importører, medens tidligere Indførselen i Italien var koncentreret paa faa Hænder, og de til de forskjellige italienske Indførselssteder ankommende større Partier altid lagredes i Importørernes Magasiner, hvorfra de distribueredes til Detailhandlerne. En stor Del af disse sidste finde det nu fordelagtigere at tage Varen direkte og bestille denne fra Bergen til Forsendelse over Hamburg og Hull, paa hvilken Maade man ofte ser ankomme ganske smaa Partier, lige ned til ti Baller, ja, stundom endnu mindre. De med fremmede Fartøier over England og Tydskland til Genua ankomne Smaapartiets samlede Kvantum udgjorde i 1888 10 %, i 1889 31 %, i 1890 20 %, i 1891 21 % og i 1892 29 % af den samlede norske Fiskeimport paa nærværende Plads.

Denne stigende Tendents til Detail-Indførsel kan selvfølgelig ikke forblive uden mærkbar Indflydelse paa den hele Bedrift. Ligesom Importørernes Antal forøges, saaledes udvides naturligen ogsaa Kredsen af de norske Huse, som paa denne Maade blive interesserede i Fiskehandelen hersteds, idet de mindre Bestillinger efter Sagens Natur i Almindelighed ikke overtages af de større Exporthuse, der beholde sine tilvante Forbindelser med de større Firmaer hersteds, hvorimod Detail-Bestillingerne væsentlig effektueres af Huse, der tidligere ikke vare direkte interesserede i Indførselen hersteds. Da de større og kapitalstærkere Importører hersteds ved denne direkte Bestillingsmaade tabe en stor Del af sine tidligere Kunder blandt de italienske Detaillister, er det uundgaeligt, at de blive forsigtigere og mere tilbageholdende i sine Ordres end tidligere, da de havde en større Afsætningskreds, hvilket selvfølgelig ikke kan blive uden Følge for Konjunkturerne paa det norske Fiskemarked i det Hele.

Med Hensyn til den detaillerede Forsendelses Gavnlighed eller modsatte Virkning for den norske Fiskehandel i dens Højhed, høres der høist

forskjellige Anskuelser, alt efter det forskjellige Synspunkt, hvorfra Dommen fældes. Det udtales fra forskjellige Hold, at den detaillerede Forsendelse medfører en Fordel for Fiskehandelen derved, at Varen nu i mange Tilfælde kommer i bedre Stand til Konsumenterne, da herved undgaaes den længere Tids Oplægning paa Magasinerne her, hvorved Fisken, særligt i den varme Aarstid, ikke sjældent er udsat for Forringelse. I hvilken Grad dette er Tilfældet, er imidlertid ikke fuldkommen oplyst, men om det end, som paastaet, medfører en saadan Fordel, kan det paa den anden Side ikke lades ud af Betragtning, at Detailforsendelsen ogsaa har sine Skyggesider, navnlig gennem de hyppige Differentser angaaende Varens Kvalitet, som opstaar mellem de talrige Exportører og Importører, der nu komme i tilfældig og forbigaaende Forbindelse med hinanden. Det er klart, at større Huse paa Import- og Exportstederne, der i Aarrækker have staaet i Forbindelse med hinanden, og som gjensidig kjende hinandens Forretningsførsel, have lettere for at komme over muligt opstaaede Differentspunkter end Kontrahenter, der kun afslutte en tilfældig og forbigaaende Forretning med hinanden. Et Hus paa Indførselsstedet, der i en Række af Aar har havt en god Forbindelse i Norge, opgiver ikke lettelig denne, om der end skulde ankomme et Parti, som formenes at være af en ringere Kvalitet end betinget, og heller ikke Exportøren finder, om han end er sig personlig bevidst at have Ret, at burde stille en saadan Sag paa Spidsen, naar det gjælder en Forbindelse, hvormed han forøvrigt har fundet sig vel tjent, hvorfor Parterne i saadanne Tilfælde i Almindelighed ville være tilbøjelige til ved nogen gjensidig Imødekommenhed at søge Tvistepunktet bilagt. Deslige Hensyn gjælder imidlertid mindre overfor Smaa-Importen, hvor Forbindelserne hurtigere vexle. Her tror ingen af Parterne at have nogen særlig Grund til Eftergivenhed, og opstaaet Meningsforskjel med Hensyn til Varens Kvalitet og Leverancens Vilkaar viser sig derfor i saadanne Tilfælde vanskeligere at bilægge. Naar det dog ikke oftere kommer til Proces, hvilket, om Søgsmålet skulde blive at anhängiggjøre her, vilde være yderst generende for de norske Exportører paa Grund af Rettergangens Kostbarhed hertilands, saa er Aarsagen væsentlig at søge i de almindelige betingede Betalingsvilkaar, nemlig 3 Maaneders Accept mod Konnossement og Faktura, hvilket selvfølgelig i de fleste Tilfælde vil sikre Sælgeren mod temerære Indsigelser fra Kjøberens Side.

Naar Indførselen af norske Fiskevarer til nærværende Plads i 1892 ikke viser højere Ziffer end for et nogenlunde Middelsaar, saa er Aarsagen dertil vistnok at søge i den omhandlede tiltagende direkte Forsendelse til de øvrige italienske Importsteder, medens Varerne i tidligere Aar i adskillig større Udstrækning udlossedes og lagredes hersteds for siden at disponeres til andre Steder. Vistnok har den Dispensation i Fastereglernerne, som fra Geistlighedens Side gjentagne Gange har været givet under de sidste Aars Influenza-Epidemier, medført en ikke ringe Formindskelse i Fiske-Forbruget netop i den Tid af Aaret, da i Almindelighed den største Konsumtion foregaar, men det er ikke desto mindre antageligt, at Importen i hele Italien i 1892 dog har holdt sig paa sit Normalpunkt og muligens noget derover.

En stor Del af den hersteds importerede Stokfisk konsumeres paa selve Stedef og i Ligurien samt Nord-Italien forøvrigt. Desuden gaar endnu en Del deraf til Venedig, Ancona, Toscana, Neapel, Messina og Bari, dog for Tiden i aftagende Mængde over Genua, da, som nævnt, den direkte Forsendelse til de øvrige Steder gaar fremad. Alene ved at passere gennem Genuas Gader, særligt i Arbejderkvartererne, kan man gjøre sig en Fore-

stilling om den betydelige Fiskekonsumtion hersteds, idet man ved saagodt-som enhver Viktualiehandel ser Fiskeblødning foregaa i terrassevis opstillede flade Zinkbeholdere, hvor rindende Vand fra Vandledningen flyder ned fra den ene Beholder til den anden. Til forsvarlig Blødning ligger Fisken her i Almindelighed i Vand fra Søndag til Fredag, den almindelige Fastedag gjennem det hele Aar, da den væsentlig spises. I den aarlige Fastetid konsumeres den ogsaa paa andre Dage i Ugen. For at paaskynde Blødningen anvendes ogsaa af og til andre Midler, saasom Bankning og Soda. For at gjøre Fisken lys, skal der af og til have været brugt Kalk, men det paa-sees nu strengt fra Sundhedspolitiets Side, at der ikke anvendes skadelige Stofte samt, at der bruges frisk rindende Vand eller, at der i det mindste skiftes Vand saa ofte som muligt. I den varmeste Sommertid foregaar ikke Fiskeblødning i Udsalgsstederne, og særlig bliver det forbudt under Epidemier. Detailpriserne for Stokfisk varierer selvfølgelig efter Fiskemarkedets Stilling i det Hele. Naar den sælges tør, dreier Prisen for de bedre Sorter sig omkring Fr. 1.20 pr. Kilogram, og naar den er blødet, omkring 70 Cmi. Ved fuldstændig Blødning tiltager Vægten omtrent efter Forholdet 1: 2,25.

Den Klipfisk, som konsumeres hersteds, er væsentlig Islandsk og Labrador samt til sine Tider Fransk. Den norske Klipfisk har, mærkeligt nok, aldrig havt nogen Detail-Afsætning her paa selve Pladsen, men den herover indførte Vare omsættes hovedsagelig til Rom og Omegn, og for en Del derhos til Livorno, Ancona og Bari. Detailprisen for den Klipfisk, som sælges her, er omkring 1 Lire tør og 70 Cent blødet. Den lægges i Vand 1 Dag og tiltager i Vægt omtrent $\frac{1}{3}$.

Efter den nyere Tids store Fremskridt med Hensyn til Bevaring og Forsendelse af forskellige Slags Fødemidler i fersk Tilstand, specielt gennem sindrigt indrettede Fryseapparater, er ogsaa den Tanke opkommen at expedere fersk Fisk fra Norge til Italien. Naar undtages, at der er gjort et Par mindre Prøveforsendelser, er Sagen vistnok ikke kommen ud over de foreløbige Overlægningers Stadium, men da de herhen hørende Spørgsmaal muligens kan have Interesse for en større Almenhed og under enhver Omstændighed tjene til at belyse Fiske-Konsumtionsforholdene i det hele, har Generalkonsulatet troet at burde hidsætte endel Bemærkninger angaaende de Omstændigheder, hvorefter et saadant Foretagendes Gjennemførelse vilde være afhængig.

Som bekjendt, er Liguriens Kyst ikke meget fiskerig, og Indbyggerne langs den italienske Riviera have i Aarhundreder foretrukket at gaa ud som Sømænd paa Langreiser fremfor at drive Fiskeri ved Kysten. I Republikens Tid tiltrængtes ogsaa alt voxent Mandskab for at opretholde Genuas Herredømme paa Søen. Fiskeriet er derfor blevet en Bihaandtering for dem, som af en eller anden Grund have maattet holde sig hjemme. Særlig vanskeligt er ogsaa Fiskeriet her ved Kysten, der ligger ganske aaben uden ringeste Beskyttelse af Skjær eller Smaa-Øer og uden Fjorde og Bugter. Allerede i Middelalderen omtales Farvandet her som „et Hav uden Fisk,“ og Nutidens Statistik viser, at Fiskebedriften her i Egnen ikke er gaaet synderlig fremad, idet Indførselen af fersk Fisk til Genua Aar om andet alene udgjør ca. 500 000 Kilogram. Byen har for Tiden omtrent 200 000 Indbyggere, og der skulde saaledes ikke falde en større Konsumtion end $2\frac{1}{2}$ Kilog. fersk Fisk pr. Individ om Aaret, og i Virkeligheden end ikke saa meget, da en stor Del af den ferske Fisk gaar til Hotellerne og saaledes altsaa konsumeres af Fremmede. Da den i sig selv ringe Tilførsel

ogsaa foregaar meget uregelmæssigt, og Leverandørerne for en stor Del af sin daglig ankommende Vare ere bundne ved Kontrakter med de talrige Hoteller og Restauranter, kan det for Private ofte være forbundet med Vanskelighed at tilvejebringe en Ret fersk Fisk. Af disse Omstændigheder forklares ogsaa den store Konsumtion af tørrede og konserverede Fiskevarer her i Egnen.

Priserne paa fersk Fisk ere efter dette selvfølgeligt temmelig høie og efter Sagens Natur meget variable. Der findes vistnok ingen officiel Notering af Torvepriserne for fersk Fisk, men efter hvad der opgives, skulde Gjennemsnittsprisen være 3 Lire pr. Kilogram, idet der dog til sine Tider betales lige op til 5 Lire, medens Varen dog paa den anden Side, væsentlig i de varmeste Sommermaaneder, da den hurtig maa afsættes, sælges for Lire 2.50, ja endog for 2 Lire pr. Kg.

Under de her forklarede Omstændigheder synes det at skulle være en Selvfølge, at en forøget, regelmæssig Tilførsel af fersk Fisk paa engang vilde afhjælpe et Savn for Genua og tillige skulde være en lønnende Forretning. Saavidt kan forstaaes, maatte imidlertid Tilførselens Regelmæssighed være en Hovedbetingelse for et heldigt Udfald, og det turde vel være adskillig Tvivl underkastet, hvorvidt det samme Held vilde kunne antages at følge et Foretagende, hvorved betydeligere Kvanta paa en Gang, men sjældnere, vilde blive bragte ind paa Markedet. Selv om en Skibsladning af fersk Fisk fra Norge fordeltes mellem forskellige Lossesteder i Middelhavet, vilde dog antagelig hersteds blive at udlosse 100 000 à 200 000 Kilogram, og det vilde formentlig ikke være en ganske let Sag i Løbet af faa Dage at afsætte en saa stor Beholdning paa et Sted, hvor et helt Aars Konsumtion hidtil alene har udgjort omtrent 500 000 Kg., hvorfor det antagelig maatte være nødvendigt at disponere Varen ogsaa til andre Steder, da den formentlig, selv i den kjøligere Aarstid, ikke kan taale lang Opbevaring fra den Tid, da den udlosses fra Fryserummet, med mindre der paa Udlosningsstedet anlagdes et Etablissement, forsynet med de fornødne Apparater til dens fortsatte Bevarelse, en Foranstaltning, der formentlig vilde medføre ikke ubetydelige Omkostninger.

I Muligheden af Varens hurtige Disposition til andre Steder ligger vel egentlig Sagens Kjernepunkt. Forbindelsen med Mellem- og Nord-Italiens store Stæder Rom, Florentz, Bologna er let og hurtig, og Konsumtionen er dersteds selvfølgelig meget stor. Men en saadan Disposition vilde under enhver Omstændighed stille store Fordringer til de herværende Agents Dygtighed og Aktivitet, og Spørgsmaalet om at finde saadanne, vilde derfor være et af de Momenter, der vilde stille sig i Forgrunden ved Sagens Realisation.

Paa fersk Fisk hviler der i Italien ingen Told til Statskassen. Derimod er der i de fleste Steder at erlægge Stadstold (Octroi eller Dazio comunale). Denne udgjør i Genua:

For 1ste Klasse Fisk	28 L.	+	2 i	Torv-Afgift	=	30 Lire
" 2den "	12 "	+	2 -	—	=	14 "
" 3die "	6 "	+	2 -	—	=	8 "

alt pr. 100 Kg.

Efter Klassifikationen i Tarifferne er det ikke ganske klart, under hvilken Klasse den Fisk, hvorom her skulde blive Tale, vilde være at henhøre, men det kan oplyses, at en hertil ankommende Prøveforsendelse, bestaaende af Kolje, blev henregnet til 1ste Klasse med en Afgift af 30 Lire pr. 100 Kg. For de øvrige Byers Vedkommende kan eksempelvis anføres, at Stats-

tolden for fersk Fisk i Rom er 8 Lire, i Florenz 15 Lire, Livorno 2, Milano L. 8.64 samt i Turin 30 L. (i Turin have ogsaa en 2den og 3die Klasse med henholdsvis 15 og 5 Lires Afgift). Det er en Selvfølge, at det kun er den Fisk, som konsumeres i Genua, der hersteds belægges med Stædstold, saaledes at den Vare, som indføres herover for herfra at disponeres til andre Steder, passerer Genua uden Erlæggelse af Afgift.

Af det ovenfor udviklede vil det sees, at Trangen til Indførsel af fersk Fisk hersteds i høi Grad er tilstede, og at de i Italien gjængse Priser paa Landets egen Fisk antagelig ere høie nok til, at en konkurrerende Vare fra Norden skulde kunne bære Transport og andre Omkostninger, uden at komme opover det Maximum, hvortil frossen Fisk kunde forudsættes udbragt i Forhold til nyfängen, men at den praktiske Udførelse af et saadant Foretagende paa den anden Side vilde have sine store Vanskeligheder paa Grund af den Hasard, hvormed det vilde være forbundet til uregelmæssige Tider at kaste ind paa Markedet større Kvanta af en Vare, hvis Salg maatte ske temmelig hurtigt, og hvis Omsætning i det hele vilde være afhængig af mangfoldige Omstændigheder, som paa Forhaand ikke lade sig beregne, saasom Temperatur- og Veirforholde, samtidig Tilgang af nyfängen Fisk, m. V. Disse Betæneligheder vilde selvfølgelig for en Del bortfalde, om der paa Indførselsstedet anlagdes et Fryseri, men dette vilde paa den anden Side belaste Foretagendet med saa høie Omkostninger, at de ellers gunstige Prisforholde igjen i nogen Grad vilde blive forrykkede. Under enhver Omstændighed vilde Valget af Agent paa Pladsen være et Moment af bestemmende Vigtighed for Foretagendets Gjennemførelse, da vel neppe nogen Vare vilde være mere afhængig af vel planlagt Disposition end denne.

Indførselen af Tunfisk fra Spanien og Portugal er fremdeles betydelig. Efterat den aarlige Import heraf i længere Tid havde dreiet sig om $1\frac{1}{2}$ Million Kilogram, gik den i 1891 op til 4 302 000 Kilogram og udgjorde i 1892 4 282 500 Kilogr. Der udrustes hvert Aar Expeditioner fra Genua til Fangst af denne Fisk ved Spaniens og Portugals Kyster, hvor der for genuesisk Kapital er anlagt Etablissementer i dette Øiemed. Tunfisken, der antages om Vinteren at holde sig i Havstrækningerne mellem de azoriske og canariske Øer, søger i Slutningen af Mai ind i Middelhavet, som den igjen forlader ved Midtsommertid. Tilberedningen af denne Fisk, der kan opnaa en Vægt af 60—70 Kilogr., sker væsentlig ved Nedlægning i Olie i Blikdaaser. De simplere Dele af Fisken tørres. Kjødet er meget nærende og vinder en rask Afsætning for en Engrospris af omtr. 120 Lire pr. 100 Kg. Hvorvidt den staar i noget egentlig Konkurrenceforhold til Stokfisk og Klipfisk, er ikke ganske let at afgjøre. Allerede den betydeligt høiere Pris anviser dens Konsumtion Plads i de mere bemidlede Klasser, og det er vistnok ikke antageligt, at den med saa høi Pris vil kunne opnaa nogen større Udbredelse blandt Arbejderbefolkningen paa Land og i By til Fortrængsel af de betydeligt billigere tørrede Fiskevarer.

Røgesild. Indførselen af norsk Røgesild var i forrige Aar ringe. Med norske Dampskibe kom der tilsammen kun 179 Tdr. og med fremmede Dampskibe kan der ikke sees at være indført mere end 171 Tdr., altsaa tils. 350 Tdr. Varen roses som meget god, men den engelske Røgesild, der er af en ringere Kvalitet og derhos mindre af Volum, falder adskilligt billigere og har derfor lettere for at vinde Afsætning. Prisen er meget varierende, alt efter Aarstiden. Den væsentligste Aarsag til, at de større

Fiskehandlere hersteds ere tilbageholdne i sine Bestillinger af denne Artikel, er formentlig den store Risiko for dens Bedærvelse i den varme Aarstid, og da bratte Temperaturovergange sees ofte at medføre hurtige Prisfald. Da der angaaende denne Vares Indførsel og Konsumtion intet nyt af væsentlig Interesse er at berette, tillader Generalkonsulatet sig at hen-vise til den udførligere Redegjørelse derfor, som indeholdes i de tidligere Aarsberetninger, væsentlig for 1888 og 1889.

Torskelevertran. Indførselen af norsk Torskelevertran var i de sidste Aar: 1888: 816 Tdr., 1889: 815 Tdr., 1890: 2 113 Tdr., 1891: 1 200 Tdr. og 1892: 1 307 Tdr. Af sidste Aars Indførsel ankom 995 Tdr. i norske og Resten i fremmede Fartøier. Priserne ere for Tiden lavere end i forrige Aar, nemlig:

a) hvid, extrafin i Blikbeholdere med Trækasse	Lire 77.50
b) lys, i Træfustage — — — —	” 65.00
c) brun — — — —	” 63.00

franco bordo Genua, 3 % Svinding, 3 Maaneders Accept.

Hvaltran. Indførselen af norsk Hvaltran til Genua udgjorde i 1892 60 900 Kilogram. Med engelske Fartøier er ankommet 91 800 Kilogram. Af det under engelsk Flag indførte Kvantum er det dog sandsynligt, at en Del ogsaa har været norsk Vare. Prisen opgaves i forrige Aarsberetning at være: lys, 1ste Kvalitet 53 Fr., 2den Kvalitet 52 Fr. 25 C. og brun 50 Fr. 50 C. For Øieblikket findes intet af denne Vare paa Lager, og det er derfor umuligt at opgive nogen Pris, der selvfølgelig for en Vare, hvoraf der ikke importeres større Kvanta, idet hele er lidet konstant. Det er dog Generalkonsulatet meddelt, at Priserne i den sidste Tid har været betydeligt høiere end i forrige Aar.

Konserver. Forbruget af forskellige Slags Konserver, væsentlig af Lax og Hummer, er her ikke saa ganske ringe, men det er dog den engelske og amerikanske Vare, hvoraf der sælges mest, da den er betydeligt billigere end den skandinaviske. Af skandinavisk Konserver gaar her i Handlen endel Ansjos og Delikatessesild, hvorhos der vides i forrige Aar at være indført nogle Partier finere Konserver af norsk Fabrikat til Milano. Dersteds og i Turin skal der paa Grund af Vanskeligheder ved at skaffe fersk Fisk være ikke ringe Forbrug af konserverede Fiskevarer, og det turde være at anbefale at lade udstille Prøver af svensk og norsk Produkt i Handelsmuseet i Milano, hvor de større Handlende i Almindelighed søger Kundskab om de udenlandske Typer af de forskellige Varer og de derfor forlangte Priser.

Skind og Huder. Ogsaa i 1892 sees der af de i Handelstiden-derne offentliggjorte Manifeste, dels over Kjøbenhavn, dels over Hull og Hamburg, at være ankommet endel norske Kalve-, Lamme- og Gjedeskind, hvilke gaa til Garverierne i Turin og Milano. Hvor stor denne Indførsel har været, ser Generalkonsulatet sig ikke istand til med Sikkerhed at angive, men antagelig dreier det sig neppe om mere end 1000 à 1200 Skind i det hele Aar.

Øl-Indførsel. Denne har, som det vil sees af nedenstaaende Tabel, i 1802 været i fortsat Nedgang:

	1886.		1887.		1888.		1889.	
	Paa Fad. Hktl.	Paa Flasker. Stk.	Paa Fad. Hktl.	Paa Flasker. Stk.	Paa Fad. Hktl.	Paa Flasker. Stk.	Paa Fad. Hktl.	Paa Flasker. Stk.
Østerrige	1 189	13 433	1 427	61 830	745	35 384	1 595	65 812
Tydskland	739	19 930	910	36 906	1 797	45 239	2 042	20 805
England	63	9 729	18	7 473	148	6 364	74	9 011
Norge	—	—	—	—	—	—	—	—
Andre Lande	42	1 389	—	3 876	13	156	—	—
	2 033	44 481	2 355	110 085	2 703	87 143	3 711	95 628

	1890.		1891.		1892.	
	Paa Fad. Hktl.	Paa Flasker. Stk.	Paa Fad. Hktl.	Paa Flasker. Stk.	Paa Fad. Hktl.	Paa Flasker. Stk.
Østerrige	992	48 665	63	55 048	9	39 850
Tydskland	1 001	72 527	208	59 312	369	32 788
England	47	10 443	26	8 255	—	1 900
Norge	—	—	—	1 440	—	2 160
Andre Lande	306	966	179	2 872	28	2 102
	2 346	132 601	476	126 927	406	78 800

Tolden paa Øl er:

a. Den konventionelle Sats for Stater med Mestbegunstigelsestraktat	Lire	3.00
b. Tillægstaxt	„	19.20
	samlet Statstold	Lire 22.20

Dertil kommer Octroi (Bytold), der for Genuas Vedkommende udgjør „ 3.00
altsaa samlet Indførselsafgift i Genua Lire 25.20
pr. Hektoliter eller 100 Flasker. For Flaskerne hvorpaa Ølet er tappet, betales en Told af 4 Lire pr. 100 Kg.

Allerede denne høie Told anviser Øl her i Italien en Plads blandt Luxus-Artikler. Den anførte Tillægstaxt af L. 19.20 pr. Hektoliter blev bestemt i Slutningen af 1891, og de følgende Aars Nedgang i Indførselen viser dens Virkning som, nær sagt, prohibitiv. Naar dertil kommer de to sidste Aars gode Vinhøst og deraf følgende lave Vinpriser, er det let forstaaeligt, at Ølforbruget vil blive yderst ringe og indskrænket til den ikke talrige Kreds af Personer, for hvem Prisen ingen Rolle spiller. En Flaske Øl kan i Detailhandelen her ikke leveres under Fr. 1.20 (for enkelte Sorters Vedkommende 1 Fr.) og da man her kan drikke en god og sund Bordvin for 50 Centimes pr. Liter (ja endog billigere) vil det sees, at Italienerne med disse Toldsatser ikke kunne ventes i nogen nævneværdig Udstrækning at ville blive Kunder for vort Øl.

Da her imidlertid bor mange Fremmede, og Stedet derhos har en stadig tiltagende Reisetrafik, vil der dog selvfølgelig kunne ventes nogen Af sætning af skandinavisk Vare, og specielt skulde det muligens være Udsigt for Bryggerier i Bergen, hvorfra der vilde have en let og billig Transport med Fiskedampskibene, til med Held at kunne konkurrere med det tyske

og østerrigske Øl. Det svenske og norske Øl, som har været indført her, har af alle været rost som god Vare, der muligens vilde blive foretrukket paa Hotellerne, saafremt Øllet var tappet paa Flasker af den Form, som her bruges til Vin, nemlig Burgundertypen. Flasker af den hos os brugelige Form er her omtrent værdiløse, medens der for Tomflasker af Burgunderformen betales 15—20 Cents pr. Stykke. Da nu de tyske og østerrigske Importører have fundet det regningssvarende at rette sig efter denne Fordring fra de italienske Konsumenters Side, har deres Vare i Konkurrencen med vort Øl et Forsprang af et tilsvarende Beløb pr. Flaske. Naar der uagtet denne Omstændighed ikke destomindre har kunnet afsættes over 2 000 Flasker norsk Øl i forrige Aar, taler dette i høj Grad til Fordel for Varen. Hvorvidt det imidlertid vilde lønne sig for noget skandinavisk Bryggeri af Hensyn til det i sig selv ubetydelige italienske Marked at anskaffe Flasker af en ny Form, er imidlertid et Spørgsmaal, som Generalkonsulatet vil henstille til Producenternes Afgjørelse.

Fremme af vor Import i Nord-Italien. Som det af ovenstaaede vil sees, har vor Import i det forløbne Aar væsentligt dreiet sig om de samme tre Hovedartikler som tidligere, nemlig Jern, Træ og Fisk, til hvis Indførsel vore Interesser paa Genua, i Forbindelse med Stedets Betydning for vor Skibsfart, i det Hovedsagelige vil være knyttede. De tre nævnte Artikler have engang vundet en betydningsfuld Plads paa de her nævnte Markeder, og et fortsat Arbejde i disse Brancher vil sikkerlig, om Konjunkturerne ikke skulde forandre sig til vor Skade, bære ønskelig Frugt. Hvorvidt der med Held skulde kunne oparbejdes Afsætning af nogen større Betydning ogsaa for andre skandinaviske Varer, er et Spørgsmaal, der er vanskeligt at besvare. Mangeartede og særdeles komplicerede ere de Omstændigheder, som her maa tages i Betragtning, Befolkningens Sædvaner, Smagsretning og deraf følgende Behov, Mængden og Arten af konkurrerende Tilbud paa Markedet og fremfor alt Toldforholdene. Skjønt det vistnok er forbundet med store Vanskeligheder at indarbejde nye Indførselsbrancher i et fjerntliggende Land med et saa udviklet Protektionssystem som Italiens, turde energisk Arbejde dog ogsaa her føre til Maalet, saafremt der ikke viges tilbage for de Ofre, som uundgaaeligen maa bringes under den første Konkurrenceid.

Det er imidlertid ved Spørgsmaalet om Import her i Nord-Italien at bemærke, at Genua, uagtet sin fremragende Plads som Importsted, dog ikke i og for sig selv er noget Konsumtionscentrum af større Betydning. Forholdene ere her i mange Henseender meget enkle. Uagtet den store Rigdom, som her er samlet paa visse Hænder, og uagtet den gennemgaaende Velstand er Befolkningen her og i den nærmeste Omegn dog temmelig sparsommelig og depenserer, bortset fra enkelte Artikler, gennemgaaende forholdsvis lidet saavel paa Udstyret af sine Boliger som paa sin Levemaade. Genua er Arbejdets By, og Frugterne af den her paa alle Felter udviklede, alvorlige Virksomhed vurderes i Almindelighed høit til at gives Anvendelse paa unødig Luxus. De over Genua indførte Varer disponeres derfor væsentligst til Indlandets større Steder, hvor Behovet er større, og hvor ogsaa en mere udviklet Smag og forfinet Levemaade stiller større Fordringer til de af Udlandets Frembringelser, som indføres. Saavidt derfor kan forstaaes, er Konsumtionen i Milano, Turin og øvrige større Steder i Indlandet det væsentligst bestemmende, ialfald for Indførselen af finere Varer i Nord-Italien, og en mere indgaaende Undersøgelse af disse Byers Handelsforholde er det Forstudium, som vilde

være nødvendigt for Planer om videre Indførsel af vore Industriprodukter i Norditalien. Fremfor alt vilde det være nødvendigt at sætte sig i Forbindelse med dygtige Vare-Agenter i disse Steder, og at finde saadanne vilde formentlig ikke være vanskeligt. Som en Foranstaltning, der visselig ogsaa vilde bidrage til at gjøre vore Varer mere bekjendte, maa Generalkonsulatet anbefale Udstilling af Prøver i det i tidligere Aarsberetninger omhandlede Handelsmuseum i Milano (Museo di Commercio, Adresse: Via Santa Marta 16, Milano), hvis Direktion paa Foranledning af Generalkonsulatet har erklæret sig villig til i nævnte Øiemed at modtage Prøver med Angivelse af Priser og Salgsvilkaar. Forinden en eventuel Afsendelse af Prøver foregaar, vil det dog være hensigtsmæssigt at underrette Genuas Generalkonsulat derom, for at det Fornødne ligeoverfor Direktionen kan foretages.

Udførselsartikler fra Genua. Da ingen nye Udførsels-gjenstande ere tilkomne i Løbet af det sidste Aar, og der heller ikke for vedkommende Artikler i den sidste Tid er etableret nye, betydeligere Firmaer, tillader Generalkonsulatet sig, for at spare Gjentakelse, at henvise til forrige Aarsberetning, hvor der findes indtaget en nøjagtig Fortegnelse for de Branchers Vedkommende, der have Interesse for os som Kilder for vor egen Indførsel fra Italien.*)

Columbus-Fester, Italo-amerikansk Udstilling og videnskabelige Kongresser. Til Minde om Amerikas Opdagelse i 1492 blev der i Genua som Christopher Columbus's Fødested i September 1892 under den italienske Kongefamilies Nærværelse afholdt en Række Fester, hvis storartede Arrangements og glimrende Udstyr gav et høit Vidnesbyrd om denne Stads pekuniære Magt. Foruden ved talrige Optog samt Illuminationer af Havnen, Byen, Forterne og de omkringliggende Bjerger forhøiedes Festens Glans ved Besøg af saavel fremmede som italienske Escadrer. De fremmede Lande, som i September Maaned havde hidsendt Krigsskibe, vare: England, Tydskland, Holland, Frankrige, Spanien, Østerrige-Ungarn, Grækenland, Rumænien, De forenede Stater i Nordamerika, Mexico og den Argentinske Republik.

Fra Juni til Udgangen af November var der foranstaltet en italo-amerikansk Udstilling, der, som Navnet antyder, væsentlig skulde omfatte de Produkter og Industrigjenstande, som udvexles mellem Italien og Amerika. Udstillingen, der havde vundet en ikke ringe Tilslutning, gav et interessant

*) Med Hensyn til den i forrige Aarsberetning under dette Afsnit omhandlede Udførsel fra Genua af Kraftfoderstoffer (Arachides-, Sesam- og Coprahkager), saa har denne ogsaa i 1892 foregaaet antagelig i uforandret Udstrækning fra det herværende Firma Scerno Gismondi & Co, Adr. Via Luccoli 21, der tillige har ikke ubetydelige Olie-Leverancer til de nordiske Lande. Til Underretning for de Huse, som maatte agte at bestille Varer fra nævnte Forretning, finder imidlertid Generalkonsulatet ikke at burde lade uomtalt, at de Vanskeligheder paa Grund af forsinket Leverance, der allerede berørtes i forrige Aarsberetning, have gjentaget sig ogsaa i 1892 og vides at have medført ganske betydelige Ulemper for vedkommende Kjøbere, der ikke have faaet sine Varer i rette Tid og saaledes ikke have seet sig istand til selv at effektuere de Viderebestillinger, som de i Tillid til Leverancens prompte Udførelse herfra havde paataget sig. Da Aarsagen til disse Forsinkelser sandsynligvis har været en stadig stigende Efterspørgsel af Varen, turde det passerende indeholde et Vink om Nødvendigheden af ved eventuelle videre Bestillinger at gjøre disse i rum Tid i Forveien eller, om muligt, i Kjøbevilkaarene at stipulere en vis Erstatning for forsinket Leverance.

Billede af det italienske Arbeide saavel paa det praktiske som kunstneriske Omraade. De Afdelinger, som i Særdeleshed tiltrak sig vel fortjent Opmærksomhed, var Marmor og andre Stenarbeider, kunstnerisk udstyrede Møbler, Mosaik saavel i Sten som Træ, Sølv- og Guldarbeider, Porcelæn, Majolik, venetianske Glas- og Metalarbeider samt Afdelingen for Skulptur og Maleri, hvilken sidste vistnok ikke var saa omfangsrig, som man skulde have ventet her i Italien, men dog omfattede mange værdifulde Kunstsager. Afdelingen for Vin-Kultur viste ogsaa en glædelig Fremgang paa dette Omraade, hvor Landet eier saa store naturlige Rigdomme, der ved videnskabeligt Studium og rationelt Arbeide efterhaanden maa kunne hæves til en betydelig Produktion af udmærket Kvalitet.

Den med Udstillingen forbundne Sektion for Undervisningsvæsen maa i det Hele karakteriseres som temmelig tarvelig, men gav dog Indtrykket af, at der ogsaa paa dette Felt hertilands er vaagnet en stærk Sans for at fyldestgjøre Tidens Krav, og at der arbeides med Kraft for at gjenindhente det Forsømte. I én Branche frembød sidstnævnte Sektion dog en betydelig Interesse, nemlig i Afdelingen for Bogholderi og Studiet af Handelsvidenskab, — et Felt, hvilket Genua og de øvrige gamle Handelsstæder i Italien som sin Tids Banebrydere selvfølgelig ikke havde undladt ved denne Anledning at give et rigt Udstyr. Da det i denne Afdeling ogsaa var tilladt andre end Italianere og Amerikanere at udstille, var der samlet et Materiale af stort Værd. Af Skandinaviske Lære-Anstalter deltog Christiania Handels-gymnasium i denne Udstilling og blev tilkjendt Sølvmedaille*).

I September og Oktober afholdtes i Genuas Universitet 3 internationale videnskabelige Kongresser, nemlig for Botanik, Geografi og Sø-Ret.

Saavel Udstillingen som Festerne og de videnskabelige Kongresser trak under hele Sommeren og Høsten Fremmede i stor Mængde til Genua. For-nemmelig var Tilstrømningen af Reisende i September saa stærk, at Byens talrige Hoteller alene kunde afgive Plads for den mindre Del af de Besøgende, som derfor gennem en vel organiseret Indkvarterings-Komité skaffedes private Logier for en moderatere Pris end ved saadanne Anledninger ofte er Tilfældet.

Pengeforholde. Kursen paa italienske rentebærende Statspapirer (Rendita Italiana), der i 1890 havde bevæget sig mellem 94 og 95.50 og i 1891 mellem 90 og 96, begyndte i 1892 med en Kurs af 92 (uden Kupon) og havde i Aarets Løb følgende Noteringer paa Genuas Børs: 31 Jan. 93 Lire; 29 Febr. 92.66; 31 Marts 92.30; 30 April 93.05; 31 Mai 94.50; 30 Juni 96.30; 31 Juli 93.80; 31 August 95.60; 30 Septbr. 96.70; 31 Oktbr. 96.05; 30 Novbr. 97.20; 31 Decbr. 96.50**). Rendita Italiana er nominelt 5 % rentebærende, men Rentekuponerne ere belagte med en Skat af L. 13.20 pr. 100 Lire. For en halvaars Rentekupon paa 50 Lire erholdes saaledes kun Lire 43.40. Den effektive Rente med nærværende Kurs kan saaledes siges at være $4\frac{1}{3}$ %.

Italienske Papirpenge, der allerede i flere Aar have staaet betydeligt under pari (1890 1 %—2 %, 1891 indtil 3 %), sank i 1892 end yderligere, Kursen paa avista Paris begyndte saaledes i Januar 1892 med 102.40 og

*) Efter Udstillingens Lukning overgik der Bygningerne en Ildebrand, hvorved den største Del af disse nedbrændte. Det meste af Udstillingsgodset var vistnok allerede fjernet, men der fandtes dog ogsaa endnu endel Gjenstande tilbage, der i Forbindelse med Bygningernes Træmateriale repræsenterede en temmelig betydelig Værdi.

**) Rendita Italiana staaer for nærværende (medio April 1893) i 97.

havde i Aarets Løb følgende Noteringer: 29 Febr. 103.50, 31 Marts 105.12. 30 April 103.80, 31 Mai 103.10, 30 Juni 103.00¹⁾; 31 Juli 104.00²⁾; 31 Aug. 103.85; 30 Septbr. 103.10; 31 Oktbr. 103.70; 30 Novbr. 103.60³⁾; 31 Decbr. 104.00⁴⁾.

Betragtet i og for sig skulde de rentebærende Statspapirers i Aarets Løb stegne Kurs tyde paa almindelig Tillid og gunstigt fremadskridende Forholde paa det italienske Penge-Marked, og det maa derfor ved den første Betragtning af Forholdene vække Forundring ved Siden heraf at se en fortsat Stigning af Agioen paa Guld og fremmed Valuta. Ved nærmere Undersøgelse af Forholdene viser det sig imidlertid desværre, at den nærværende stærke Søgning af Rendita Italiana, der bringer Kursen op, væsentlig skriver sig fra indenlandske Kapitalister, og at denne forcerede Kapitalanbringelse for en stor Del er begrundet i Ængstelse for under de nærværende trykkede Tider at vove sig ind i andre praktiske Foretagender. Da for nogle Aar tilbage de store Jordegods- og Byggespekulationer i Rom og Neapel absorberede saa megen italiensk Kapital, gik „Rendita Italiana“ som en Følge heraf i lang Tid i stor Udstrækning over til fremmede Pengemarkeder, hvorfra Papirerne efter de nævnte Spekulationers uheldige Udfald og deraf følgende Usikkerhed og raadende Mangel paa fordelagtig Kapitalanbringelse efterhaanden maa søges tilbage ikke alene med stigende Kurs paa selve Papirerne, men ogsaa med den tildels deraf følgende forhøiede Agio paa den fremmede Valuta, hvormed Papirerne maa betales.

Den langvarige høie Agio har selvfølgelig ikke været uden Følger for den daglige Handel og Vandel. Generalkonsulatet har gjentagne Gange anbefalet ved Fragtslutninger paa Italien at være opmærksom paa de italienske Papirpenges lave Kurs, og i Certepartierne at bruge Udtryk, der kan afskjære enhver Tvivl om, hvad der har været Parternes Mening med Hensyn til den Valuta, hvori Fragten bliver at udbetale, saaledes at der f. Ex. sættes „Francs i Guld“, eller „at betale ved Avista paa Paris, London“ og lignende.

Som ganske interessant og betegnende for Forholdene omtalte Generalkonsulatet ved en tidligere Anledning i en Rapport det Misbrug, som for faa Aar tilbage gjordes med Postanvisninger paa Udlandet. Det viste sig nemlig som en god Speculation at trække Postanvisninger til det høiest tilladte Beløb her i Italien til Vener i Udlandet, idet Indbetalingen kunde effektueres gennem italienske Papirpenge, der stod under pari, medens Udbetalingen i Udlandet foregik enten i Guld eller i Banknoter, der stod i pari. Man erhvervede altsaa alene ved en Indsats af Postanvisningsgebyret en Kredit i Guld af de indbetalte Banknoters paalydende Beløb. Efter at være hævede i Udlandet vendte Pengene i Almindelighed tilbage til Italien i Form af Bankanvisninger og anvendtes selvfølgelig atter i tidligere Øiemed. Ved Afregningen med vedk. fremmede Postvæsen maatte det italienske Postvæsen for 100 Lire, indbetale i Papir, godtgjøre Udlandet 100 Fr. i Guld og derved altsaa udrede den ikke ubetydelige Agio. Mod denne Spekulation paa den italienske Statskasse maatte der selvfølgelig skrives ind ved en

¹⁾ Agioens Nedgang i Mai og Juni bevirkedes ved de forfaldne Terminer for Silkesalg i Udlandet, der bragte mange Penge ind i Landet.

²⁾ Agioens Stigning i Juli var begrundet i Couponernes Udbetaling for Rendita Italiana, hvorefter en særdeles stor Del befandt sig paa udenlandske Hænder.

³⁾ Agioens Nedgang omkr. Septbr., Okt. og Nov. bevirkedes derved, at der paa denne Tid strømmede fremmede Accepter ind i Landet for et temmeligt betydeligt Vinsalg efter den heldige Vinhøst.

⁴⁾ Avista Paris staar for nærværende (medio April 1893) i 104.25.

Bestemmelse om, at alle Postanvisninger til Udlandet vilde være at indbetale i Guld. At trække en Postanvisning paa Udlandet fra Italien er derfor en temmelig kompliceret Operation, idet man nemlig, forinden man begiver sig til Postanstalten, først gennem Kjøb maa skaffe sig det fornødne Guld, hvilket paa mindre Steder, hvor der ikke er etableret Vexelerer, ofte er vanskeligt nok.

En lignende, ved den høie Agio umuliggjort Spekulation har i den sidste Tid været sat i Værk til ganske betydelig Ulempe for den mindre Omsætning, idet Sølvpenge til betydelige Beløb samles op og sendes til Udlandet. Foretagsomme Vexelerer trække nemlig Sølvpenge til sig ved at lade sine Agenter besøge de Steder i Byerne, hvor der samles megen Sølvmynt og der tilvexlo sig saadanne, ja, endog ved at lade dem bereise Rivieraen og andre Steder, hvor der er stærkt Besøg af Fremmede, som erfaringsmæssig gjøre sine Betalinger i Metal i større Udstrækning end Landets egne Indbyggere. Paa denne Maade at indsamle Sølv en masse er selvfølgelig forbundet med Udgifter for vedkommende Spekulanter, men kan dog betale sig, da italienske Lirer ere gangbare i Nabolandene, Frankrige og Schweiz, og saaledes ved at skaffes over Grændsen, kan anvendes til Indkjøb af Bankanvisninger, ved hvis derpaa følgende Salg i Italien, der tjenes Dagens Agio. Denne Spekulation medfører som sagt, ialfald her i Norditalien, den allerstørste Ulempe, idet her raader en saadan Mangel paa Sølvmynt, at Detailhandlere allerede have begyndt at maatte tilforhandle sig den mod Overpris for at kunne tilfredsstille sine Kunder, der skulde have Penge tilbage ved Indbetaling af Papirpenge.

Ogsaa paa mindre Papirsedler har der i den sidste Tid her i Egnen begyndt at vise sig stor Mangel. Den egentlige Grund hertil er endnu ikke ganske opklaret. Vistnok gaar der en betydelig Mængde 5 og 10 Lire-Noter til Sydamerika, hvor de italienske Emigranter, der have liden Rede paa Bankanvisninger, forlange hos Bankiererne at blive forsynede med disse Sedler, naar de skulle hjemsende opsparede Penge til sine Slægtninge, men det er dog ikke sandsynligt, at herved kan absorberes saa store Masser, at det kan vise nogen saa mærkbar Indflydelse paa Landets cirkulerende Seddelmasse, og det er derfor nærmest antageligt, at de smaa Sedler for Tiden samles paa enkelte Hænder i et eller andet Spekulationsøiemed. Sedler paa 5 og 10 Lire udstedes udelukkende af Staten, medens de større Sedler fra 25 til 1 000 Lire emitteres af Banca Nazionale, Banca di Napoli, Banca di Sicilia, Banca Nazionale di Toscana og Banca di Credito di Toscana, hvilke to sidste imidlertid antagelig ville gaa op i Banca Nazionale. Penge-sedler udstedtes derhos hidtil ogsaa af den for Tiden under Likvidation værende Banca Romana.

Paa Grund af den betydelige, ledige Kapital var der paa Laanemarkedet her i Genua i 1892 ingen egentlig Mengel paa Penge, og Renten holdt sig temmelig lavt, nemlig omkring 4 % mod personlig Garanti og 3 $\frac{1}{2}$ % ved Deposition af italienske Statspapirer, men uagtet denne Overflod af Penge, vare dog ogsaa i 1892, ligesom i det foregaaende Aar, Laangiverne temmelig tilbageholdne, saa at Handelen for sit Vedkommende ikke kan siges at have nydt synderlig Fordel af den betydelige uanvendte Kapital.

Nogen Forstyrrelse indtraadte i Aarets Løb ikke inden Genuas Handelsverden, og der indtraf ingen Fallissements af nogen Betydning. Uagtet de betydelige finansielle Vanskeligheder, som nu omkring 5 Aar have raadet

i Italien, have Forholdene dog paa nærværende Plads i det hele vist sig sunde og solide.

Staden Genua vil i den nærmeste Fremtid optage et Kommunelaan, stort 15 Milioner Lire. Laanet vil gennem et Konsortium af Banker (nemlig Credito Mobiliare, Banca Generale, Cassa Generale, Cassa Generale di Genova, Cassa di Sconto di Genova og Banca di Genova) blive udbredt i $4\frac{1}{2}\%$ rentebærende Obligationer paa 1000 Lire til en Kurs af 965 med Rentekuponer betalbare 1ste April og 1ste Oktober. Efter Forlydende agtes Laanet ikke amortiseret i visse Terminer; de nærmere Betingelser, saasom Fristen for Obligationernes eventuelle Opsigelse fra Kommunens Side m. v. er imidlertid endnu ikke bekendtgjort.

Sundhedstilstanden var i 1892 tilfredsstillende, og der har gennem det hele Aar kunnet udfærdiges rene Sundhedspas. I Begyndelsen af Aaret herskede her, som paa de fleste Steder i Europa, en temmelig stærk Influenza-Epidemi, der dog ikke har medført nogen større Fare. Den regelmæssige Dampskibs-Forbindelse med forskellige Steder i Sydamerika, der have været smittede af den gule Feber, har selvfølgeligt vakt endel Frygt for denne Sygdoms Overførelse hertil, saameget mere som der blandt de hjemvendende Emigranter af og til er forekommet Tilfælde deraf, men nøiagtig Undersøgelse, Desinfektion med fornøden Isolering ved Karantæne-stationen Asinara af Passagerer, der under Overreisen have været angrebne af mistænkelig Sygdom, har vist sig tilstrækkelig til at afværge Faren. Under den i forskellige Lande i Sommer- og Høstmaanederne optraadte Kolera-Epidemi var der af de herværende Myndigheder taget energiske Forholdsregler, og der var under Sommerens stærke Besøg af Fremmede hverken i Land eller Ombord paa de i Havnen samlede talrige Krigsskibe konstateret noget Tilfælde af Kolera.

Norske og Svenske Firmaer i Genua, John Arfwidson, Agenturforretning, fornemmelig i Træ- og Jernvarer samt Fisk. Via al Ponte reale 2. Axel Bødtker, Import af Fiskevarer, Agentur- og Skibsmæglerforretning, Via Balbi 29. F. W. Mowinckel, Agenturforretning, fornemmelig Fiskevarer og Trævarer, Piazza Pelliceria 5. H. Trumpy, Agentur, Spedition og Skibsmæglerforretning, Via Fossatello 16.

Afmønstringer og Paamønstringer. Der er i 1892 afmønstret fra norske Fartøier 32 Mand. Paamønstret paa norske Fartøier 33 Mand. Der anmeldtes 3 Rømningstilfælde fra norske Fartøier.

Læseværelser for Sømænd. Som omtalt i forrige Aars Indberetning, har der ved den skotske Havnemissions velvillige Imødekommenhed i det sidste Aars Tid været Adgang for vore Sømænd til at benytte Læselokalerne i det nyindrettede „Sailors Rest“. Dette er beliggende ved Havnen, er stort og rummeligt og har flere Forsamlings- og Læseværelser, hvor der i en egen Afdeling nu findes udlagt skandinaviske Tidender og Bøger.

Harald Asehe.

St. Petersburg.

Skibsfarten 1892.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragt.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.		Ant.	Tons.	Seilskibe. Kr.	Dampskibe. Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.				
I. Ankomne.												
Fra Norge til Hovedstationen . .	6	519.56	8	1 601.02	-	-	1	538.99	15	2 659.57	5 550	18 940
„ Norgetil Vicekonsulsstationerne . .	19	1 561.59	19	4 521.66	-	-	-	-	38	6 083.25	23 070	54 610
„ andre Lande til Hovedstationen . .	34	14 319.37	10	3 795.73	-	-	1	2 440.67	45	20 555.77	465 710	79 400
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . .	56	20 207.55	30	25 557.08	21	7 524.52	12	3 679.35	119	56 968.50	217 090	23 940
Ialt	115	36 608.07	67	35 475.49	21	7 524.52	14	6 659.01	217	86 267.69	711 420	176 890
II. Afgaaede.												
Til Norge fra Hovedstationen . .	2	1 284.53	-	-	3	1 571.68	2	497.28	7	3 353.49	8 910	-
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne . .	-	-	-	-	9	1 151.66	6	984.81	15	2 136.47	-	-
„ andre Lande fra Hovedstationen . .	11	2 397.16	9	4 990.91	24	9 585.56	9	2 888.22	53	19 861.85	22 740	195 000
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . . .	70	23 318.08	21	11 386.25	17	4 823.92	34	21 387.03	142	60 915.28	233 730	82 090
Ialt	83	26 999.77	30	16 377.16	53	17 132.82	51	25 757.34	217	86 267.09	265 380	277 090

Til Distriktet ankom 120 svenske Fartøier drægtig 37 169 88 Tons, deraf 85 Dampskibe drægtig 28 425.13 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen R. 784.11, ved Vicekonsulsst. R. 2 134.64, hvoraf tilfaldt Generalkonsulatet R. 914.63. Af svenske Skibe ved Hovedstationen R. 789.69, ved Vicekonsulsst. R. 464.22, hvoraf tilfaldt Generalkonsulatet R. 212.22. Ialt tilfaldt Generalkonsulatet R. 2 727.75. Expeditionsafgifter af norske Expeditioner R. 52 50, svenske R. 54.71, fælles R. 98.76.

Aarsberetning dateret 17de April 1893.

Den norske Skibsfart paa Distriktet aftog med 1891 med 9 Skibe og 14 745 Tons; at Bruttofragterne ogsaa er aftaget betydeligt, forklares af, at et stort Antal norske Skibe i 1892 paa Grund af Kornexportforbudet forlod Distriktets Havne i Ballast. Paa norske Skibe paamønstredes ved Hovedstationen 31 og afmønstredes 40 Mand.

I 1892 ankom til St. Petersburg og Cronstadt 1 041 Dampskibe paa 891 853 Tons og 352 Seilskibe paa 96 159 Tons, ialt 1 393 Skibe paa 988 012 T. mod 1 472 Skibe paa 960 162 Tons i 1891. Af de ankomne var engelske 610, dr. 580 059 T., tyske 203, 113 413 T., danske 196, 126 183

T., russiske 121, 54 945 T., hollandske 29, 19 838 T., franske 6, 1247 T., spanske 5, 4 606, østerrigske 2, 1 625 T., italienske 1, 945 T. Skibsfarten i Kronstadt varede fra 26de April/8de Mai til ¹⁴/₂₆ November.

Fra Norge indførtes til St. Petersburg: 19 905 Tdr. Sild, 119 Tdr. Tran og 1 431 Tons Feltspat.

Fra Sverige indførtes 2 965 Tdr. Sild, 16 678 Ctn. Takjern, 6 700 Ctn., 29 211 Bundter, 39 110 Ringe og 1 812 Kolli Stangjern, 214 Kolli Jernplader, 406 Kolli Staal, 550 Fade Rødfarve, 16 730 Ctn. og 1 432 Tons Kridt, 34 382 Fade Cement, 1 109 500 Stkr. Tegl, 63 002 St. tomme Fade, 340 Tons Feltspat, 27 860 Stk. Lerrør, 91 Kolli Maskiner, 1 696 Fade Kobbervitriol, 1 395 Kolli bearbejdet Træ, 172 Kasser Glas, 243 Kolli Agerbrugsredskaber, 115 Sække Gjødningsstoffer, 30 Kasser Ansjos og 60 Kolli Cellulose.

Til Norge udførtes 63 200 Pud Petroleum. 167 000 Kubikfod Aspetræ til Christiania, og 66 000 Kubikfod Aspetræ til Fredrikshald.

Trælastudførselen fra St. Petersburg i 1892 var ialt 1 271 270 Std. Dusin Bord og 484 000 Kubikfod Aspetræ. Deraf gik til Storbritannien og Irland 819 414 Std. Dus. Bord, 30 778 Stk. Pulp-wood, 63 523 do. Rundholz, 209 354 do. Props, 657 290 do. Splitwood, 341 146 do. Rickers. Til Tyskland gik 125 712 Std. Dus. Bord, til Holland 237 480 do., 937 Stk. Rickers, til Belgien 6 889 Std. Duss. Bord, 6 707 Stk. Splitwood, 3 838 do. Rickers, til Frankrige 23 700 do.. 81 779 Std. Duss. Bord.

I Mai Maaned ophævedes Exportforbudet for Mais og Havre, i Juni for alt Slags Korn undtagen Rug, Rugmel og Klid samt Produkter deraf, og i August for de sidstnævnte. Man skulde troet, at Handel og Søfart herved vilde have faaet større Liv, men dette blev ingenlunde Tilfældet og Udførselen af Korn fra St. Petersburg til Skibsfartens Slutning udgjorde saaledes kun af Hvede 4 140 Tschetwert, Havre 588 944, Rug 739 og Linfrø 138 868 Tschetwert, mod i 1891 665 000, 2 469 200, 841 000 og 403 400 Tschetwert.

Den hele Kornudførsel over den russiske Grændse, indbefattet den kaukasiske Sortehavsgrændse og Finland, opgik til 195 329 000 Pud til Værdi 16 317 000 Rubel, mod 389 549 000 Pud til Værdi 352 583 000 R. i 1891.

Af andre betydeligere Artikler udførtes fra St. Petersburg til forskellige Lande: 37 700 Pud Tougværk, 23 700 Pud Drev, 1 231 600 Pud Lin, 571 700 Pud Codilla, 535 300 Pud Mineralolier, 818 200 Pud Petroleum, 27 700 Pud Talg, 45 200 Pud Smør, 15 400 Pud Potaske, 78 900 Pud Glycerin, 2 031 900 Pud Oliekager, 810 100 Pud Benmel og Benkul, 38 700 Pud Tarme, 31 700 Pud Børster, 19 200 Pud Kalvehuder, 166 000 Pud Uld, 85 800 Pud Klid.

Vicekonsulen i Reval meddeler, at Skibsfarten dersteds viser en betydelig Tilbagegang, paa Grund af Udførselsforbudet samt de daarlige Konjunkturer i det Hele.

I Baltischport er Søfarten i det Hele tiltaget; dog bestod Importen især kun af Sild og Sydfrugter.

Begge de nævnte Havne var i Vinter stængt af Is.

Efter Meddelelse fra Vicekonsulen i Narva indførtes dertil i 1892 666 000 Pud Bomuld, 80 000 Pud Jute, 87 000 Pud Støbejern, 288 000 Pud Stenkul, 27 000 Pud Kokes, 16 500 Pud norsk Sild, 15 000 Pud ildfast Teglsten.

Der ankom til Narva 101 Skibe, hvoraf 20 norske dr. 7 182 Tons.

Skibsaftgifter i Narva for ind- og udgaaende er 98 Kopek pr. Læst à 2 Ton, hvorhos hvert Skib i Toldexpedition betaler 12 Rubel 50 Kopek. Alle Afgifter er lige for Damp- og Seilskibe.

Den samlede Værdi af Ruslands Vareudførsel over den europæiske Grændse var 470 612 000 Rubel eller ca. 23 Mill. R. mindre end i 1891. Indførselen samme Vei var 367 385 000 R. mod 348 663 000 R. 1891.

Indførselen af saltet, tørret og røget Sild var 9 199 000 R., Raame-taller 33 817 000 R., Metalfabrikater 12 793 000 R. og Maskiner og Apparater 24 152 060 R.

Ruslands Toldindtægter i 1892 var 135 061 500 Kreditrubler.

Efter Forordning af Marineministeriet er fra og med Begyndelsen af dette Aars Navigation alle Skibe, som passerer Newa-Broerne, pligtige at betale Lodspenge efter følgende Taxt:

for Nicolai - Bryggen 2 Kopek pr. Læst à 2 Ton.

„ Palato- — 2 — — — — —

„ Troitzki- — 1 — — — — —

„ Alexander — 1 — — — — —

for opgaaende og lige meget paa Tilbageveien. Alexanderbroen erklæres at være Grændsen for Lodskommandoens Virksomhed.

Vexelkursene paa St. Petersburgs Børs var den 30te December:

London . .	Rub. 98,85,	98,60,	98,80 pr.	10 £
Amsterdam .	— 81,85,	81,60,	81,75 „	100 H fl.
Berlin . .	— 48,40,	48,30,	48,40 „	100 Rm.
Paris . .	— 59,21½,	59,20,	59,25 „	100 frcs.

Gust. M. Damberg,

Vicekonsul.

Mexiko.

Aarsberetning dateret 7de April 1893.

Til Vicekonsulaterne ankom fra fremmede Lande med Ladning 28 norske Skibe dr. 12 088 Tons, og i Ballast 64 dr. 20 112 T., ialt 92 dr. 31 200 T., hvoraf Dampskibe 24 dr. 11 572 Tons.

Frlagt Konsulatafgift af norske og svenske Skibe \$ 407.76.

Guaymas (fra Vicekonsul W. C. Lund). Regnmangel i hele 1892 bevirkede delvis Uaar i Sonora, især i Guaymas Dalen, og heraf fulgte trykket Omsætning; derhos har Sølvmarkedets lave og fluktuerende Tilstand naturligvis standset Importen. Aaret har derfor ikke været saa godt som tidligere.

Importen foregik som sædvanlig især fra de forenede Stater med Jernbane og fra Europa med Seilskib eller Jernbane via New Orleans. Exporten gaar næsten udelukkende til de forenede Stater undtagen Phosfat fra Øerne i Bugten, al Sølvalm gaar til de forenede Stater.

Lovgivningen om Skibsfart er uforandret, ligesaa Tonnage- og Fyr-samt Lodsafgiften.

De i sidste Rapport omtalte Dampskibslinier, vedligeholder sine Ruter, „Newbern“ til San Francisco med Anløb af Alejandro, Mazatlan, Altata, og „Porfirio Diaz“ paa Kysten indtil Manzanillo og „Korrigan“ til Santa Rosalia. Dampskibet „Carmen“ er sat i Rute mellem denne Havn og Carmen Øen medførende Salt og tilbage med Stykgods og Provisioner.

Alle hidkommende amerikanske Skibe medfører som Regel Trælast fra Puget Sound og Humboldt Bay og gaar enten tilbage i Ballast eller tager Gibs fra Øen i Bugten.

Europæiske Skibe indfører Stykgods, navnlig fra Kontinentet, Hamburg eller Bordeaux, og udlosser Dele af sin Ladning i Mazatlan og Resten her, samt vender sædvanlig tilbage via Manzanillo eller centralamerikanske Havne med Ceder, Fustic eller Brasiltræ. Disse Skibe er sædvanlig fragtede for Frem- og Tilbagereise.

Jernbaner. Sonorabanen, den eneste i denne Stat, undtagen den korte smalsporede til Imuris Gruberne, har saavidt vides havt et godt Aar. Det er sandsynligt, at særskilte Passager- og Godstræn snart vil sættes i Gang. Nogen Jernbanebygning er ikke foregaaet i Aaret.

Grubedriften har lidt ved det stærke Fald i Sølvprisen i de forenede Stater og Europa; dog har de gamle Gruber været drevet med godt Udbytte, og nye holder paa at aabnes. Coloradogruben ved Minas Prietas og La Dura ved Ortiz er fremdeles de vigtigste i Staten. En stor Smeltehytte paatænkes oprettet ved Imuris.

Opmærksomheden er nylig bleven rettet paa de store og værdifulde Guldvaskerier, der nu delvis drives. La Ciniega og Los Llanos er store Bedrifter; man tror at de staar i Forbindelse med rige Kvartsgange og der forestaar muligens fra Sonora lignende Bevægelse i Kvartsgruber som i sin Tid i California. Nylig er ogsaa kommet Meddelelse om rige Guldvaskerier. opdaget i Nedre California ved Bugten, mellem 30—31⁰, 7 Leagues fra Kysten fra Puerto de Arroyo di Patover, ca. 150 Miles nord for Mulege.

En Zinobergrube ved Navn Esperanza blev for en Tid siden aabnet og skal give godt Udbytte. Den skal give 60—70 % rent Kviksølv af ligesaa god Kvalitet som den nye Abnaden Grube i California. Et engelsk Syn-
gikat bød \$ 100 000 for denne Eiendom, hvilket blev afslaaet.

Man har ikke paabegyndt Drift af de i sidste Rapport omtalte San Marcial Kulgruber, men dette vil sikkert ske snart, da Udsigterne er gode, Gangene store og Kullene udmærkede.

Agerbruget har lidt af Regnmangel, der har bevirket delvis Uaar, hvorfor alle Produkter stod i overdrevne Priser. Selv Hø maatte indføres fra de forenede Stater, især fra den nordlige Del af Arizona.

Der er anlagt store Vandingsledninger af Private og Staten i Yakee River Dalen, for at bringe Vand ind til Landet mellem Floderne Yakee og Mayo; naar disse er færdige, vil derved 100 000 Acres af bedste Sort Jord blive vandet. Dette Land vil Regjeringen disponere til Personer, der for Alvor vil nedsætte sig, samt udparcellere til venligsindede Indianere.

Ved Coloradofloden i den nordlige Del af Staten, eier en San Francisco-Kapitalist paa begge Sider vidtstrakte og frugtbare Landstrækninger, som han nu skal ville forsøge at kolonisere ved europæiske Indvandrere; Grunden skal her kunne egne sig til Dyrkning af alle Slags Planter, og vil sandsynligvis blive gode Bomuldsmarker; vild Henequen gror i Mængde.

Kornproduktionen beregnes efter Fradrag af Hjemmekonsumtionen til at afgive til Export 81 000 Cargos (à 3 fanegas) Hvedemel.

Bygningsvirksomheden i denne By er betydelig. Et nyt Fængsel er under Opførelse. Elektrisk Lys vil blive indført. Et Selskab er dannet til Anlæg af et Vandværk, der anslaaes at ville koste over 150 000 \$ og ventes tilendebragt før næste Sommer. Jernbanekaien er udvidet og ordnet, saa at Skibene kan losse ved Kaien.

Store Pakhuse vil blive bygget, da Regjeringen agter her at istandbringe Toldoplag. Det nye Jernbanedepot i Hermosillo er færdigt. Samme steds er en stor Kornmølle opført, der kan levere 60 Cargos daglig. Derhos drives store Møller i Magdalena, Imuris og Terrenate.

Sundhedstilstanden var i Aaret god. Der blev nedsat en Sundhedskommission af Hensyn til at Koleraen i forrige Sommer kunde komme til de forenede Stater, og den vil vistnok i Tilfælde træffe Forholdsregler til at afværge Sygdommen.

Uagtet de flere forskellige uheldige Forhold, gaar Staten fremad, og vil vistnok tiltage mere end nogen anden af de mexikanske Stillehavsstater, naar først Sølvspørgsmaalet bliver løst.

Merida (fra Vicekonsul Arthur Peirce). Forrettingerne er endnu ikke kommet i sin normale Stilling; dog var Handelen fastere paa Grund af en forøget Export. Af Hamp udførtes 353 525 Baller mod 310 084 i 1891.

Der ankom færre norske Skibe end i 1891.

Statens Tilstand er i det Hele god og i Fremgang.

Et Fyrtaarn er paabegyndt i Havnen og haabes at ville blive færdigt i 1893.

Tampico (fra Vicekonsul Gerardo Clausson). Skjøndt Ind- og Udførsel er tiltaget betydeligt, er Stedets Handel ikke væsentlig forandret.

Indførselen befordredes af det mexikanske Central Railway Co. til billige Gjennemfragter, medens Fragterne herfra til de indre Byer er høie og saaledes hindrer Handelen. Dette Spørgsmaal vækker megen Opmærksomhed.

De fornemste toldbare Indførselsartikler er Bomuld, Lin- og Uldvarer, Manufaktur- og Galanterivarer, Glas- og Stentøi, Papir, Symaskiner, Møbler, musikalske Instrumenter, Kolonialvarer, Farver, Lys, Sæber og Parfumerier, Jern og Jernvarer etc., og Skibsfornødenheder.

Toldfrie Varer er Maskiner, Trælaster, Kviksløv, Kul og Cokes.

Indførselstolden var i 1892 ca. 1 Mill. \$.

Udførselen bestaar af Textiler (mexikansk Fibre), Zarzaparilla, Moral (Fustik), Skind og Huder, Bly, Kobber og Matte.

Der ankom i 1892 273 Skibe, hvoraf 218 Dampskibe, mod i 1890 175, hvoraf 98 Dampskibe.

I 1892 passerede næsten alle Skibe Barren.

Lodsafgift (obligatorisk) \$ 2½ pr. Fod Dybgaaende og \$ 8 Lodsbaad.

Barafgifter fra 1ste Januar 1893, \$ 3 pr. Fod Dybgaaende og paa indførte Varer \$ 1 pr. Ton.

Havnearbejderne vil blive fortsat for at uddybe Havnen, der har været 17 Fod, men senere er nedgaaet til 15—16 Fod.

Mävers.

Calcutta.

Fra fremmede Lande ankom i Ballast 4 norske Seilskibe dr. 1 403 Tons og med Ladning 1 dr. 395 Tons. Der afgik med Ladning til fremmede Lande 8 dr. 2 787 Tons. Bruttofragt £ 6 300. Erlagt Konsulatsgift R. 152. 10. 6.

1 Skib anløb for Reparation. Ingen svenske Skibe ankom.

Paa Grund af det store Fald i Kursen og uventede Udgifter viste Aarets Budget en Deficit af ca. 10 Mill. Rs. For 1893 er kalkuleret en Deficit af ca. 16 Mill. Rs.

Keiserdømmet Indiens Areal anslaaes til 1 560 588 $\square$ Miles med 53 Mill. beboede Huse eller 34 paa en Kvadratmil, og en Befolkning af 287 Millioner, hvoraf 72.3 % Hinduer, 0.66 % Sikker, 19.96 Muhamedanere, 2.98 % Budhister og 0.80 % Christne.

Jernbaner. I 1892 var der af Statsjernbaner aabnet for Trafiken 13 109 Miles, garanterede og assisterede Linier 2 968, indfødte Staters 1 435 $\frac{3}{4}$, fremmede (franske og portugisiske) 58 $\frac{3}{4}$, ialt 17 571 $\frac{3}{4}$, foruden projekterede 2 700 Miles. Den hele Indtægt i 1892 var ca. 240 Mill. Rs., Udgifterne 113 Mill. Rs., og Nettoudbyttet ca. 127 Mill. Rs. Bruttoindtægten pr. Mile var i Aaret Rs. 136 600.

Aaret var uheldigt for mange Grene af Handelen, dels paa Grund af yderligere Nedgang i den indiske Sølvmynt i Forhold til Guld, dels af voldsomme Prisforandringer for de vigtigste Artikler. Flere Handelshuse er falleret, deriblandt to større Bankkorporationer, og et indisk Bankfirma. Paa Grund af Handelens Standsning samledes mange Skibe i Calcuttas Havn af Mangel paa Sysselsættelse, og Fragterne var saa lave som nogensinde før.

Den indfødte Kapitals Sysselsættelse i industrielle Foretagender vedbliver at være et Tidens Tegn i britisk India og Bengalien. Jute- og Bomulds-spinderier, Papirfabriker, Kulgruber og andre lignende Foretagender tiltager aarlig. Fortiden er 950 forskellige Anlæg indregistreret efter den i Indien gjældende Joint stock Act, og disse repræsenterer en indbetalt Kapital af ca. 265 Mill. Rs., hvoraf 44 % repræsenteres af Bengalen. De saakaldte bengalske Guldmærker, der indviedes med saa megen Larm i 1890 og for en Tid bevirkede vild Spekulation paa Børsen, er hidtil ganske slaaet feil, omend Drift endnu forsøges.

Importen i britisk Indien tilsøs var i 1892 af Varer Rs. 694 323 830, Guld og Sølv 147 226 620, ialt Rs. 841 550 450, og Exporten tilsøs af Varer Rs. 1 081 735 920, og Guld og Sølv Rs. 32 866 860, ialt Rs. 1 114 602 780. Særlig for Bengalens Vedkommende udgjorde Importen af Varer, Guld og Sølv Rs. 296 083 050 og Exporten Rs. 402 455 370.

Der ankom af ladede Skibe til Bengalen i 1892: europæiske 558 dr. 944 483 Tons og indfødte 36 dr. 5 604 T. Heraf var 8 norske Seilskibe dr. 2 787 R.-T., der indtog Ladninger af Ris, Sække og Stykgods til de oritiske Kolonier i Sydafrika.

Til Calcutta ankom og afgik tilsammen 965 Skibe dr. 1 690 966 T. og til Chittagong 43 dr. 54 570 T.

Fra 1ste December 1892 er der i Calcutta opkrævet Havneafgifter af Skibe paa 20 Tons og derover med 4 Annas pr. Ton. Denne Taxt er væsentlig indført til Dækkelse af Renter af det Laan, der er optaget til Bygning af de nye Kidderspore Dokker syd for Calcutta, der har kostet ca. 28 Mill. Rs. Disse Dokker er fuldført i 1892 men viser sig ikke at kunne tilsvare Lokaltrafikens Fordringer og vil antagelig blive lukket af Mangel paa Benyttelse.

Hjemfragter i Calcutta var i 1892: Til Kanalen: I Januar for Hvede 25 sh, for Linfrø og Jute 27 sh 6 d, Februar for do. do. resp. 22 sh 6 og 27 sh 6 d, Marts 22 sh 6 d og 25 sh, April 17 sh 6 og 20 sh, Mai 25 sh og 27 sh 6, Juni 16 sh 3 og 17 sh 6, Juli 10 sh og 12 sh 6, August 18 sh 9 og 20 sh, Septbr. 12 sh 6 og 17 sh 6, Oktbr. 17 sh 6 og 22 sh 6, Novbr. 11 sh 3 og 15 sh, Decbr for Linfrø og Jute 17 sh 6.

Til Kap for Linfrø og Jute: Januar 31 sh 3, Februar 27 sh 6, Marts 25 sh, April 25 sh, Mai 30 sh, Juni 20 sh, Juli 15 sh, August 25 sh, Septbr. 22 sh 6 d, Oktbr. 22 sh 6, Novbr. 15 sh, Decbr. 20 sh.

De nuværende Fragter til andre Havne er følgende: Hamburg Dampsk. measurement 20 sh pr. Ton, light freight 25 sh pr. do., New-York, Seil, Linfrø, measurement § 3 pr. T., Mauritius, Korn pr. Dampsk. 10 As pr. Sæk. Fragten til Amerika beregnes efter speciel amerikansk Tonnagetabel, iøvrigt, naar ikke særskilt nævnt, efter det bengalske Handelskammers Tonnagetabel.

Priserne i Rupees for de vigtigste Exportartikler var følgende: Bomuld, fuldgod Bengal pr. B. Mound Rs. 12. 12 til 20., Jute, første Mærker pr. Balle à 400 lbs. 27. 8 til 51, Hvede Sække pr. 100 Stk. Rs. 11 til 16, Cutch pr. B Mound Rs. 10. 8 til 12, Indian Rubber Shillong pr. B. Mound Rs. 80—100, god Castorolie pr. B. Mound Rs. 11—12, Ingefær pr. B. Md. Rs. 13—22, T N Shellak pr. B. M. Rs. 36—50, raa Salpeter pr. F. M. Rs. 6—6.13, Cossipore Tincal pr. B. M. Rs. 10—11.8, Borax pr. B. M. Rs. 13.8—14, Seeta Ris No. 2 pr. B. M. Rs. 4.6—5.8 Ballam Ris No. 2 pr. B. M. Rs. 3.4—4.2, Khozla Ris Rs. 2.12—3.8, Surdah Silke pr. F. Seer Rs. 15—18, Benares Sukker pr. B. M. Rs. 10—11, Ackra Sukker pr. B. M. Rs. 7—7.8, god Tirhoot Indigo pr. F. M. Rs. 285—315, alm. Oude Indigo pr. F. M. Rs. 235—260, 7 lbs. Dacca slagtede Huder pr. 20 Stk. Rs. 49—58, 7 lbs. Dacca døde Huder pr. 20 Stk. Rs. 37—46.

Importartikler. Priserne paa de to vigtigste Artikler, der bringes i Skibe til Calcutta for indgaaende Fragter, var: for Liverpool Salt pr. 100 B. Mounds ex ship R. 58—71, og for Kerosinolie, almindelig, pr. Kasse à 2 Tins R. 3.2—3.11.

Fyrstikker. Nuværende Bazarnoteringer for skandinaviske Mærker pr. Gross efter Mærke $12\frac{1}{4}$ —13 Annas pr. Gross.

Beg og Tjære. Kultjære R. 11.12, Kulbeg 9 sh. 8. Stockholm Beg R. 15—16, do. Tjære R. 17—18, alt pr. Barrel.

Jern. Gartsherrie Pig. No. 1 R. 50—52, alm. Mærker 43 sh. pr. Ton, belgisk R. 2.8—3 pr. F. M., Staffordshire refined 3 sh. 5 pr. Cwt., svensk R. 4—5 pr. F. M.

Staal, tysk R. 10.4, svensk R. 11.8, pr. B. M., Spring 6 sh. pr. Cwt. Kobber Sheathing 34 sh. pr. F. M., Zink blødt Ct. R. 12.14, Tin, i Blokke Ct, R. 57.10.

Kursen har vist en yderligere Nedgang i Aaret og staar nu ved ca. 1 sh. $2\frac{1}{2}$ d. pr. Rupee. Flere Forestillinger er skeet til Regjeringen fra det indiske Handelskammer og Deputationer fra flere offentlige Institutioner og Møder om Lovregler for at forebygge yderligere Nedgang i Sølvværdien. Et Forslag er at lukke Mynten for fri Myntning. Resultatet har hidtil været negativt.

Udførsel. Borax og Tincal Cwt. 10 655, Bomuld do. 204 753, Huder Stk. 5 930 878, Skind Stk. 82 632, Horn Stk. 8 708 141, Cutch Cwt. 99 538, Ingefær Cwt. 10 714, Indigo Cwt. 90 509, Jute, Baller 1 925 578, do. Affald do. 29 669, Jute cuttings Baller 336 881, do. Sække Stk. 161 860 533, do. Hessians Stk. 593 253, Shellak Cwt. 129 914, Kastorolie

Cwt. 203 440, Linfrø Cwt. 4 450 458, Rapsfrø Cwt. 423 808, Teel og Valmuefrø Cwt. 66 524, Castorfrø Cwt. 226 656, Opium, Kasser 50 576, Ris Cwt. 8 320 805, Salpeter Cwt. 457 125, Silke og Silkevarer Cwt. 189 306, Sukker Cwt. 91 180, Tobak Cwt. 194 998 Turmeric Cwt. 20 072, The lbs. 117 530 113, Hvede Cwt. 3 670 216.

Indførsel. Garn, graat Baller 13 882, farvet lbs. 5 286 411, Bomuldstøier Stk. 117 978 078, Uldtøier Yards 2 821 960, Kobber Mounds 196 614, Jern Mds. 1 016 216, Svensk do. M. 63 482, corrugated M. 297 029, Søm M. 51 388, Rujern 180 403, Staal M. 13 021, Zink M. 66 650, Tin i Blokke M. 30 411, do. Plader og Baand M. 47 365, Zinkplader M. 9 295, Bly M. 7 530, Canvas bolts 7 555, Salt M. 5 466 980, Tjære Cwt. 36 555, Beg. Stockholm Cwt. 9 425, Harpix Cwt. 27 015, Vinduesglas Fod 3 312 959, Øl, Gallons 745 247, Spirituosa G. 174 261, Trælast Tons 28 420.

S. E. Voigt.

Moskwa.

Aarsberetning dateret 2/14 April 1893.

Aaret 1892 var vanskeligt for Rusland, da Handelen led under Følgerne af det foregaaende Uaar og den især i de sydligere Guvernementer, og de fleste Wolgapladse stærkt optrædende Koleræpidemi. Udførselen stod paa Grund af Udførselsforbudet langt tilbage for tidligere Aar. Den udgjorde i 1892 470 612 000 Rubel, Indførselen 367 385 000 R. I Sammenligning med 1891 var Udførselen 32,8 % mindre, men Indførselen 5,3 % større. Nedgangen i Exporten vedkommer især Korn og begrundes ikke alene i det i første Halvdel af 1892 gjældende Udførselsforbud med Korn, men ogsaa i de høie Kornpriser i Rusland, der ikke stod i Forhold til de lave Noteringer paa de europæiske Kornmarkeder, og som ikke kunde modvirkes ved Udførselsforbudets Ophævelse i Aarets 2den Halvdel.

Af Guld og Sølv indførtes for 111 550 000 R og udførtes for 177 000 Rubel.

Exporten bestod af (i 1 000 R.): Levnetsmidler R. 199 199, Raastoffe og Halvfabrikater 232 599, Dyr 15 220, Fabrikater 23 594.

Importen udgjorde: Levnetsmidler 55 408, Raastoffe og Halvfabrikater 235 811, Dyr 800, Fabrikata 75 363.

Exporten af de vigtigste Raastoffe og Halvfabrikater udgjorde (i 1000 Rubler): Træ 43 658, Linfrø 16 639, Hampefrø 627, Rapsfrø 2 489, diverse andre Frøsorter 2 828, Oliekager 9 220, Hør 51 958, Værk 4 156, Hamp 13 792, Pelsværk 4 431, Huder 7 676, Ben etc. 3 042, Phosporit og Gjødning 360, Hestehaar 1817, Børster 6 490, Haar 130, Dun 246, Fjær 1 682, Filler 308, Silkekokoner 157, Uld 11 830, Malme 3 781, Raametaller 2 464, Træbjærene 407, Naphta etc. 26 817, Petroleum 20 697, Smørolie 5 306, Naphta-residua 764.

Indførselen udgjorde: Frugter og Bær 3 634, Krydderier 1 771, Kaffe 6 209, Kakao 524, The 14 031, Tobak etc. 2 541, Vin etc. 8 782, Kjøkkensalt 169, Ost 525, Smør 643, Fisk, fersk 668, marineret 905, saltet og røget (ikke Sild) 212, Sild, saltet, røget og tørret 9 199, Gjødning 1 184, raa Huder 2 967, Læder 2 701, Skind 3 693, Lædervarer 472, Farvetræ 217, Korketræ 1836, Frø og Planter 5 125, Edelstene etc. 991, Stenkul og Tørv

10 298, Cokes 1856, kemiske Produkter og Materialier 13 295, Gummi etc. 5 613, Olier 6 815, Farver og Farvervarer 12 964, Raametaller 33 817, Guldvarer 211, Metalvarer 12 739, Maskiner, Agerbrugs- og andre 27 070, Urmagervarer 2 575, Musikinstrumenter 950, Skibe 6 941, Træmasse og Cellulose 1 280, Skrivpapir 3 366, Billeder og Bøger 2 071, raa Jute 1 131, Silke 4 435, Bomuldsgarn 3 851, Silkegarn etc. 5 657, Uldgarn 8 669, Bomuldsvæft 2 307 Hamp og Linvarer 1 188, Uldvarer 2 984, Klæder og Linned 437, Galanterivarer 1 328.

En fremtrædende Plads blandt Indførselsvarer har The. Indførselen heraf over den europæiske Grændse aftog i 1892, hvorimod paa Landeveien over Kjächta i 1892 indførtes 1 198 000 Pud for 15 723 000 Rubel mod i 1891 888 000 Pud lig 11 788 000 R, altsaa en Tilvæxt af 5,7 %.

Den betydelige Tilvæxt i Indførselen af Raabomuld betinges af Opsvinget i den russiske Industri og forklares delvis ogsaa deraf, at Fabrikerne anlagde Forraad paa Grund af lave Bomuldspriser.

I at bekjempe Koleraepidemien og Forsigtighedsregler til Forhindring af dens Udbredelse gik Regjeringen og Lokalmyndighederne frem med al Energi og rosværdig Omsigt, og msn har vel for en stor Del de trufne Forholdsregler at takke for, at Epidemien optraadte forholdsvis svagt i Moskva og at Gangen i Nishnyer Messen ingenlunde, som man først havde frygtet, blev forstyrret. Vel var Varetilførselen til Messen mindre end i de tidligere Aar og Besøget af Aarsmarkedet ringere, men i det Hele var Resultatet i Betragtning af Omstændighederne ikke utilfredsstillende. Hele Omsætningen paa Messen i 1892 er efter officiel Opgave 144 306 037 Rubel eller ca. 24 Mill. Rubler mindre end i 1891.

Tilførselen af russiske Varer til Markedet var 119 237 587 R. eller ca. 18 Mill. R. mindre end i 1892. Af fremmede europæiske og Kolonialvarer ankom for 1 752 000 R., ca. 23 % mindre end i 1891, buchariske-kinesiske og Taschkenter Varer for 4 777 150 R., fra Persien for 1 997 375 R., kaukasiske Varer for 205 300 R. Paa Grund af Epidemien var Besøget af alle orientalske Sælgere og Kjøbere meget ringe. Betalingsforpligtelserne opfyldtes med enkelte Undtagelser punktlig, og større Betalingsindstillinger forekom ikke. Privatkontoen var under Messen 4—5½ %.

Kornhøsten var i de fleste Guvernementer i 1892 middels, kun i nogle sydrussiske ringe og utilstrækkelig for det lokale Behov. Derimod var den i Weichsel- og Kaukasus-Guvernementerne meget tilfredsstillende. For hvert af Aarene 1891 og 1892 udgjorde Høsten for hver Person af Bondebefolkningen: Af Rug resp. 7.18 og 8.75 Pud, Vinterhvede 1.13 og 1.25, Sommerhvede 1.46 og 2.56, Havre 3.58 og 3.62, Byg 1.95 og 2.39, Boghvede 0.43 og 0.48, Hirse 0.68 og 1.07, Mais 0.59 og 0.39, Erter 0.25 og 0.33.

Kursen var underkastet mange Vexlinger; den var ugunstigst i Begyndelsen af 1892, gunstigst i Mai.

Petersburger Børsen noterede for 3 Mnd. Vexler:

		London.	Paris.	Berlin.
3die Januar	1892	102.25	40 57½	50.25,
16de Mai	—	94.35	37.25	46.10,
28de December	—	99.35	39.40	48.60.

N. Winkel.

Indhold: Calcutta Side 375. — Genua Side 338. — Melbourne Side 315. — Mexiko Side 372. — Moskwa Side 377. — St. Petersburg Side 370.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1892 m. M.,

No. 12.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1893.

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

Havre.

Skibsfarten 1892.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Brutto- fragter. Francs.
	Seilskibe		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.				
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant	Tons.	
1. Ankomne.											
Fra Norge til Ho- vedstationen .	4	1 485	19	9 623	-	-	-	-	23	11 108	53 224
„ Norge til Vice- konsulst. . .	99	28 267	98	46 321	1	290	4	2 069	202	76 947	1 066 131
„ andre Landetil Hovedstationen	85	39 257	17	13 289	-	-	6	3 581	108	56 127	1 844 420
„ andre Lande til Vicekonsulst. .	116	56 324	253	134 939	4	1 387	37	15 414	410	208 064	4 176 394
Ialt	304	125 333	387	204 172	5	1 677	47	21 064	743	352 246	7 140 169
II. Afgaaede.											
Til Norge fra Ho- vedstationen	-	-	17	8 857	38	17 000	-	-	55	25 887	69 126
„ Norge fra Vice- konsulst. . .	4	920	52	23 564	113	35 375	14	7 068	183	66 927	241 725
„ andre Lande fra Hovedst. . .	2	612	13	9 593	49	24 055	13	9 436	77	43 696	72 190
„ andreLandefra Vicekonsulst. .	32	9 617	168	84 688	78	44 122	158	84 607	436	223 034	741 440
Ialt	38	11 149	250	126 702	278	120 552	185	101 111	751	359 514	1 124 881

Desuden ankom i 1892 til Distriktet 314 svenske Fartøier, dr.
170 451 Tons, hvoraf 45 Dampskibe af 16 912 Tons Drægtighed.

Aarsberetning modtaget 19de Mai 1893.

Hvis man sammenligner det sidstforløbne Aars Skibsfart med den næstforegaaende Femaarsperiodes, vil man for norske og svenske Fartøiers Vedkommende kunne se Resultatet af nedenstaaende Tabeller, der vise Antallet af til dette Distrikt ankommende lastede og ballastede Skibe:

	1892.		I Gjennemsnit for hvert Aar under Femaarsperioden 1887—1891.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske Fartøier	743	352 246	955	394 575
Svenske —	314	170 451	378	207 474
Tilsammen	1 057	522 697	1 333	602 049
Af disse var Seilskibe:				
Norske	310	127 266	606	220 757
Svenske	45	16 912	102	37 289
Tilsammen	355	144 178	708	258 046
samt Dampskibe:				
Norske	433	224 980	349	173 818
Svenske	269	153 539	276	170 185
Tilsammen	702	378 519	625	344 003

Grandskes disse Ziffre, vil man finde, at den norske Skibsfart paa Distriktet har aftaget med omtrent 11 % for det sidstforløbne Aars Vedkommende i Sammenligning med den gjennemsnitlige Skibsfart i Løbet af den næstforegaaende Femaarsperiode, hvorhos den svenske Skibsfart ligeledes er gaaet tilbage med omtrent 18 %. Denne Nedgang gjælder for begge Nationer Seilskibe, idet den norske Seiltonnage er formindsket med omkring 42 %, medens den svenske udviser en Tilbagegang af næsten 55 %. Med Hensyn til Dampskibsflaaden stiller derimod Forholdet sig forskjellig, idet den norske er forøget med omtrent 29 %, medens den svenske er reduceret med næsten 10 %.

I Sammenhæng hermed kan meddeles, at de forenede Rigers Skibsfart (Seil- og Dampskibe sammenlagte) paa Frankrige i sin Helhed i det sidstforløbne Aar i Sammenligning med den gjennemsnitlige Stilling i Femaarsperioden 1887—1891 ligeledes udviser Tilbagegang, hvad der vil fremgaa af nedenstaaende Oversigt, der er udarbejdet efter tilgjængelige Kilder, og som omfatter ankommende lastede og ballastede Skibe:

	1892.		I Gjennemsnit for hvert Aar i Perioden 1887—1891.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske Skibe	1 162	522 369	1 578	643 890
Svenske —	412	226 583	475	255 184
	1 574	748 452	2 053	899 074

Efter disse Opgaver er den norske Tonnage gaaet ned med næsten 19 %, medens det Tab, som har rammet det svenske Flag, kan ansættes til 11 %.

Sammenlignes endelig Betydningen af de forenede Rigers Skibsfart paa Frankrige i Aaret 1892 med Forholdet for 10 Aar siden eller i 1882, da den samlede norske Tonnage i Landets Havne androg til 743 505 Tons, medens den svenske gik op til 222 464 Tons, viser det sig, at den norske Skibsfart i den angivne Periode er gaaet tilbage med 29.7 %, medens den svenske, eiendommeligt nok, i det samme Tidsrum er voxet med 18 %.

At vor Skibsfart, hvad dette Distrikt angaar, som ovenfor anført, kun udviser et mindre heldigt Resultat for det sidste Aars Vedkommende, turde i ikke ringe Grad tilskrives den Koleraepidemi, som i den sidste Halvdel af Aaret var herskende i flere af Distriktets Havne og foranledigede en almindelig Formindskning i Vareudvexlingen. Forøvrigt var selvfølgelig her, som overalt i Frankrige, den Omstændighed af stærkt bidragende Virkning her til, at Landet i 1891, paa Grund af den store Import, som foregik i Paa-vente af den kommende Toldforhøielse, i høi Grad overfyldte alle sine Lagere, saa at Behovet af Indførsel for den nærmeste Fremtid herved blev betydelig formindsket.

Det synes nemlig heldigvis ikke at kunne siges, at det norske og svenske Flag i det Hele har tabt Terræn i Frankrige i Sammenligning med andre Nationer; thi vistnok kan Tilbagegang mærkes paa visse Omraader, som f. Ex. i Trælastfarten, men til Gjengjæld er der paa anden Maade erhvervet Vederlag herfor, idet nu saaledes Vintransporten næsten udelukkende besørgeres af norske og, om end i mindre Grad, af svenske Dampskibe.

Nedenstaaende Oversigt, som fremstiller de fornemste fremmede Nationers Søfart paa Frankrige i Aarene 1887—1891, turde ogsaa udvise, at de forenede Riger i det Væsentlige have bevaret sin Rang blandt disse. Det maa imidlertid erindres, at de Ziffre, som indeholdes i denne Oversigt, og som er hentede fra Frankriges officielle Statistik, kun omfatter ankomende lastede Fartøier og, at heri ikke ere medregnede de Skibe, der ere komne fra anden fransk Havn:

Fartøiernes Nationalitet.	Fartøiernes sammenlagte Drægtighed i Ton.				
	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.
Norske	520 156	604 548	471 002	536 933	733 113
Svenske	190 590	211 026	186 587	202 142	241 112
Danske	124 895	128 745	114 057	139 444	156 644
Russiske	117 782	135 376	80 968	101 097	129 929
Tyske	565 519	617 843	578 209	635 662	693 681
Engelske	5 431 185	5 594 653	5 221 014	6 012 845	6 672 193
Hollandske	187 089	170 321	303 672	464 225	440 614
Spanske	459 163	547 008	571 727	564 906	587 652
Østerrigske	109 765	114 738	93 848	119 927	139 374
Italienske	406 109	372 657	340 988	349 296	354 255
Græske	84 259	145 185	135 677	116 449	138 131
Amerikanske	44 520	40 872	49 430	16 898	37 704

Ved et Blik paa disse Tal vil kunne sees de Forandringer, som i den omhandlede Periode have kunnet iagttages i den norske og svenske Søfart paa Frankrige, ligesom man ogsaa vil kunne opdage, at disse Forandringer i Almindelighed modsvares af lignende Vexlinger i de øvrige Nationers Skibsfart, skjønt flere af disse i mindre Grad end de forenede Riger have været beroende af Konjunkturerne, idet en stor Del af den fremmede Ton-

nage er bleven anvendt i faste, regelmæssige Linier, ogsaa i Oceanfart. Hvad igjen betræffer den Orden, i hvilken de forskjellige Handelsflaader følge efter hinanden, sees den norske, der i 1887 indtog den tredje Plads, efter den engelske og den tyske, i 1891 at være kommen paa den anden Plads eller umiddelbart efter den engelske, medens det svenske Flag, som i 1887 var det sjette i Rækken, i 1891 er gaaet ned til det syvende, fortrængt af det hollandske, efterat de store hollandske Dampskibe, der underholde Ruten Rotterdam—New-York, ere begyndte at anløbe Boulogne s/M.

Hvad nu end Tilfældet kan have været i Fortiden, maa man dog huske paa, at man for Fremtiden maa være beredt paa en fortsat og endog forøget Konkurrence i Fragtfarten paa Frankrige, da Landets nye Præmiesystem vistnok ikke kan undlade at fremkalde forøgede Anstrengelser fra de franske Rederiers Side, som herfter kunne ventes at ville kaste sig ogsaa over den europæiske Kystfart, som nu ogsaa er Gjenstand for Præmiering. Særlig synes herved Fare at kunne opstaa for vore direkte Linier, som allerede nu kun med Møje kunne udholde den ihærdige Konkurrence, som de maa bestaa med de danske og finske Dampskibsselskaber. Under alle Omstændigheder skulde det synes heri at ligge en Opfordring for vore Rederier til ved Anskaffelse af tidsmæssigt Materiel og gennem forstandig og energisk Administration at søge at befæste den Tillid, som det norske og svenske Flag fra gammel Tid har nydt her i Landet, og som man hidtil lykkelig har bibeholdt.

Som Exempel paa den Energi, som udvikles fra vore før nævnte Konkurrenters Side, kan anføres, at finske Dampskibe, foruden at underholde Ruten Havre—Helsingfors, nu tillige gaa i regelmæssig Fart mellem Havre og Antillerne, hvilken Linie de holde oppe trods Konkurrence fra flere andre Nationers Side.

Hvad vore egne Trader angaar, opgives Linien Havre—Christiania at kæmpe med Vanskeligheder, som fornemmelig hidrøre fra Konkurrence med andre norske Linier med Endepunkter i Antwerpen og Rouen.

I Løbet af Aaret indkjøbtes i Distriktets Havne for norsk Regning 5 Seilskibe paa tilsammen 5 435 Tons. Paa den anden Side solgtes 2 norske Skibe, 1 Seilskib paa 328 Tons og 1 Dampskib paa 450 Tons.

De i 1892 optjente Fragtbeløb udgjorde inden Distriktet for norske Fartøier 8 265 050 Frcs.

I Sammenligning med Gjennemsnitsresultatet af den næstforegaaende Femaarsperiode eller for Aarene 1887—1891, der for norske Skibe androg til 9 815 528 Frcs., udviser ovenstaaende Fragtfortjeneste en Formindskelse for norske Skibes Vedkommende af 16 %.

Som denne Proportion angiver, er Formindskningen i Fragtfortjenesten endnu større end den forud omtalte Tilbagegang i Tonnagen, hvorefter maa sluttes, at Fragtmarkedet var mere end sædvanlig trykket. Dette turde ogsaa fremgaa af nedenstaaende Sammenstilling af de Fragtsatser, som noteredes for Skibe, der ere ankomne til Distriktets Havne:

Fra Norge til Kanalhavn med Ladning af Trælast, beregnet pr. Petersburgerstandard:

Seilskibe Fr. 25 fra Porsgrund til Dunkerque, 35 fra Kragerø til Do., 25—27 fra østlandsk Havn til Calais, 23 fra Christianssand til Do., 30 fra Skien til Boulogne s. M., 40 fra Trondhjem til Do., 28 fra Arendal til Tré-

port, 30 fra Drammen til Do., 25 fra Fredrikstad til Dieppe, 27 fra Kragerø til Do., 23 fra Arendal til Do., 33 fra Namsos til Do., 30 fra Kragerø til Trouville, 29 Fredrikshald til Do., 25 fra Kragerø til Caen, 26 fra Fredrikshald til Cherbourg.

Til Havn ved Atlanterhavet: Seilfartøi, Fr. 29—35 fra østlandsk Havn til Rochefort, 42 fra Drammen til „La Rochelle“, 50 fra Do. til Bayonne.

Fra Sverige til Kanalhavn: Seilskibe, Fr. 40 fra Göteborg til Dunkerque, 35 fra Gefle til Do., 38 fra Sundsvall til Do., 33—38 fra Stockholm til Gravelines, 37 fra Gefle til Do., 41 fra Skellefteå til Do., 32 fra Stockholm til Calais, 36—39 fra Hudiksvall til Do., 34—39 $\frac{1}{4}$ fra Hernøsand til Do., 36 fra Sundsvall til Do., 36—40 fra Skellefteå til Do., 30 $\frac{1}{2}$ fra Stockholm til Boulogne s. M.

Seilskibe, Fr. 34 fra Nordmaling til Boulogne s. M., 39 fra Nederkalix til Do., 39 fra Hernøsand til Tréport, 42 fra Sundsvall til Do., 38 fra Do. til Dieppe, 43 fra Do. til Fécamp, 33 fra Stockholm til Havre, 35—36 fra Hernøsand til Do., 43 fra Haparanda til Trouville, 40—42 fra Hernøsand til Caen.

Dampskib, 30—36 fra Norrlandsk Havn til Kanalhavn, 27 fra Göteborg til Havre, 42 til Do. fra Cherbourg, 36 fra Karlskrona eller Stockholm til Do.

Til Havn ved Atlanterhavet: Seilskib, Fr. 38—45 fra norrlandsk Havn til La Rochelle og Rochefort, 50 fra Göteborg til Bayonne.

Is pr. Ton: Seilskib Fr. 8 $\frac{1}{2}$ —11 fra Norge til Kanalhavn.

Træmasse pr. Ton: Dampskib, Fr. 18—20 (for tør) fra Göteborg til Havre, 18—20 (for Do. fra Christiania til Do., 10 fra (vaad) fra Do. til Do.).

Jern pr. Ton: Dampskib, Fr. 8—12 fra Stockholm til Kanalhavn.

Andre Træfragter (pr. St. Petersburgs Std.) Seilskib, Fr. 37—38 fra Helsingfors til Calais, 37 $\frac{1}{2}$ fra Kotka til Do. Dampskib, 38 fra Borgå til Dieppe, Seilskib, 33 fra Riga til Do., 35 fra Bjørneborg til Havre, Dampskib, 36 fra Riga til Cherbourg, Seilskib, £ 5 2 sh. 6 d à £ 5 5 sh. fra Pensacola eller Mobile til Havre, £ 5 fra Pensacola til Calais eller Cherbourg, £ 5 à £ 5 2 sh. 6 d fra Pensacola til Dunkerque.

Farvetræ og Mahogany (pr. Ton): Seilskib, 26 sh. 3 d à 30 sh. fra Belize til Havre, 30 sh. à 36 sh. fra Monte Christy til Do., 27 sh. à 30 sh. fra Savannah la Mar til Do., 40 sh. à 44 sh. fra Aquin til Do.

Hvede (pr. Ton): Seilskib 27 sh. fra Rosario til Havre, 35 sh. fra Tacoma til Do, Dampskib 13 sh. fra Novorossisk til Do.

Petroleum og Naphta (pr. 40 Gallons): Seilskibe, 2 sh. 6 d à 2 sh. 9 d pr. 5 % fra New-York til Dunkerque.

Bomuld (for 1 th): Seilskib, 21/32 d fra New Orleans til Havre, 17/64 d fra Charleston til Do.

Uld (pr. Kubikmeter) i Baller: Seilskib, Fr. 13,50 fra Buenos Aires til Dunkerque.

Linfør pr. Ton: Seilskib, Fr. 21 fra Buenos Aires til Dunkerque.

Salpeter pr. Ton à 1015 Kg.: Seilskibe 32 sh. 6 d à 37 sh. fra Iquique til Dunkerque.

Kaffe pr. Ton: Seilskibe, 30 sh. — 35 sh. fra Santos til Havre.

Salte de Huder pr. Ton: Seilskib 30 sh. — 35 sh. & 5 % fra Rio Janeiro til Havre, 40 sh. fra Pisandua til Do., 32 sh. 6 d fra Rio Grande do Sul til Do.

Det er kun ringe Sandsynlighed for at vore Rederier have kunnet høste nogen synderlig Fordel af sin Bedrift under saa lave Fragtnoteringer, som de oven anførte. Derfor har det ogsaa hændt, at Rederne har toret trukket at lægge sine Fartøier op, i ethvert Fald i Vintermaanederne, fremfor at holde dem i Fart, og særlig har man her i Havre seet flere Exempler herpaa. Aarsagen til denne Tingenes Tilstand er naturligvis den, at man i den senere Tid har indkjøbt flere Skibe end de, som udkræves til Varetransporten, hvortil kommer at de regelmæssige Dampskibslinier, som stadig oprettes mellem flere og flere Punkter, specielt i Frankrige, i væsentlig Grad absorbere Fragtfarten, idet de stadig søge at underbyde sine Konkurrenter i billige Noteringer. Paa denne Maade indskrænkes efterhaanden Omraadet for Seilskibenes Virksomhed, og disse Skibe er nu for det meste henviste til Transport af Trælast, særlig fra Amerika, Korn fra langt bortliggende Steder, Farvetræ, Is, Salpeter o.s.v., medens Stykgods, Trælast fra Østersøen, Kaffe, Huder, Bomuld m. m. nu i Almindelighed afskibes med Dampskibe, hvilket ogsaa i stigende Grad er Tilfældet med Petroleum. Hvis disse Forhold uforstyrret faa udvikle sig, er der, saavidt indsees, ikke synderlig Udsigt for en Forbedring i Fremtiden, og man har da heller ikke mærket noget til Opgang i Fragtsatserne i det forløbne Aar. Dette gjælder blandt andet om Skibningen af Trælast og Vin, af hvilke Artikler der dog fra et Hold ventes en stigende Indførsel til Frankrige, hvortil man ogsaa knytter Haabet om forhøjede Fragtnoteringer. For Øieblikket staa disse saa lavt som næsten mulig. Der betales saaledes for Vin fra Spanien til Rouen 12 Frcs. for 1 000 Liter og for Trælast fra Østersøen til nordfransk Havn 30 — 32 frcs. pr. Petb. Std.

Hvad Udfragterne fra franske Havne angaar, ere disse for den aller største Dels Vedkomne tagne i Beslag af de regelmæssige Dampskibslinier. Undtagelsesvis bydes dog for andre Fartøier saadanne Fragter som Cement, Gibs, Pitprops fra det sydvestlige Frankrige til England m. m., men disse Fragter ere af mindre Betydning.

I Løbet af det sidste Aar er det i flere Tilfælde kommen til Tvist mellem Skipperne og deres Lastemodtagere eller andre Interesserede i Land. Desværre ere som oftest disse Tvistigheder blevne afgjorte mod Skibsføreren, som det nærmere vil fremgaa af nedenstaaende Opgifter, som, idetmindste tildels, tidligere have været Gjenstand for særskilte Indberetninger til vedkommende Myndigheder i Hjemlandet.

1. En Skipper havde uden Forbehold undertegnet et Konossement paa en Ladning Pitchpine, for hvis Transport han efter Certepartiet skulde erholde Fragt efter „intake measure of quantity delivered“ sc: efter udløst Kvantitet, bestemt i Henhold til det paa Lasteplassen gjældende Maalesystem. Ved Ankomsten til Lossestedet lod Skipperen Ladningen opmaale, og skjönt det herved viste sig, at Fartøiet havde transporteret et større Antal Standard end det, som var angivet i Konnossementet, blev Skipperen dog af Domstolene frakjendt Fragt for den Del af Lasten, som oversteg det paa Konnossementet opførte Kvantum, fordi han, som antydet, havde undladt i Konnossementet at tilføre udtrykkelig Reservation betræf-

fende Lastens Dimensioner. Han havde vistnok paa Lastepladsen, efter at have undertegnet Konnossementerne, optaget Protest samt endog ad telegrafisk Vei meddelt sin Lastemodtager Protestens Indhold inden denne havde akcepteret Vexlerne for Lasten, men denne Omstændighed kunde, efter Domstolens Opfatning, ikke tildeles nogen Betydning, fordi Konnossementet var „rent“. Det kan bemærkes, at det au omhandlede Afgjørelse synes at være afvigende fra, hvad man før paa Pladsen har anseet som gjældende Sædvane med Hensyn til Transport af Trælast, idet man nemlig før har betragtet det som tilstrækkeligt, at Protest i Sagen er bleven optagen paa Afskibningsstedet og forkyndt Vedkommende for at saaledes Ret til at faa Fragten bestemt efter Maaling paa Lossepladsen skulde tilkomme Skipperen, selv om han intet Forbehold havde taget paa Konnossementet.

Paa den anden Side kan meddeles, at Domstolen i en lignende Sag anlagt af en fransk Skibsfører, som havde undertegnet et Konnossement med Klausul „measurement unknown to master“, ansaa Skipperen berettiget til at erholde Fragt for det Antal Standard, som han efter Maaling foretagen paa Lossepladsen, indehavde mere end det paa Konnossementet angivne Kvantum. Ogsaa denne Skibsfører havde paa behørig Maade noteret Protest paa Lastepladsen.

2. En anden af vore Skibsførere havde i Certepartiet opgivet sit Fartøi som værende af større Indtagende i St. Petb. Std. end den Skibet senere viste sig at være i Besiddelse af med Hensyn til den Last (Bord), som man var kommen overens om at indtage. Da der imidlertid i Certepartiet til den oven nævnte Opgave over Standardtallet tillige var føiet Udtrykket „der omkring“ (thereabouts), mente Skipperen, at han havde Ret til at drage Fordel af en Latitude af 10 % over eller under den angivne Lastekvantitet, noget, der efter almindelig Sædvane indrømmes, naar Udtrykket „thereabouts“ anvendes. Domstolen godkendte vistnok det Berettigede i denne Fordring i eg for sig, men erklærede tillige, at Latituden da ikke maatte overskrides, men da dette var Tilfældet, saa fandt Domstolen, at Skipperen ikke kunde have Krav paa at faa sig tilkjendt nogensomhelst Tolerance, men paalagde ham at betale Lastemodtageren Erstatning, beregnet efter Forskjellen mellem det i Certepartiet angivne Standardantal og den i Virkeligheden udlossede Kvantitet. Ved samme Leilighed blev det ogsaa slaaet fast, at det engelske Ord „boards“ paa Fransk indbefatter saavel „planchettes“ (tynde Bord) som „planches“ (Bord).

Eiendommeligt nok blev den samme Skibsfører under lignende Omstændigheder i en anden fransk Havn dømt til at betale Skadeserstatning for at have transporteret et mindre Kvantum Last end det, som han i Certepartiet havde erklæret, at hans Fartøi kunde indlaste, men her af den Grund, at han ansaaes som ansvarlig for Fartøiets Stuning. Det blev nemlig under Sagen fra Skipperens Side godtgjort, at Fartøiet tidligere havde indlastet samme Slags Vare til saa stor Mængde, som i Certepartiet stipuleret, hvorfor Retten fandt, at den foreliggende Mangel i Lasten kun var at tilskrive feilagtig Stuvning. Det kan tillægges, at man ogsaa i den før nævnte Rettergang havde oplyst, at Fartøiet under foregaaende Reiser havde kunnet indlaste det i Certepartiet opgivne Antal Standard, men at denne Oplysning da levnedes uden al Betydning.

3. Den i foregaaende Aarsberetning nævnte Proces, som i en af Distriktets Havne var bleven anlagt mod en Skibsfører, som paa sin amerikanske Aflasters Begjæring havde antideret Konnossementet for Fartøiets Ladning, er endelig nu afgjort derhen, at Skipperen er bleven dømt til at til sin franske Lastemodtager at betale en Skadeserstatning af tilsammen 38 000 Francs samt Sagens Omkostninger i to Instantser. Omhandlede Beløb udgjordes hovedsagelig af den forhøiede Toldafgift paa Lasten, som Skipperen ansaaes forpligtet til at betale, fordi han ved sin urigtige Datering af Konnossementet havde forhindret Lastemodtageren fra ved Vexlernes Akceptering at tage fornødent Forbehold, idet Lasten var kjøbt paa den udtrykkelige Betingelse, at den skulde være indtagen ombord i Fartøiet paa en bestemt Tid eller den Dag, da Skipperen urigtig daterede Konossementet.

4. En Skipper, der havde engageret sit Fartøj i Tidsbefragtning, blandt andet paa den ved saadanne Befragtninger sædvanlige Betingelse, at Befragteren skulde klare alle Fartøiets Havneudgifter, blev, da Befragteren indstillede sine Betalinger, af Domstolen dømt til at tilbagebetale sin Skibsmægler Beløbet af de Havneudgifter, som denne havde udlagt men undladt i rette Tid at indkassere hos Befragteren. Denne Sag blev saaledes afgjort, skjøndt der oplystes, at den samme Mægler tidligere sex Gange hos samme Befragter havde hævet de Skibets Havneudgifter vedkommende Beløb, men Retten ansaa ikke desto mindre Skipperen ansvarlig, da denne ikke kunde føre strengt Bevis for, at han udtrykkelig havde underrettet Mægleren om Certepartiets Bestemmelser i omhandlede Henseende.

I Forbindelse hermed turde nævnes, at det i foregaaende Aarsberetning omhandlede Lovforslag om Indførsel af fælles for hele Frankrige gjældende Forskrifter med Hensyn til Skibstuvningen, nu er behørigt blevet antaget af det franske Parlament, og er Lov herom udkommen den 20 December f. A. Efter denne Lov har Regjeringen ved Dekret at bestemme de Regler, som skulle gjælde i Landet med Hensyn til Stuvningen af Last. Man mener, at disse Bestemmelser ville komme til at hidføre store Lettelser for Søfarten, som nu er udsat for uberegnelige Vanskeligheder i denne Henseende, da den Sædvane, som gjælder i den ene Havn, ingenlunde respekteres i den anden. Som Exempel herpaa har man anført, hvorledes et af et engelsk Søforsikringsselskab udarbejdet Reglement angaaende Foranstaltninger til Forebyggelse af at Varer, som indlastes i Dampskib skulde skadet ved Opvarmning fra Kjedlerne, for nogen Tid siden blev antaget af Rouens Handelskammer uden dog at vinde Tilslutning i andre franske Havne.

Angaaende de Søfarten vedkommende Foranstaltninger, som af Generalkonsulatet ere blevne udførte i Fjor, kunne gives følgende statistiske Oplysninger:

De Konsulatafgifter, som ere oppebaarne for offentlig Regning, udgjorde:		
for norske Skibe	Francs	17 966.70
„ svenske „	„	8 870.70

Tilsammen Francs 26 837.40

Samtidigt erlagdes i Expeditionsafgifter til Staten Frs. 980.45, og androg saaledes Statens samlede Indtægt til Frs. 27 817.85.

Sammenlignes dette Beløb med de Afgifter, som blevne oppebaarne gennemsnitlig i Femarsperioden 1887—1891 eller Frs. 32 788.65, vil man se, at Indtægterne i 1892 ere formindskede med Frs. 4 970.80 eller med omkring 15 %.

Opsparede Hyrebeløb hjemsendtes for 68 norske Sømænd med Kr. 16 887.23.

Af Mønstringer afholdtes paa norske Skibe 278 Paamønstringer og 236 Afmønstringer, tilsammen 514.

Til Understøttelse af 73 forliste, syge eller nødlidende norske og svenske Sømænd udbetaltes et tilsammenlagt Beløb af Frcs. 7 328.15.

Til den norske Sømandskirke i Havre er der paa Generalkonsulatet blevet indsamlet et Beløb af Frcs. 827.65. For ti Aar siden gik disse Bidrag op til over 2 000 Francs.

Endelig kan i denne Forbindelse nævnes, at der i Havre i 1892 foregik 9 Rømninger, 4 fra norske og 5 fra svenske Fartøier. Af disse Rømninger blev 5 strax arresterede.

Hvad forøvrigt angaar Søfarten, især paa Hovedstationen, er denne saavel for Norges som Sveriges Vedkommende i de senere Aar stærkt formindsket. Sammenlignes nemlig Forholdet for ti Aar med den nuværende Stilling, viser det sig, at den norske Skibsfart paa Havre fra 1882—1892 har aftaget med 50 102 Ton eller over 42½ %, medens den svenske samtidigt er reduceret med 17 412 Tons eller næsten 35 %.

Det maa imidlertid bemærkes, at denne Tilbagegang i ikke ringe Grad er kommen den nærliggende Havn Rouen tilgode, som nu blandt Andet har bemægtiget sig Størsteparten af Vin- og Kornimporten til det nordlige Frankrige, som tidligere for en betydelig Del foregik over Havre, men paa den anden Side kan ikke benægtes, at vore Fartøier, især her i Havnen, have lidt meget i Konkurrencen med de engelske, franske og tyske Flag.

Angaaende den Indførsel, som direkte finder Sted til Frankrige af Varer bestemte til Forbrug i Landet (*commerce spéciale*), kunne med Hensyn til Produkter, som ere Gjenstand for Export fra De Forenede Riger, meddeles følgende Oplysninger, hvorved dog maa erindres, at Opgaverne for det sidst forløbne Aar kun ere approximative.

Af almindelig Træløst (bois communs) er i de tre sidste Aar indført til følgende Værdier:

	1892.	1891.	1890
Trækul Frcs.	811 000	1 135 000	1 347 000
Bygningsvirke	78 372 000	160 038 000	89 022 000
Tøndestav	17 505 000	75 356 000	55 083 000

Som heraf fremgaar, er den forcerede Træførsel, som i 1891 blev fremkaldt ved de foreslaaede Toldforhøielser, i Fjor efterfulgt af en Tilbagegang, som for den fornemste Klasse, Bygningsvirke, dog ikke udgjorde mere end 12 % i Forhold til Resultatet i 1890. Herved er dog at bemærke, at den oven nævnte forhøiede Import i 1891 ogsaa er fortsat i Januar Maaned 1892 og saaledes i nogen Grad øget dette Aars Indførsel.

Hvad den ovennævnte Import angaar, som hidrører fra de Forenede Riger, foreligger der herom kun høist ufuldstændige Detailopgaver saavidt det er Spørgsmaal om det sidstforløbne Aar, idet disse Opgaver kun tage Hensyn til saget Gran- og Furutømmer af visse Dimensioner samt Tøndestav af samme Slags Træ.

Af disse Artikler androg Importen til Frankrige saavel fra de Forenede Riger som fra andre Lande til følgende Kvantiteter:

Furu- eller Granvirke, saget, fra 80 til 35 Centimeter tykt: Norge 40 498 Tons, (1 000 Kg.) Sverige 273 124 Tons, Rusland 102 784 Tons, Tydskland 6 173 Tons, Schweiz 11 666 Tons, Belgien 6 589 Tons, Andre Lande 40 470 Tons, tilsammen 481 274 Tons.

Furu eller Granvirke, saget, 35 Centimeter eller derunder tykt. Norge 3 578 Tons, Sverige 112 927 Tons, Rusland 37 694 Tons, Tydskland 8 269 Tons, Schweiz 8 118 Tons, Belgien 4 721 Tons, Andre Lande 26 381 Tons, tilsammen 201 688 Tons.

Tøndestav, af andet Slags Træ end Eg: Norge 160 Kg., Tydskland 253 500 Kg., Østerrige 2 178 954 Kg., Italien 546 045 Kg., Andre Lande 275 454 Kg., tilsammen 3 254 113 Kg.

Det fremgaar af oven anførte Zifre, at af saget Furu- og Granvirke indføres et dobbelt saa stort Kvantum af de grove som af de finere Dimensioner, hvilket Resultat ogsaa var tilsigtet ved den nye Toldtarif for Trælast i Frankrige, idet man vilde overlade til Landets egne Høvlerier at videre forarbejde den udenlandske Trælast, der kun, saavidt muligt, skulde importeres som Raavare. Videre sees af samme Zifre, at over Halvdelen af det sagede Virke er kommen fra Sverige, medens en forholdsvis liden Kvantitet heraf importeredes fra hvert enkelt af de øvrige Lande, med Undtagelse af Norge og Rusland. Hvad igjen Belgien angaar, saa er det at formode, at den derfra til Frankrige indførte Last er udgjort af norsk, svensk eller russisk Vare, som er hentet fra Lagre eller som er omlastet i en af Landets Havne. Man turde deraf kunne slutte, at den Tillægstold af 1 Franc pr. 100 Kg., som er lagt paa Trælast af europæisk Oprindelse, der fra andet Sted end Produktionslandet indføres til Frankrige, ikke har formaaet ganske at fjerne den Konkurrence fra Belgien, over hvilken de nordfranske Importører stadigt klager.

Med Hensyn til Tøndestav, skulde efter de netop paaberaabte Op-gaver, som ere hentede fra den officielle Statistik, Importen heraf til Frankrige fra de Forenede Riger være aldeles ophørt, da den Kvantitet, som opgives at være kommen fra Norge, er uden al Betydning. Det er imidlertid herved at bemærke, at, efter Oplysninger meddelte af de Forenede Rigers Vicekonsul i Boulogne s/M., der til nævnte Havne i Fjor er ankommen tre Ladninger Tøndestav, af hvilke to paa tilsammen 236 Ptb. St. fra Norge samt en paa 160 Ptb. St. fra Sverige, hvilke Ladninger efter den af det franske Toldvæsen bestemte Proportion af 560 Kg. pr. Kbm. (stère) skulde i Vægt modsvare henholdsvis 617 187 Kg. og 418 432 Kg. Det vilde ogsaa være eiendommeligt om denne Artikel, som tidligere fandt stor Anvendelse i Nordfrankrige, særlig som Cementemballage, nu paa engang skulde være ophørt at efterspørges paa det franske Marked, saa meget mere som anseelige Forraad af det samme Produkt fremdeles indføres fra andre Lande, især fra Østerrige-Ungarn, og det deraf kan sluttes, at den Toldsats af 75 Centimes pr. 100 Kg., som efter den franske Minimumstarif rammer denne Artikel, ikke lægger Hindringer i Veien for Importen.

Af Tøndestav indførtes fra de Forenede Riger til Frankrige i de tre nærmest foregaaende Aar:

	1891.	1890	1889.
Norge St.	10 042 977	3 813 204	8 381 756
Sverige -	254 288	—	920 000

Det er saaledes hovedsagelig norsk Vare, som har været Gjenstand for Af sætning her i Landet.

En Slags nordisk Trælast, som i det sidstforløbne Aar har nydt en stigende Efterspørgsel i Frankrige, er den saakaldte Cellulosekub (bois d'essences resineuses en rondins) hvoraf der i Løbet af Aaret indføres ikke mindre end 60 079 Tons, antagelig for en ikke ringe Del kommende fra vore Lande. Dette var imidlertid ogsaa forudseet ved den nye franske Toldregimes Indførelse. Tolden paa Cellulosekub sættes nemlig saa lavt som til 20 Centimes for Ton paa 1 000 Kg., i den Hensigt, at Artikelen skulde uden Hindringer kunne faa Adgang som Raavare til de indenlandske Fabriker for Træmasse og derved formindske Importen af dette færdige Produkt, for hvis Tilvirkning Arbeidsfortjenesten følgelig skulde forblive i franske Hænder. Vistnok er det især ved Tilvirkning af chemisk Træmasse at den udenlandske Celluloseved finder Anvendelse, idet det vilde blive for dyrt at importere denne ogsaa for Fabrikation af den mekaniske Træmasse, men endog med denne Begrænsning maa det siges, at Fransk mændene herved have forstaaet at drage Fordel af Forholdene og begunstige sin egen Industri til Forfang for sine udenlandske Konkurrenter.

Videre kan bemærkes, at man paa den senere Tid ligeledes er begyndt fra Norge og Sverige at indføre til det nordlige Frankrige Minetømmer, især over Calais. Om denne Import har de forenede Rigers Vicekonsul paa nævnte Plads afgivet en udførlig Beretning, som i Oversættelse findes hosføiet, og til hvilken man saaledes kan henvise.

Da den franske Statistik for 1892 følger det nye Toldsystems Klassifikation af Trælast, hvilken Klassifikation ikke tidligere har været oprettet, kan man ikke let opstille nogen Sammenligning mellem Importen ifjor og de foregaaende Aar. Imidlertid kan tildels med Støtte af allerede anførte Zifre meddeles, at Indførselen fra de forenede Riger til Frankrige af saget Furu- og Granvirke af alle Dimensioner har under de tre sidste Aar omfattet følgende Kvantiteter:

	1892.	1891.	1890.
Norge	44 076 Tons,	78 516 Tons,	63 348 Tons,
Sverige	386 050 „	634 204 „	472 440 „

Efter disse Opgaver skulde, hvis man intet Hensyn tager til 1891, da Indførselen paa Grund af den forventede Toldforhøielse, som allerede antydet, var langt større end Behovet, Nedgangen i denne Import kun beløbe sig til 18 % for Sveriges Vedkommende, medens den for Norges viser sig at være saa meget som næsten 30 %.

I Sammenhæng hermed kan nævnes at Værdien af hele Trælastindførselen til Frankrige udgjorde:

	1891.	1890.	1889.
Fra Norge	15 620 125 Fr.,	8 953 689 Fr.,	11 560 226 Fr.,
„ Sverige	63 433 881 „	41 195 779 „	38 234 875 „

Det turde være at vente, at Resultatet for ifjor, naar dette engang bliver fuldstændig kjendt, ikke kommer til at vise meget lavere Zifre end for 1889.

Man har naturligvis med stor Opmærksomhed fulgt Udviklingen af Transaktionerne inden Trælastbranchen i det foregaaende Aar, for deraf at gjøre sig Rede for den Virkning, som skulde afstedkommes af de voterede drøie Toldafgifter paa dette Omraade. Endnu turde det kanske være for

tidligt at fælde en bestemt Dom om den Indflydelse, som er udøvet paa Trælastmarkedet ved den foregaaede betydelige Forandring, især da Spekulationen i ikke ringe Grad har virke forstyrrende paa Forholdet.

Saa meget synes man dog allerede nu at kunne sige, at hvis man har gjort Regning paa stadig, betydeligere Stigning i Priserne, saa har man taget Feil. Hvad den udenlandske Trælast angaar, saa var den vistnok strax efter Toldens Paabegyndelse Gjenstand for en forhøiet Pris, der paa det nærmeste svarede til Beløbet af Tolden, som for haardt Træ udgjør 10 à 12 Francs samt for blødt 6 à 8 Francs pr. stère, men kort efter begyndte denne Forskjel at udjævnes, og det paastaaes, at man nu i Paris kan købe saavel Furu og Gran fra Norden som Eg fra Østerrige—Ungarn paa samme Betingelser som for halvandet Aar siden. For flere Importører har denne Omstændighed ikke kunnet undgaa at medføre Tab, da man paa Spekulation købte især saadanne Dimensioner, som mest bleve rammede af Toldafgifterne, saasom tynde Bord, hvilken Artikel derfor kom til at tynde paa Markedet og flere Steder maatte sælges næsten til Indkjøbspris. At saaledes nogen egentlig Prisforskjel ikke er foraarsaget ved Tolden, beror naturligvis først og fremst paa opdreven Konkurrence mellem de franske Trælasthandlere indbyrdes, men Forklaringen paa denne Foreteelse maa ogsaa søges deri, at Toldafgifterne til en vis Grad maa bæres af de udenlandske Afskibere, som nemlig i nogle Tilfælde, særlig for tynde Bords Vedkommende, have fundet sig foranledigede til at nedsætte sine Noteringer, medens Importørerne paa sin Side have maattet nedstemme sine Fordringer, blandt andet af den Grund, at Konsumenterne i det indre af Landet fremdeles, hvis de mene herved at have nogen Fordel, vide at forskaffe sig sin Trælast direkte hos Afskiberne og derved kunne undgaa Importørerne og deres opskruede Priser. Og hvad den indenlandske Trælast angaar, saa opgives, at Tømmeret fra Vogeserne og Jura vistnok i nogen Tid kunde sælges til forhøiet Pris, men er dette nu ikke længre Tilfældet, hvorhos Virket fra Landes for nærværende staar næsten lavere i Pris end før den nye Regimes Indførelse.

Det kan under saadanne Forhold ikke vække Forundring, at man egentlig ikke paa noget Hold er rigtig tilfreds med den nye Ordning og at Røster høres, som fordre, at Forandring heri bør foretages. Og da der naturligvis herved opstaar en vis Usikkerhed i Stillingen, bidrager ogsaa dette til at forhindre Forretningerne i at tage Fart. Der høres derfor ikke om nogen større Livlighed i indeværende Aars Omsætning, skjønt Lagrene i Frankrige nu begynde at tømmes, og nye Forraad saaledes maa tilveiebringes. De hidtil i Aar afsluttede Kjøb siges imidlertid, om ei synderlig omfattende, saa dog at være forholdsvis fordelagtige for Afskiberne. Dette gjælder særlig Furutømmer, som altid opnaar stor Efterspørgsel i Frankrige, hvor man ikke anser det at kunne erstattes af anden Træsart, og som derfor bestandig her kan regne paa Afsætning til relativt høie Priser.

I Forbindelse hermed kan omtales, at Bygningsvirke fra Nordamerika, tidligere i Frankrige behandledes efter „tarif maximum“, nu i Henhold til Lov af 28de sidstleden Januar indgaar under „tarif minimum“ og saaledes kan konkurrere med Virke fra vore Lande paa fuldkommen lige Vilkaar. Før denne Lov blev vedtagen, havde nogle Interesserede indgivet en Petition til Deputeretkammeret for at opnaa, at Pitch-Pine ikke blev behandlet som „bois commun“ men som „bois d'ébénisterie“, hvilken sidstnævnte Artikel i Frankrige er toldfri, naar den indføres hugget eller saget i over 2 Deci-

meters Tykkelse. Denne Petition ledede imidlertid ikke til det tilsigtede Resultat, men derimod er der, som nævnt, opnaaet, at Pitchpine toldbehandles paa samme Maade som Furu og Gran fra Europa.

Trods de høie Toldsatser har dog forarbejdet Træ i det sidstforløbne Aar kunnet finde Vei til Frankrige for at forbruges dersteds. Saaledes indførtes i 1892, sammenlignet med de to nærmest foregaaende Aar, af Møbler og Træarbejder til hele Frankrige Kvanta til nedenstaaende Værdier:

1892	1891.	1890.
10 259 000 Francs.	19 234 000 Francs.	12 746 000 Francs,

hvilke Zifre udvise, at Importen af denne Artikel i 1892 ikke har været meget mindre end den, som fandt Sted i 1890.

Blandt de forskjellige Slags forarbejdet Træ fortjene særlig at nævnes de for vor Export vigtige Artikler: høvlede Gulvbord, Vinduer, Døre, Panelinger, samt Snedkeriarbejder i sin Almindelighed.

Af høvlede Bord til Gulve importeredes til Frankrige:

1892.	1891.	1890.
13 887 274 Kg.	41 377 795 Kg.	21 728 837 Kg.

Importen heraf er saaledes gaaet betydelig ned i 1892.

Af Vinduer, Døre og andre Snedkeriarbejder indførtes der til Frankrige i 1892 175 937 Kg., men angaaende Importen heraf i de foregaaende Aar findes ingen Opgaver, idet dette Produkt dengang ikke blev særskilt klassificeret i den franske Toldstatistik.

Det er neppe at vente, at Indførselen af Træarbejder til Frankrige skal kunne vedvare efter nogen betydeligere Maalestok under det dersteds for Tiden herskende Toldsystem. Hvad den Del, de Forenede Riger have taget heri, angaar, saa synes Importen af disse Artikler fra vore Lande at være stærkt i Nedgang, idetmindste at dømme efter Erfaringerne fra dette Distrikt. Saaledes meddeler vor Vicekonsul i La Rochelle, at udenlandske høvlede Gulvbord af 24 og 30 m/m ikke længere kunne afsættes der paa Pladsen paa Grund af den forhøiede Told. Han oplyser dog samtidigt, at omkring 500 P. St. „frises à parquet“ er bleven did indført fra Norge i 1892 (ligesom det opgives at være kommen omtrent 102 P. St. til Calais), men det maa antages, at disse Kvanta, idetmindste for den største Del, ere blevene importerede, førend de nye Toldsatser traadte i Kraft. Imidlertid maa det fremholdes som særlig egnet til at vække Opmærksomhed, at der har fundet Import Sted fra De Forenede Riger til Rochefort af høvlede Gulvbord, ligesom at en Ladning heraf ventedes dertil. Der skulde saaledes, trods Toldsatserne, være indkjøbt ikke mindre end 800 P. St.

Af vegetabilsk Tjære indførtes der i 1892 til Frankrige 2 576 810 Kg. Heraf kom Noget over Dunkerque fra Sverige. Dette Produkt forbruges imidlertid kun i en meget begrændset Maalestok i Frankrige.

Et for vort Land meget vigtigt Produkt, som i Forbindelse hermed maa omtales, er Træmasse. Heraf indførtes til Frankrige i sin Helhed:

	1892.	1891.	1890.
	90 996 168 Kg.	126 925 421 Kg.	93 464 712 Kg.
i Værdi modsvarende	15 921 881 Fr.	22 211 948 Fr.	17 758 293 Fr.

I Sammenligning med 1890 er saaledes Træmasseimporten til Frankrige kun aften med omtrent $2\frac{1}{2}$ %.

Af den ovenfor angivne Import for 1892 udgjordes 74 626 646 Kg. til en Værdi af 9 701 563 Frs. af mekanisk Masse, medens der af kemisk Vare samtidig indkom 16 369 522 Kg til en Værdi af 6 220 418 Frs.

Hvorfra disse Kvantiteter indførtes kan for 1892's Vedkommende ikke med Bestemthed oplyses. Hvad derimod den i 1891 til Frankrige indførte Træmasse betræffer, saa hidrørte den fra følgende Lande:

Norge med 77 090 173 Kg., Sverige med 10 476 144, Rusland med 400 327, Tydskland med 15 570 644, Belgien med 9 250 567, England med 332 731, Østerrige med 4 566 347, Schweiz med 8 988 989, Andre Lande med 249 499, tilsammen 126 925 421 Kg.

Det vil saaledes sees, at den allerstørste Del af denne Vare kom fra Norge, og de Partier, som i den foranstaaende Oversigt opgives at være komne fra Belgien og England, turde ligeledes for den væsentligste Del være af norsk Oprindelse.

De Toldsatser, som i Fjor i Frankrige bleve paalagte Træmasse, have ikke undgaet for Konsumenterne Noget at fordyre denne Artikel, saameget mere som man i Norden har paa samme Tid indskrænket Produktionen, hvad der i og for sig er skikket til at fremkalde Prisstigning. Denne Hæuse er imidlertid indtil en vis Grad her i Landet bleven modvirket af den nedgaaende Pris paa Papir, hvilken er en Følge af den til det yderste drevne Konkurrence mellem de franske Papirfabrikanter.

Det er givet, at Afsætningen af udenlandsk Træmasse under saadanne Omstændigheder er bleven noget hæmmet i Frankrige. Alligevel turde man her have vanskelig for at undvære dette Produkt, da de Udveie, som det nye økonomiske System har anvist til Undgaaelse af Import af Træmasse, iethvertfald have vist sig utilstrækkelige til at tilfredsstille den franske Papirfabrikations store Behov af denne Artikel. En alvorligere Fare for vor Export af dette Produkt vilde derimod opstaa, hvis Papirfabrikationen i Frankrige skulde komme til at indskrænkes, og hvis man tillige som Raavare ved Siden af den indenlandske Masse atter skulde komme til at tage sin Tilflugt til de gamle Materialier, Filler, gammelt Papir og Halm. Men da den franske Papirindustri derigennem skulde hlive andre Landes underlegen, er det vel at haabe, at der ikke skal opstaa nogen større Forandring i Fabrikationsmaaden, og at den nordiske Træmasse saaledes fremdeles skal bevare sin Plads paa det franske Marked. Hvad forøvrigt den franske Papirindustri Tilvirkninger angaar, saa maa det siges, at disse i det sidstforløbne Aar have været Gjenstand for en forøget Export, hvad der ogsaa vil fremgaa af nedenstaaende Zifre, som vise Værdien af udført Pap og Papir af fransk Oprindelse:

	1892.	1891.	1890.
	19 872 000 Francs.	17 481 000 Francs.	17 541 000 Francs.
Af nedenstaaende Fiskeriprodukter indførtes til Frankrige i sin Helhed følgende Kvantiteter:			
	1892.	1891.	1890.
Fersk Lax & Laxøret .	966 614 Kg	3 231 692 Kg.	3 063 752 Kg.
Anden fersk Ferskvands-			
fisk	2 635 930 "		
Fersk Sild	237 105 "	615 495 "	1 364 947 "

	1882.		1891.		1890	
Anden fersk Saltvandsfisk	3 460 604	Kg.	6 385 962	Kg.	5 959 019	Kg.
Saltet Torsk og Klipfisk{ fra det franske Fiske{	37 403 664	"	37 096 554	"	49 982 478	"
Af anden Oprindelse .	41 072	"				
Stokfisk	445 511	"	349 024	"	374 355	"
Saltet og røget Sild . .	284 422	"	123 554	"	163 817	"
Anden saltet ell. røget Saltvandsfisk	2 978 229	"	5 502 553	"	4 402 593	"
Sardiner	1 897 280	"	2 936 682	"	1 341 066	"
Andre Fiskekonserver .	533 857	"	518 936	"	471 293	"
Hvaltran	883 241	"	1 112 763	"	1 265 490	"
Torsketran	3 571 602	"	3 199 920	"	3 666 013	"
Andet Fiskefedt	1 217 319	"	1 205 271	"	732 766	"
Blanc de baleine	8 448	"	7 064	"	4 200	"
Torsk- og Makrelrogn . .	7 644 784	"	4 521 094	"	10 042 406	"
Uforarbejdede Hvalbarder	98 564	"	105 504	"	54 207	"
— Sælskind .	916	"	3 837	"	914	"

Af De Forenede Riger deltage egentlig kun Norge i denne Import, dog ikke i den Udstrækning som ønskeligt kunde være og som ogsaa kunde ventes paa Grund af Forholdene. Saaledes forekommer der ikke, i nogen nævneværdig Grad, Indførsel til Frankrige af fersk Fisk fra Norge, skjønt der som meddelt i foregaaende Aarsberetelse, med Held er bleven gjort Forsøg herpaa. De fremmede Lande, fra hvilke saadan Import finder Sted, er især Tydskland, Holland, Belgien, England, Spanien og Italien. De Fiskeriprodukter, som i 1891 importeredes til Frankrige fra Norge for at forbruges her i Landet, angives i den franske Toldstatistik at have været:

Klipfisk	14 589	Kg.	
Stokfisk	86 584	"	
Torsk- og Makrelrogn	3 248 226	"	(netto Vægt)
Hvaltran	235 245	"	
Torsketran	149 906	"	
Andet Fiskefedt (graisse de poisson)	129 141	"	
Hvalbarder (uforarbejdede)	33 326	"	
Fiskelim	9 108	"	

Af Fiskekonserver findes ingen Import opgiven, men det er imidlertid bekjendt, at saadan Indførsel, om end i liden Maalestok, finder Sted til Frankrige baade fra Norge og Sverige, blandt andet af *Anschovis*. Det ser dog ikke ud til, at man kan lykkes hos Fransk mændene at udbrede Smag for den sidst nævnte Artikel, hvorfor Importen heraf ikke turde have nogen betydeligere Fremtid i dette Land. Indførselen af Klipfisk er naturligvis paa det nærmeste umuliggjort ved de umaadelige Toldsatser paa Varen, og det er virkelig høist bemærkningsværdigt, at en saa stor Kvantitet af dette Produkt, som den oven angivne, har kunnet trænge sig frem til den franske Konsume. For de øvrige Fiskeriprodukters Vedkommende turde den norske Indførsel i det Hele i det sidstforløbne Aar have holdt sig uden videre Forandringer. Ligeledes er den i forrige Aarsberetelse omtalte Import fra Vestkysten af Sverige af Fiskeolie paagaet ogsaa i 1892, og det opgives, at af dette Produkt er der indkommen en Kvantitet af 14 Ton

fra Göteborg til La Rochelle, samt at der af samme Vare fra førstnævnte Havn er indført 70 Tons til Havre.

Af Havre foregaar i Regelen hvert Aar en vis Indførsel til Frankrige fra De Forenede Riger, fornemmelig fra Sverige. Tidligere har denne Import været af ikke ringe Betydning, idet særlig den svenske sorte Havre har nydt stærk Efterspørgsel paa det franske Marked og der betinget forholdsvis høie Priser. I de senere Aar har man imidlertid ikke behøvet til Frankrige at indføre større Kvanta udenlandsk Havre, da den franske Produktion har været tilstrækkelig til ikke alene at tilfredsstille Landets Behov, men har endog afgivet Overskud til en ikke ringe Export, som nærmere omtalt i forrige Aarsberetelse. Aarsagen til dette Forhold er imidlertid af rent tilfældig Art, idet man, da Hvedehøsten i 1891 paa mange Steder i Frankrige blev ødelagt af Frost, tog sig til paa de saaledes herjede Agre at saa Vaarhavre, hvilket Forsøg kronedes med et saa afgjort Held, at det skaffede Landet en Havrehøst, som man aldrig havde seet Mage til. Da Høsten det følgende Aar ligeledes fik et gunstigt Udfald, har Frankrige paa Grund af disse Gmstændigheder ikke paa lang Tid behøvet i større Grad at skaffe sig Havre fra Udlandet, og turde Landet kunne bevare sin Uafhængighed i denne Henseende ligetil næste Høst. Nogen Import fra vore Lande kan man derfor ikke gjøre nogen Regning paa i den nærmeste Fremtid, med mindre Priserne skulde stille sig i høi Grad gunstige, og maa man da for den svenske sorte Havres Vedkommende regne paa saadanne Noteringer, som omkring 13 Frs. for 100 Kg., Fragt og Assurance iberegnete, eller den nu raadende Tørke skulde komme til at vare endnu længere, i hvilket Tilfælde Havrehøsten i Landet antagelig vil komme til at tage Skade. Hidtil giver dette dog ikke Anledning til Uro, og desuden har Frankrige i Algier og Tunis Anledning til, hvis det saa maatte vise sig nødvendigt, fra nært Hold at forsyne sig med god Havre, og denne Omstændighed maa ogsaa tages med i Beregningen. Nedenstaaende Zifre vise Omfanget af Frankriges Indførsel af omhandlede Kornsort i Aarene 1890—1892, hvorved er at anmærke, at de angivne Kvanta betegne Metercentner (quintauxmetriques = 100 Kg.):

	1892.	1891.	1890.
Belgien . . .	1 906	92 316	166 686
Rusland . . .	7 658	292 024	437 426
Sverige . . .	1	142 836	18 250
Tydskland . . .	195	6 464	4 310
Italien . . .	206	2 282	124
Tyrkiet . . .	178 470	171 944	232 646
Algier . . .	186 097	212 682	225 707
Tunis . . .	6 841	7 404	2 885
Andre Lande . .	13 810	50 789	405 176
Tilsammen	395 184	978 741	1 493 210

Det maa bemærkes, at der i 1891 indførtes fra Norge 11 683 Metercentner, som ikke findes særskilt optagen i ovenstaaende Oversigt.

Det vil af disse Zifre fremgaa, at Indførselen til Frankrige af Havre er betydelig sunken i Løbet af det sidstforløbne Aar. Derimod er Exporten af denne Kornsort anseelig forøget, nemlig fra omkring 18 000 Tons i 1891 til næsten 80 000 Tons i 1892 eller til mere end det dobbelte af, hvad

der samme Aar importeredes til Frankrige. De Lande, til hvilke den franske Havre saaledes er udført, angives fornemmelig at være England, Schweiz og Belgien.

Det kan i Sammenhæng hermed nævnes, at om end Havreagrene, som anført, endnu ikke have taget Skade af den herskende Tørke, ere dog Engene allerede nu saa medtagne, at Høhøsten paa mange Steder bliver utilstrækkelig. Det kan derfor ansees sandsynligt, at man under Aarets Løb maa indføre et større Kvantum Hø. Saadan Import finder forøvrigt ogsaa Sted under sædvanlige Forhold (i de tre sidste Aar er der saaledes gennemsnitlig indført Hø for 1 Million Francs aarlig), men fornemmeligst fra Belgien, Tydskland og Italien, hvorimod vore Lande ikke synes at have deltaget i saa betydelig Grad heri, at man har fundet herom i den officielle Statistik at gjøre Antegnelse.

Af Jern og Staal er der ifjor paagaet en i bemærkningsværdig Grad stigende Import til Frankrige, hvad der ogsaa vil fremgaa af nedenstaaende Liste, der udviser Værdien af denne Import i sin Helhed i de tre sidste Aar:

	1892.	1891.	1890.
Rujern	5 221 000 Fr.	3 405 000 Fr.	1 217 000 Fr.
Stangjern og Staal	9 360 000 „	6 456 000 „	6 433 000 „

Blandt de forskellige Jern- og Staalprodukter, som ere sammenfattede under ovenforstaaende Liste, maa særskilt opregnes følgende, hvormed man dog ikke kan sammenligne de Kvantiteter, som særskilt ere indførte fra de forenede Riger, saasom den franske Statistik endnu ikke indeholder nogen Oplysning herom for ifjors Vedkommende:

	1892.	1891.	1890.
Rujern	87 273 Tons	56 756 Tons	20 620 Tons
Smeltestykker med 4 %			
Slag eller derover	343 520 Kg.	232 353 Kg.	100 608 Kg.
Stangjern { Trækulsjern	10 261 117 „	7 038 717 „	7 324 044 „
Stenkulsjern	1 731 641 „	4 401 799 „	3 914 081 „
Jernbaneskinner	162 400 „	37 678 „	211 069 „
Vinkel- og T-jern	637 464 „	227 773 „	207 167 „
Axler og Hjulringe, ufor-			
arbeidede	893 710 „	(medtagne under „Stangjern“.	
Traadjern og Staal	484 513 „	156 888 Kg.	59 611 „
Baandjern og Staal af en-			
hver Dimension	208 987 „	107 169 „	101 448 „
Staal i Stænger og Værk-			
tøistaal	4 001 256 „	4 485 743 „	4 728 736 „

Hvad nu Aarene 1890 og 1891 angaar, kan anføres, at hele Jern- og Staalindførselen fra De Forenede Riger udgjorde:

	1891.	1890.
Fra Norge	109 979 Kg.	1 529 Kg.
„ Sverige	8 204 167 „	7 592 641 „

Disse Zifre angive kun de Kvantiteter, som definitivt forbruges i Frankrige. Medregnes de Mængder, som ere indkomne for efter gennemgaaet Forædling igjen at exporteres, har samme Import udgjort:

	1891.	1890.
Fra Norge	109 979 Kg.	22 212 Kg.
„ Sverige	15 420 661 „	17 013 765 „

Efter underhaanden fra Fagmænd indhentede Meddelelser skal Importen fra vore Lande af Stangjern og Staal ikke være synderlig forøget i 1892, idetmindste ikke til de nordre og vestlige Dele af Landet; fra et enkelt Hold er der endog paastaaet, at der i disse Egne er indtraadt en vis For mindskelse i Importen. Derimod er Rujern indkommen i noget større Mængder, ligesom det siges, at man i Aar kan regne paa ganske anseelige Indkjøb fra Sverige af dette Produkt for dermed at forbedre det franske Staal. Grunden til den forholdsvis mindre livlige Efterspørgsel, som efter disse Oplysninger, skal raade i Frankrige efter det svenske Stangjern, siges fremdeles at hidrøre fra den overmægtige Konkurrence fra det billige bløde Staal eller phosphorfri Jerns Side, hvorefter Tilvirkningen daglig tiltager i Frankrige, og som nu skal anvendes ogsaa i Egne, hvor det før var saagodtsom ukjendt, saaledes i Vendée og Bretagne. Imidlertid kan vel den fremtidige Stilling for vort Jern neppe blive mere ufordelagtig end den efter disse Oplysninger maa ansees for at være, og hvad det sidstledne Aar angaar, turde det vise sig, naar de definitive Importsifre fra de forskjellige Lande blive kjendte, at den forhøiede Indførsel af Trækulstaugjern, som efter de før angivne Lister har paagaet i 1892, for størstedelen har hidrørt fra Sverige. Det er nemlig meget, som taler for, at svensk Stangjern er bleven indført i øgede Kvantiteter ogsaa i 1892 for at anvendes til Bygning af Krigsskibe og Pansring af Fæstninger, da Produktet i fremragende Grad skal besidde de hertil fornødne Egenskaber.

Fra nogle franske Jernværkseieres Side, er der, efter hvad som meddeles, skeet Forslag om at forsøge at indføre Jernmalm fra Norge og Sverige for at konkurrere med den spanske og tyske Vare, og hvilken Fransk-mændene aarlig indkøbe i store Kvantiteter for derved at forbedre sin egen Malm, og det antages, at man herved skulde komme til et gunstigt gjensidigt Resultat. Af Jernmalm indførtes til Frankrige i 1891 1 437 536 Tons til en Totalværdi af 20 125 504 Frcs.

Angaaende Frankriges egen Produktion af Jern og Staal kan meddeles, at denne officielt for de tre sidste Aars Vedkommende er angiven til følgende Kvanta i „tonnes“ (Zifrene for 1892 ere dog approximative):

	1892.	1891.	1890.
Rujern	2 022 989	1 897 387	1 962 196
Stangjern	828 168	833 409	825 369
Staal i Plader . . .	814 977	840 221	683 358
Staal, bearbejdet . .	655 086	638 530	581 998

Som heraf vil sees, er denne Industri gaaet fremad i de sidste Aar, omend Tilvæksten ikke har været jevn.

Blandt de øvrige Produkter, som ere Gjenstand for Export fra de Forenede Riger, kunne sluttelig opregnes nedenstaaende, af hvilke der i de tre sidste Aar til Frankrige i sin Helhed blev indført de Kvantiteter, som angives af følgende Zifre:

Indførsel fra alle Lande:

	1890.		1891.		1890.		
Is	31 849 098	Kg.	21 159 227	Kg.	24 575 890	Kg.	
Brynstene {	uforarbejd.	466 300	"	713 493	"	291 993	"
	bearbejd.	107 000	"	208 333	"	266 944	"
Oxalsyre	771 493	"	939 577	"	979 820	"	
Oxalsalt	73 732	"	81 369	"	103 682	"	
Øl (Værdi)	12 772 198	Fr.	10 165 020	Fr.	10 462 500	Fr.	
Utilberedede Huder (Værdi)	179 982 000	"	214 839 000	"	210 901 000	"	
Skrivpapir	7 964 937	Kg.	9 833 370	Kg.	9 075 799	Kg.	
Tapetpapir	355 313	"	317 087	"	277 087	"	
Pap i Skiver	648 042	"	1 751 509	"	1 245 682	"	
Spiger, Søm og Skruer	3 335 037	"	4 495 361	"	3 862 362	"	
Fiskekroge	12 815	"	16 171	"	17 270	"	
Knivsmedarbejde	22 535	"	25 446	"	27 278	"	
Ankere, Kobber etc.	602 790	"	438 005	"	461 237	"	
Chemiske Fyrstikker	2 182 705	"	31	"			

Alle disse Artikler ere i 1892 blevne indførte i formindskede Kvantiteter med Undtagelse af Is, Øl, Tapetpapir, Ankere, Kabler samt chemiske Fyrstikker, af hvilke Importen, som det sees, har været stigende.

Det Produkt, blandt de ovenfor opregnede, som har den største Betydning for vor Industri, er Spiger og Søm, men af disse Artikler er, som man paa Grund af de forhøiede Toldsatser kunde formode, Importen gaaet tilbage.

Det er forresten at bemærke, at den norske Hesteskosømfabrik, som er anlagt i Duclair i Nærheden af Rouen, ogsaa har bidraget til at indskrænke Indførselen fra vore Lande. Hvad det udenlandske Øl angaar, som konsumeres i Frankrige, saa indføres dette fornemmeligt fra Tydskland og dernæst fra England og Holland. Den norske Vare stiller sig for dyr, da den nu importeres i Flasker, — man maa her i Havre betale 70 Øre for en Halvflask — og da Indførsel paa anden Maade dels i Begyndelsen medfører store Omkostninger, dels er forenet med en vis Resiko, er det vel neppe antageligt, at man vil gjøre flere Forsøg end det, som allerede uden Held er anstillet her i Havre.

Derimod synes den norske Isimport til Frankrige at have været særdeles livlig under det forløbne Aar; til dette Distrikt indførtes saaledes næsten 16 000 Tons og Alt synes at tyde paa, at dette skal vedblive. Den norske Is er nemlig befunden i Almindelighed at være temmelig ren, hvorfor den nyder stærk Efterspørgsel, ligesom den i særegen Grad er skikket til Konservering af Fiskeriprodukter.

Den ovenfor berørte Indførsel af Fyrstikker er naturligvis foregaaet for det franske Statsmonopols Regning, men det er alligevel værd at lægge Mærke til, at man overhovedet har indkjøbt saa store Partier, da Statens Stræben hidtil synes at være gaaet ud paa, at det hele Behov skulde kunne blive tilfredsstillet ved den indenlandske Tilvirkning.

Angaaende Indførselen i sin Helhed fra de Forenede Riger til Frankrige kan man endnu ikke give nogen Opgave for 1892. Importens Værdi i 1891 vil sees af nedenstaaende Zifre:

Indførsel fra Norge 1891:

Almindelig Trælast	15 620 125	Frcs.
Filler og Træmasse	13 493 822	"
Træarbeider	4 594 282	"
Ubearbejdede Hvalbarder	2 166 190	"
Torsk og Makrelrogn	1 624 113	"
Verktøi- og andre Metalarbeider	1 002 602	"
Fiskefedt (graisse de poisson)	395 749	"
Is	299 596	"
Utilberedede Huder og Skind	295 274	"
Fiskelim	273 240	"
Ferskt og saltet Kjød	194 979	"
Havre	178 166	"
Sten- og Jordarter til chemisk Brug	176 643	"
Gjødningssemner (Affald af Bensvæerte)	137 610	"
Andre Varer	772 041	"

Tilsammen 41 024 432 Frcs.

Indførsel fra Sverige i 1891: Almindelig Trælast 63 413 881 Frcs., Rujern, Stangjern og Staal 1 398 236 Frcs., Havre 2 178 263 Frcs., Træarbeider 2 141 791 Frcs., Filler og Træmasse 1 834 279 Frcs., Ubearbejdede Huder og Skind 541 266 Frcs., Verktøi og andre Metalarbeider 222 099 Frcs., Pap og Papir 160 918 Frcs., Andre Artikler 467 723 Frcs., tilsammen 72 358 456 Frcs.

I samme Aar var Værdien af Udførselen fra Frankrige følgende:

Til Norge	9 166 915	Frcs.
" Sverige	11 207 843	"

Som før bemærket, angive disse Zifre kun de Varer, som ere indførte til Frankrige for dersteds at konsumeres og som ved Udførsel have været af fransk Oprindelse (commerce spécial).

Medregner man Kreditoplagsvarer og Artikler, der ere indførte til Frankrige for efter skeet Forædling igjen at exporteres (commerce Général), androg den norske Import til 41 212 045 Frcs. samt den svenske til 74 046 412 Frcs., medens den franske Export til Norge havde en Værdi af 9 667 604 Frcs. og til Sverige af 12 909 509.

I Femaarsperioden 1887—1891 udgjorde Værdien af de Forenede Rigers Handelsomsætning med Frankrige i „commerce spécial“ gjennemsnitlig aarlig følgende Beløb:

Indførsel fra Norge til Frankrige	30 588 618	Frcs.
Udførsel til — fra —	6 697 691	"

Tilsammen 37 286 309 Frcs.

Indførsel fra Sverige til Frankrige 54 333 742 Frcs., Udførsel til Sverige fra Frankrige 8 586 114 Frcs., tilsammen 62 919 856 Frcs.

I nedenstaaende Perioder har samme Omsætning, ligeledes i Gjennemsnit, andraget til følgende Beløb:

	1877—1886.	1867—1876.	1857—1866.
Indførsel fra Norge til Frankrige	27 916 305	Fr.	32 705 743
Udførsel fra Norge til Frankrige	8 163 796	"	8 061 267
Tilsammen	36 080 101	Fr.	37 181 573

	1877—1886.	1867—1876.	1857—1866.
Indførsel fra Sverige til			
Frankrige	65 687 265 Fr.	41 320 195 Fr.	20 989 013 Fr.
Udførsel fra Frankrige			
til Sverige.	7 527 968 „	7 992 464 „	2 959 154 „
Tilsammen	73 215 233 Fr.	49 312 659 Fr.	23 948 167 Fr.

Som det af foranstaaende Zifre fremgaar, har de Forenede Rigers Handelsforbindelser med Frankrige i den sidste Femaarsperiode ikke vist sig istand til at udvikle sig i nogen synderlig Grad.

Frankriges Handelsomsætning med Udlandet og Kolonierne androg i sin Helhed til følgende Zifre i 1892 sammenlignet med det nærmest foregaaende Aar:

Indførsel.	1892.	1891.
Næringsemner	1 420 902 000 Fr.	1 633 675 000 Fr.
Raastoffe	2 236 856 000 „	2 349 968 000 „
Fabrikprodukter	611 895 000 „	669 104 000 „
Andre Artikler	142 726 000 „	115 120 000 „
Tilsammen	4 412 379 000 Fr.	4 767 867 000 Fr.
Udførsel.	1892.	1891.
Næringsemner	753 262 000 Fr.	778 883 000 Fr.
Raastoffe	731 621 000 „	714 552 000 „
Fabrikprodukter	1 794 004 000 „	1 819 334 000 „
Andre Artikler	284 002 000 „	256 968 000 „
Tilsammen	3 562 909 000 Fr.	3 569 737 000 Fr.

Som det vil fremgaa af ovenstaaende Zifre, er saaledes i 1892 Frankriges Indførsel formindsket med 355 488 000 Francs eller med 7.4 %.

Denne Nedgang var imidlertid ventet, ikke alene paa Grund af de i Aarets Løb noterede Toldsatser, men ogsaa som en Følge af den stærkt forcerede Import i 1891, som nødvendigvis maatte efterfølges af en vis Stilstand. I Betragtning af begge disse Faktorer er den indtraadte Formindskelse snarere under end over, hvad man havde kunnet vente.

Ved Grandskning af de ovenfor meddelte Zifre findes det, at Indførselen af Næringsemner er reduceret med 212 773 000 Francs eller 13 %. I denne Klasse have kun to Artikler været Gjenstand for en stigende Efterspørgsel, nemlig Kaffe — og eiendommeligt nok — Brændevin, medens alle andre til denne Gruppe hørende Varer have været importerede i mindre Kvantiteter. Særlig har dette været Tilfælde i Vinbranchen, af hvilken Vare Indførselen er sunken med næsten 100 Millioner Francs eller fra 401 Millioner i 1891 til 302 Millioner Francs i 1892. En ikke ringe Tilbagegang er ligeledes observeret i Importen af Korn, Kvæg, Kjød, Fisk, Ost og Smør samt Olivenolje m. fl.

Hvad Raastoffe til industrielt Brug angaar, har man inden denne Kategorie iagttaget en Tilvæxt i Importen af blandt andre Artikler, Uld, Silke, Lin, Bomuld og Malmer, hvorimod saadanne Produkter, som Huder og Skind, Oljefrø og specielt Trælast ere gaaede tilbage; den sidstnævnte

Artikel, som allerede før nævnt, med omtrent 140 Millioner Francs. I det hele taget har Indførselen inden denne Vareklasse aftaget med 113 112 000 Francs og man har deraf villet drage den Slutning, at den franske industrielle Virksomhed er noget svækket.

En synkende Import er ligeledes observeret med Hensyn til Manufakturvarer, af hvilke der i 1892 indkom for en Værdi af 57 209 000 Francs mindre end i 1891. Inden dette Omraade er der imidlertid iagttaget Stigning for Kemikalier, Porcelæns-, Glas- og Faiencevarer, Metalarbejder, Maskiner osv. De Produkter, som ere indførte i mindre Kvantiteter, ere specielt Bomuldstraad, samt Tøi af Bomuld, Uld, Silke ligesom tilberedte Huder og Skind.

Med Hensyn til Udførselen kan meddeles, at denne ogsaa er formindsket i Sammenligning med det næstforegaaende Aar, men Forskjellen er dog af mindre Betydning og indskrænker sig til 6 828 000 Francs til Fordel for 1891. Modstanderne af det gjældende økonomiske System tilskrive dette forholdsvis gunstige Resultat den Omstændighed, at det udenlandske Marked i den største Del af 1892 uforandret har staaet aabent for franske Produkter, men det paastaaes fra samme Hold, at Sagerne ville komme til at stille sig anderledes for dette Aars Vedkommende, naar Virkningerne af den nu i flere andre Lande, særlig i Schweiz, vedtagne restriktive Toldpolitik er bleven fuldt mærkbar.

Angaaende de forskellige Vareklasser kan bemærkes, at der i Exporten af Næringsemner ifjor er observeret en Formindskelse af 25 621 000 Frcs. En vis Forøgelse kan imidlertid mærkes blandt herhen hørende Artikler, saasom Korn, Bordfrugter, raffineret Sukker, Fisk, Kvæg m. m., medens der paa den anden Side er indtraadt Tilbagegang i Udførselen af Grønsager, Vin og Brændevin, for hvilke to sidste Artiklers Vedkommende Tabet tilsammen har udgjort 31 Millioner Francs, ligesom ogsaa Exporten af Raa-sukker og Smør er sunken.

Et ganske andet Resultat udviser derimod Udførselen af Raastoffe for Industrien; thi for denne Varekategoris Vedkommende er Exporten i 1892 steget med 17 069 000 Francs. Sammenlignes denne Forøgelse i Exporten med den oven paa pegede Formindskelse i Importen inden samme Varekategori, ser det ud som om den før omtalte Anmærkning angaaende den franske Industris Tilbagegang i det nu hengaaende Aar skulde bekræftes, idet man ikke alene i mindre Grad end før har havt Behov af fremmede Raastoffe, men endog har ladet egne Raastoffe udføre, fordi der for disse ikke fandtes tilstrækkelig Anvendelse i Landet. Imidlertid turde man dog komme Sandheden nærmest ved at sige, at det netop er paa dette Omraade, at den overdrevne Import i 1891 særlig var mærkbar, hvorfor det ikke er mere end naturligt, at Reaktionen det følgende Aar her maatte være mest fremtrædende.

Med Hensyn til de forskellige Artikler inden denne Klasse kan anføres, at den nysnævnte Forøgelse i Exporten har gjort sig gjældende for alle Produkters Vedkommende overhovedet, med Undtagelse særlig af Kobber, Olier og Fjæder, for hvilke Varer alene en mere betydelig Reduktion er opkommet.

Hvad sluttelig Fabrikprodukter nngaar, udviser disse for 1892 en formindsket Udførsel af 25 330 000 Francs. Dette Resultat er naturligvis under alle Omstændigheder mindre tilfredsstillende, især naar man husker paa, som ogsaa ovenfor er fremholdt, at Udlandets Marked i en stor Del af Aaret uforandret stod aabent for franske Varer.

De Fabrikater, af hvilke imidlertid en forøget Indførsel er observeret i 1892, er især Tøier af Silke og Uld, garvede Huder, Pariserartikler, Modevarer, Pap, Papir og Chemikalier. I Modsætning hertil har Formindskelse i større eller mindre Grad forekommet i Exporten af Bomuldstøier, Skindarbejder, Bijouterivarer, Uhrmageriarbejder, Maskiner, Metal- og Træarbejder, Linnedartikler, Bøger, Gravurer, Fajance og Glasarbejder m. m.

Hvis man af det sidst forløbne Aars Erfaring med Hensyn til Frankriges Handelsomsætning paa Udlandet tror sig berettiget til at drage den Slutning, at det nu raadende økonomiske System har vist sig at være mindre fordelagtigt for Landet, synes imidlertid denne Konklusion at modsiges af de Erfaringer, som man i saa Henseende har kunnet høste i de tre første Maanedre af 1893. Efter de Zifre, som foreligge angaaende Frankriges Handelsbalance i denne Periode, er nemlig, sammenlignet med det tilsvarende Tidsrum i 1892, Vareimporten i det Hele sunken med næsten 30 %, medens Udførselen samtidig er forøget med 2.4 %. Og tager man særlig Hensyn til Fabrikprodukter, viser det sig, at Importen af denne Artikel har aftaget med over 39 %, medens paa den anden Side Exporten af samme Slags Artikler er tiltagen med ikke mindre 12.1 %. Dette Resultat turde vistnok være en Overraskelse for mange, men da under alle Omstændigheder den Tid er kort, som er hengaaet efter den nye Toldregimes Indførsel i Frankrige, var det maaske bedst at opsætte enhver definitiv Dom om Systemets Virkninger, indtil man kan siges at have Sikkerhed for at de udviste Resultater ikke bero paa mere eller mindre tilfældige Forhold, men have sin ubestridelige Grund i Systemet selv.

Den sammenlagte Søfart paa Frankrige i de tre sidste Aar fremgaar af nedenstaaende Zifre, som angive Drægtigheden af ankommende, lastede Fartøier:

	1892. Ton.	1891. Ton.	1890. Ton.
Franske Skibe	4 300 588	4 587 437	4 344 642
fremmede —	8 820 281	10 421 707	9 295 966

Tilsammen 13 120 869 15 009 144 13 640 608

Det fremgaar heraf, at saavel den franske som den fremmede Skibsfart paa Frankrig i Fjor er gaaet tilbage i Tontal i Sammenligning med de to nærmest foregaaende Aar. Det maa dog samtidigt bemærkes, at den franske Tonnage i 1892 er kommet i et noget mindre ufordelagtigt Forhold til den udenlandske, end før var Tilfældet, og man turde vente, at for Fremtiden end yderligere Terræn skal vindes af Landets Flag, efter at den ældre Lov om „la marine marchande“ den 30te sidstledne Januar er bleven afløst af en ny, som tillige tilkjender den franske Handelsflaade Præmier for europæisk Kystfart. Og da det ligesaa Afskaffelsen af de gamle Differentialafgifter paa udenlandske Fartøier har vist sig, at det franske Flag ikke uden Beskyttelse kan staa sig i Kampen mod de fremmede Nationers, formoder man, at det saaledes organiserede Præmiesystem i Fremtiden skal efterhaanden komme til at fornyes, ligesom dette allerede længe har været Tilfældet med Præmieringen af det franske Storsøfiske.

Hvad de Virkninger angaar, som det her foreliggende Præmiesystem kan siges at have havt paa Ophjælpen af den franske Koffardiflaade, kan bemærkes, at disse hidtil væsentlig have vist sig for den i Oceanfarten be-

skjæftigede Damptonnage, hvorimod Seilskibsflaaden ikke synes at have draget synderlig Fordel heraf, hvilken Omstændighed nærmere turde fremgaa af følgende Opgaver angaaende den franske Handelsmarines Stilling.

1880 bestod Frankriges Koffardiflaade i sin Helhed af 15 058 Skibe med en samlet Drægtighed af 919 298 Tons, medens Landet ti Aar senere regnede 15 111 Fartøier af 944 013 Tons Drægtighed, hvilket saaledes udviser en Forøgelse af 53 Fartøier og 24 715 Tons. Denne Tilvæxt kan vel synes ubetydelig, men den vinder i Betydning derved, at Materiellet samtidig har undergaaet Forandring, idet de gamle og mindre anvendelige Skibe ere blevne ombyttede med nye og tidsmæssige. Og desuden maa Lovens Virkninger ogsaa værdsættes efter den Anvendelse, som er given den saaledes omskabte Handelsflaade.

I saa Henseende kan nævnes, at medens Landet i 1881 blot besad 47 ikke subventionerede Selskaber tilhørende Dampskibe, drægtige 72 185 Tons, fandtes der i Frankrige 10 Aar senere, foruden de subventionerede Fartøier, en Flaade paa 215 Dampskibe af en samlet Drægtighed af 458 438 Tons, hvilket vil sige, at i den forløbne tiaarige Periode de franske ikke subventionerede Dampskibe ere femdoblede i Antal og sexdoblede i Tonnage. Videre kan bemærkes, at medens man i 1881 i Frankrige, foruden den subventionerede Søfart, blot kunde opvise to regelmæssige Oceanlinier, „*Chargéurs Réunis*“ i Havre og „*Transports Maritimes*“ i Marseille, er Landet nu i Besiddelse af ikke mindre end 19 frie, regelmæssige Linier mellem franske Havne samt følgende fremmede Lande og Pladse: 5 til Brasilien og Laplatastaterne, 3 til New York, 3 til Senegal, 2 til Vest-Afrika, 1 til Tonkin, 1 til Chili, Peru og Ecuador, 1 til Réunion, Tamatave og Mauritius, 1 til New Orleans, 1 til Vestindien og Mexiko, samt 1 til Colon.

Alle disse Linier underholdes ved nye, vel udrustede Dampskibe i fuldt tidsmæssig Stand.

Den franske Seilskibsflaades Stilling er derimod mindre god, thi Tonnagen er, trods Præmierne, uafsladelig gaaet ned og har saaledes sunket fra 514 000 Tons i 1881 til 268 000 Tons i 1891, af hvilken Tonnage, efter hvad der opgives, knapt 100 000 Tons ere egnede til Præmiering. Det er ogsaa paa dette Misforhold, at man har tænkt at raade Bod ved den nye Lov.

Denne Lov, som fremdeles bevilger saavel Bygnings- som Søfartspræmier, har nemlig forhøiet Beløbet af de førstnævnte Belønninger og tillige indført visse andre Forandringer i den Maade, paa hvilken disse Præmier skulle udgaa, hvorfor man gjør Regning paa, at herefter skulle i Frankrige bygges større Seilskibe af Jern og Staal, af hvilken Type der for Nærværende kun gives et Faatal under fransk Flag. Denne Bygningspræmie skal ogsaa for Fremtiden betales for Skibe, der i Frankrige bygges for udenlandsk Regning.

Hvad dernæst Søfartspræmierne betræffer, have disse i den nye Lov undergaaet endnu betydeligere Forandringer. Saaledes har man, som allerede meddelt, udstrakt Præmierne ogsaa til den europæiske Kystfart, ihvorvel de her formindskes med en Trediedel. Videre har man som Grundlag for Præmiernes Beregning indført Bruttotonnagen, istedetfor at man før brugte Nettodrægtigheden som Basis, desuden ere Præmiebeløbene ogsaa forandrede. Saaledes er det bestemt, at Præmierne for hvert Fartøj, som i den egentlige, til ti Aar bestemte Premietid, bygges for fransk Regning, skal udgaa for lige lang Tid eller i ti Aar, hvorved følger et Fartøj, som erhverves i Præmieperiodens sidste Aar, har Ret til at erholde Præmier i

ti Aar, paa samme Maade, som et Fartøi, der er bygget i Præmietidens første Aar. Sluttelig er bestemt, at Præmien kun udbetales for Fartøier byggede i Frankrige, men denne Bestemmelse er ikke given tilbagevirkende Kraft.

I Forbindelse hermed kan nævnes, at af de vedkommende Rederier tilkommende Præmiebeløb skulle 4 % udbetales til Fordel for den franske Handelsflaades Pensionsfond.

Paa Grund af det saaledes organiserede Beskyttelsessystem kommer sandsynligvis ikke alene Frankriges Skibsbyggeri i den nærmeste Fremtid til at tage ny Fart, men ogsaa Landets Søfart til at forøges, hvilken sidste Begivenhed vel neppe kan indtræffe uden at der vil ske en mere eller mindre betydelig Indskrænkning i den Andel, som andre søfarende Nationer have i Fragtfart paa franske Havne. De Udgifter, som ved det forandrede Præmiesystem opstaa for den franske Statskasse, ere anslaaede til gennemsnitlig omtrent $13\frac{1}{2}$ Million Francs om Aaret, men for dette Aars Vedkommende er til denne Bestemmelse kun opført paa Budgettet 10 500 000 Francs.

I Forbindelse hermed kan nævnes, at der i Subvention til franske Søfartslinier ligeledes for i Aar er bevilget et Beløb af tilsammen 25 763 134 Frs., hvorfor den franske Stats sammenlagte Udgift til Underhold af Landets Søfart beløber sig til den anseelige Sum af Frs. 36 263 134.

Daniel Danielsson.

Fra de forenede Rigers Vicekonsul i **Bordeaux**. Om Sveriges og Norges Skibsfart og Handel paa Bordeaux i Aaret 1892.

I. Skibsfarten.

Bordeaux's Skibsfartsbevægelse med Udlandet og franske Kolonier var i Aaret 1892 ca. 120 000 Tons mindre end i 1891 for ankomne og afgaaede lastede Fartøiers Vedkommende.

Denne Nedgang søges gjerne forklaret ved det i Begyndelsen af 1892 ikrafttraadte nye Toldsystem, og som Bevis for Rigtigheden af denne Antagelse anføres da, at samtidig ogsaa Landets øvrige store Havne have maattet se sin Trafik paa Udlandet formindskes — tildels i meget større Udstrækning end det har været Tilfælde i Bordeaux — og at Frankriges totale Skibsfartsbevægelse aftog med ca. 3 Millioner Tons eller næsten en Syvendedel.

For Bordeaux's Vedkommende synes imidlertid ikke den nu raadende Protektionisme at kunne med Sikkerhed paaberaabes som den eneste Aarsag til denne Tilbagegang; thi ogsaa i Aaret 1891, da den saavel i Frankrige som tildels i Udlandet nær forestaaende Forhøjelse af Toldsatser just skulde have bidraget til en forøget Vareudvexling, bemærkes en anseelig Nedgang i Stedets Skibsfart paa Udlandet, som nemlig da med ca. 80 000 Tons understeg Tonnagen for 1890.

Den saaledes i de sidste Aar stedfindende Tilbagegang er imidlertid ikke større end at Bordeaux fremdeles, hvad Forbindelserne med Udlandet betræffer, opretholder sin Rang som Frankriges tredie Havn, næst efter Marseille og Havre.

Der ankom i 1892 til Bordeaux, med Last og i Ballast, ialt 1 768 Fartøier, drægtige 1 117 098 Tons, foruden de i indenrigsk Kystfart gaaende franske Skibe.

Heraf var Engelske 703, dr. 488 764 Tons, Franske 704*), dr. 303 038*), Hollandske 50, dr. 58 060, Norske 115, dr. 58 060, Spanske 29, dr. 22 141, Svenske 40, dr. 21 427, Belgiske 22, dr. 18 344, Tyske 25, dr. 17 855, Danske 25, dr. 15 040, Østerrigske 19, dr. 14 549, Russiske 23, dr. 12 565, Italienske 10, dr. 4 169, Nordamerikanske 2, dr. 2 006, Græske 1, dr. 728, tilsammen 1 768, dr. 1 117 098.

Ifølge denne Opgave vare altsaa de norske Skibe No. 2 i Antal og No. 3 i samlet Drægtighed.

Følgende Tabel viser den norske Skibsfartsbevægelse paa Bordeaux i de 5 sidste Aar:

	Heraf Dampskibe.		Heraf Seilskibe.	
	Antal.	Tons	Antal.	Tons.
1888:	128	58 417	67	29 529
1889:	94	43 088	52	25 275
1890:	138	69 962	91	47 160
1891:	121	68 404	88	51 786
1892:	115	58 060	101	51 540

Den samlede norske Skibsfart i 1892 var mindre end i 1891, og navnlig Totaldrægtigheden understeg med næsten 10 000 Tons det foregaaende Aars. Dette Underskud rammer dog udelukkende Seilskibene, som i mindre Udstrækning end tidligere deltog i Transporten af Trælast og Petroleum fra Nordamerika, samt af Sukker og Rum fra Vestindien. Antallet af ankomne norske Dampskibe var derimod i 1892 større end nogensinde tidligere.

Efterstaaende Opgave viser fra hvilke Lande og med hvilke Varer de norske Skibe ankom til Bordeaux i 1892:

Der ankom af norske Dampskibe: Fra Norge, ladet med Træmasse, Trælast, Søm, Skind, Sprit m. m., 18, dr. 8 568 Tons; fra Sverige, Trælast, 1, dr. 364 T.; fra Archangel, Trælast, 1, dr. 560 T.; fra England, Kul, 21, dr. 17 054 T.; fra Spanien, hovedsagelig Passages, Vin, 35, dr. 13 504 T.; fra Portugal, Vin, 2, dr. 646 T.; fra Italien, Vin, Svovel, 4, dr. 1 620 T.; fra Grækenland, Vin, 1, dr. 427 T.; fra Østerige—Ungarn, Trælast, 1, dr. 348 T.; fra Bagindien, Ris, 2, dr. 2 688 Tons. Tilsammen 86, dr. 45 779 Tons.

Seilskibe: Fra Norge, ladet med Is, 3, dr. 641 Tons; fra Archangel, Trælast, 1, dr. 237 T.; fra Nordamerika, Trælast, Petroleum, Nafta, 4, dr. 3 277 T.; fra Vestindien, Sukker, Rhum, Kaffe, 4, dr. 1 106 T.; fra Sydamerika, Mais, Klid m. m. 2, dr. 1 259 T. Tilsammen 14, dr. 6 520 Tons.

Ligesom i tidligere Aar opretholdt under den største Del af 1892 det i Christiania hjemmehørende Dampskib „Garonne“ en temmelig regelmæssig Forbindelse mellem Norge og Bordeaux. Det udførte ialt 14 Reiser. Paa Hidturen fra Christiania indtog det i Regelen ogsaa Ladning i en eller flere af Byerne Drammen, Frederikshald, Kragerø, Laurvig, Moss og Skien og udlossede før Ankomsten hertil en Del af sin Ladning i Pasages. Fra Bordeaux returnerede Skibet som oftest direkte til Christiania med Stykgods.

Et Tønsbergdampskib paa ca. 800 Reg.-Tons gik i hele Aaret 1892 i stadig Fart mellem Cardiff eller Newport og Bordeaux; det ankom med Stenkul og afgik med Pitprops, udførende ialt 15 Reiser.

I den betydelige Import af spanske Vine, som fandt Sted til Bordeaux i 1892, deltog som maanedsbefragtede adskillige norske Dampskibe, saa-

*) Franske Kystfarere ere ikke medregnet.

godtsom alle hjemmehørende i Stavanger og af 300 til 500 Reg.-Tons Drægtighed; i Regelen medtog hver Expedition fra Pasages til Bordeaux, Tour og Retour, kun en Uge; for nogle af disse Fartøier fornyedes Befragtingerne i Begyndelsen af indeværende Aar.

Et i „Timecharter,“ befragtet norsk Dampskib forsøgtes i August forrige Aar af en herværende Forretningsmand sat i fast Rute mellem Bordeaux og Southampton i Fragttiden: efter nogle Ugers Forløb indstilledes imidlertid Ruten angivelig af Mangel paa Fragtgods.

Afgaaede Fartøier. I Ballast afgik i 1892 15 norske Fartøier.

Af de ladede norske Fartøier afgik det største Antal (37) til England med Pitprops, 10 til England med Frugt, Tøndebaand og Træolie, 35 i Vintraden anbragte Skibe returnerede til Spanien, væsentlig Pasages, med tomme Vinfade, 14 Skibe gik til Norge med Stykgods, 1 til Danmark med Rug, og 3 til forskellige andre Lande med Stykgods.

Bortseet fra, at de i Vinimporten fra Spanien og Algier deltagende Dampskibe i Regelen faar Returlast af tomme Vinfade, kan Bordeaux kun siges at hyde Udfragt søgende Skibe en større Artikel, nemlig Pitprops. Et ikke ringe Antal norske, samt nogle faa svenske Skibe erholdt ogsaa i 1892 Pitpropsfragter til England, men Noteringerne vare lave, saaledes som det vil bemærkes af en nedenstaaende meddelt Fragtliste.

Hvad den betydelige Vin- og Brændevinsexport herfra betræffer, da foregaar denne saagodtsom udelukkende i de alt talrigere og talrigere — franske og udenlandske — regelmæssige Dampskibsliniers Skibe; de af disse, der underholde Fart paa Sverige turde i 1892 have havt adskillig mindre Efterspørgsel efter Skibsrum end under foregaaende Aar paa Grund af Toldforhøielsen i Sverige.

Andre Udfragter fra Bordeaux end de nu nævnte — Pitprops og Vin, samt andet Stykgods, saasom Sydfrugter — ville altid være af en noget tilfældig Art.

Fragtsatser. Oversigt over de Fragter, der i det forløbne Aar ere blevne betalte svenske og norske Skibe i Fart paa Bordeaux:

Til Bordeaux:

Fra Christianiafjorden for Dampskibe: Træmasse, vaad, pr. Ton frcs. 13 à 16, Træmasse, tør, pr. Ton 21 à 25, Trælaster, pr. Std. 36 à 45, Stykgods, pr. Ton ca. 25 frcs.

Fra det sydlige Norge: Is, pr. Ton for Seilskibe frcs. 11 à 16.

Fra Göteborg for Dampskibe: Jern, pr. Ton frcs. 12 à 15, Træmasse, vaad, pr. Ton 13 à 13.50, Træmasse, tør, pr. Ton 25, Trælaster, pr. Std. 36 à 45 frcs.

Fra Malmø: Melasse, for Seilskibe pr. Ton frcs. 10 à 12.50.

Fra Stockholm og Havne ved den bottniske Bugt: Jern, for Dampskibe pr. frcs. 12 à 20, Træmasse, tør, pr. do. for do. 25, Trælaster, pr. Std. for Seilskibe frcs. 52, for Dampskibe 46 à 55 frcs.

Fra Archangel: Trælaster, for Seilsk. pr. Std. frcs. 73, for Dampsk. frcs. 68.

Fra Bristolkanalen: Stenkul, for Dampsk. pr. Ton frcs. 5.75 à 6.25.

Fra Shoreham: Kreosotolie, for Seilsk. pr. Fad frcs. 2.

Fra Spanske Middelhavshavne: Vin, for Dampsk. pr. Ton frcs. 18 à 22, Vinsten, for do. pr. Ton frcs. 25.

Fra Algier: Vin, for Dampsk. pr. Ton frcs. 14 à 17.

Fra Sicilien: Svovl, for Dampsk. pr. Ton frcs. 14 à 17.

Fra Grækenland: Vin, for Dampsk. pr. Ton frcs. 38.

Fra Pensacola: Trælaster, for Seilsk. pr. Std. £ 5. 5.

Fra Nova Scotia: Trælast, for Seilsk. pr. Std. frcs. 55.
 Fra New-York: Petroleum og Nafta, for Seilsk. pr. 40 Gallons 4 sh. 4½ d.
 Fra Vestindien: Sukker, for Seilsk. pr. Ton frcs. 35, Rhum, for do.
 pr. Fad frcs. 32.50.
 Fra La Plata: Mais, for Seilsk. pr. Ton sh. 23.
 Fra Bagindien: Ris, for Dampskibe pr. Ton 28 sh. 9 d à 31 sh. 6 d.
 Fra B o r d e a u x :
 Til Stockholm: Stykgods, under 1 Ton, for Dampsk. Kr. 35 og 15 %, Stykgods, 1 Ton og derover pr. Ton Kr. 30 og 15 %.
 Til Göteborg: Stykgods, for Dampsk. pr. Ton frcs. 35 og 15 %.
 Til Christiania: Stykgods, for Dampsk. pr. Ton frcs. 30 og 15 %.
 Til Christianiafjorden og Kjøbenhavn: Rug, for Dampsk. pr. Ton frcs. 10 à 16.
 Til Bremen og Lübeck: Vin, for Dampsk. pr. Ton Reichsm. 15—18.
 Til Bristolkanalen: Pitprops, pr. Ton for Seilsk. 5 sh. til 5 sh. 9 d og for Dampsk. 5 sh. 6 d til 7 sh.
 Til Fletwood: Magnesium, for Dampskibe pr. Ton 5 sh.
 Til Maryport: Træolie, for Seilskibe pr. Ton 9 sh.
 Til Cadix: Sleepers, for Seilskibe pr. Std. frcs. 0.50.
 Til spanske Middelhavshavne samt Algier: Sleepers, for Dampskibe pr. Std. frcs. 0.55—0.80, tomme Fade, pr. Std. frcs. 5.

Følgende M a a n e d s f r a g t e r e i Aarets Løb blevne noterede for norske Skibe i Fart paa Bordeaux (Kul- og Havneafgifter betales af Befragteren):

Januar: 1 Dampskib paa 298 Tons francs 5 500, 1 paa 323 T. frcs. 6 500, 1 paa 406 T. fr. 7 000, 1 paa 494 T. fr. 7 775, 1 paa 369 T. fr. 6 750; Juli: 1 paa 457 T. fr. 6 500; September: 1 paa 406 T. fr. 6 250; Oktober: 1 paa 323 T. fr. 5 500; November: 1 paa 368 T. fr. 5 750; December: 1 paa 429 T. fr. 7 000, 1 paa 463 T. fr. 6 875, 1 paa 447 T. fr. 7 000, 1 paa 539 T. fr. 7 750, 1 paa 298 T. fr. 5 000.

Bruttofragter. Disse vare fordelte paa følgende Maade for norske Skibe:

Ankomne: Dampskibe 701 105, Seilskibe 205 670, tilsammen 906 775.

Afgaaede: Dampskibe 369 160, Seilskibe 40 995, tilsammen 410 155.

Sidstnævnte Sum viser i Sammenligning med 1891 et Underskud af Frcs. 524 392.

At Totalbeløbet af Bruttofragterne i 1892 saaledes staa saa meget tilbage for Aar 1891, finder for norske Skibes Vedkommende sin Forklaring først og fremst i den ringere Skibsfartsbevægelse (af Seilskibe) i det nu forløbne Aar; men hertil kommer, at Fragtsatserne, saaledes som ovenstaaende Fortegnelse udviser, i det hele taget vare lave.

Et udenlandsk Seilskib, drægtigt 776 Registertons, overtoges i 1892 her for norsk Regning. Intet norsk Fartøi forliste eller led større Havari her i Distriktet i det forløbne Aar.

Til Vicekonsulatet indbetaltes i 1892 for Konsulskassens Regning:

I Konsulatafgift: For svenske Skibe Frcs. 1 852.50, og for norske Skibe Fr. 3 140.60, tilsammen 4 993.10, og i Expeditionsafgifter: for svenske Expeditioner Fr. 92, for norske Do. Fr. 197.35 og for andre Do. Fr. 17.60, ialt tilsammen Fr. 5 300.5.

Af o p s p a r e d e Hyrebeløb hjemsendtes forrige Aar gennem Vicekonsulatet og Generalkonsulatet i Havre af 3 norske Sømænd frcs. 1 100.

Restitution af „Dokafgifter.“ Vicekonsulatet har i 1892 gjenoptaget Reklamationerne af de Tonnageafgifter (ad 25 centimes pr. Registerton), der urettelig oppebares af Bordeaux's Handelskammer i Tidsrummet fra 9de Juli 1879 til 24de November 1881. I det nu forløbne Aar indkasseredes og remitteredes til Hjemlandene følgende Beløb af disse Afgifter: For 15 svenske Skibe frcs. 1 756.25 og for 7 norske Skibe frcs. 910.62 eller ialt frcs. 2 666.87.

Antallet af af- og paamønstrede Sømænd udgjorde i 1892 for norske Skibe: Afmønstrede 55 og paamønstrede 52.

I Aarets Løb anmeldtes for Vicekonsulatet tre Tilfælde af Rømning (en svensk Matros fra et svensk Skib og to norske Matroser fra norske Skibe). Samtlige Desertører bleve ved Vicekonsulates Mellemkomst anholdt og gjenindsat i sin Tjeneste.

Efterat den nye franske Lov om Handelsmarinen har aabnet Adgang til Oprettelse af saakaldte Sømandshoteller med Tilskud af offentlige Midler, i det Øiemed at modarbejde Boardingshusene og Runneruvæsenet, har Bordeaux's Handelskammer optaget til Drøftelse Spørgsmaalet om Hensigtsmæssigheden af et saadant Hotels Oprettelse hersteds. Nogen Bestemmelse herom er imidlertid endnu ikke fattet.

Antallet af nødlidende og syge (Sømænd og andre), som i afvigte Aar have nydt Understøttelse af Vicekonsulatet, var:

Svenske Undersaatter	9
Norske	— 11
Andre	— 2

Ialt 22

For disse blev der udlagt et samlet Beløb af 1 285 Francs.

Havnearbeider. I Aaret 1892 har man fortsat Arbeidet med Opførelse af lodrette Kaier langs Havnen (paa den venstre Flodbred), til Afløsning af de gamle skraa Kaier.

Skibsafgifterne undergik ikke i forrige Aar nogen Forandring. Handelskammeret vedblev at overveie Spørgsmaalet om at indføre Ændringer i Reglerne for Beregningen i Lodsafgiften, der, som bekjendt, hersteds nu udgaar efter Skibenes Dybgaende, ikke efter deres Tonnage. Nogen endelig Beslutning i denne Sag er imidlertid ikke bleven fattet. Fra 10de Januar 1893 indtraadte en Nedsættelse i Afgiften for Benyttelse af de paa Kaierne langs Havnen anbragte Kraner („Droits de grues“), om hvilken Nedsættelse Vicekonsulatet dengang afgav særskilt Indberetning.

Skibsbygning. Da efter den nye franske Lov om Handelsflaaden af 30 Januar 1893 Fartspræmier kun skulle udbetales for Skibe, der ere byggede i Frankrige, og den ældre Lovs Bestemmelse om, at i Udlandet byggede, i Frankrige naturaliserede, Fartøier skulde oppebære halv Præmie, saaledes er indtraadt, har man hersteds tildels gjort sig Forhaabning om at faa se en Gjenopblomstring af det Skibsbyggeri, som for 20 à 30 Aar tilbage florerede langs Garonnefloden i den Grad, at der angivelig var indtil 18 større og mindre Værfter i Virksomhed, men som senere saa godt som ophørte. Hvorvidt disse Forhaabninger ville blive opfyldte, derom turde det endnu være for tidligt at udtale nogen bestemt Mening; for Nærværende staa Værfterne tomme, naar undtages, at paa et af dem nogle Torpedobaade og en Krydser bygges for den franske Stats Regning.

Sundhedstilstanden. Den i 1892 i adskillige Egne af Frankrige optrædende Koleraepidemi naaede ikke Bordeaux, hvor Sundhedstilstanden den hele Tid var tilfredsstillende.

II. Handel.

Træl a s t. Af Træl a s t (bois de construction) importeredes til Bordeaux i Aaret 1892 ialt kun 13 400 P. Stds., imod i 1891 56 466 P. Stds., i 1890 29 674 P. Stds., i 1889 23 291 P. Stds., i 1888 35 083 P. Stds.

Den her paaviste betydelige Formindskelse af Træl a s ttilførselen i 1892 var en naturlig Følge af, at Importørerne under Aaret 1891 havde forsynet sine Lagere for længere Tid end sædvanligt, i Paavente af den Toldforhøjelse, der indtraadte fra 1ste Februar 1892.

De ovennævnte Importkvanta fordeltes som følger paa de forskellige trælastproducerende Lande:

	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
Sverige	15 830	8 671	13 867	20 679	4 724
Norge	3 692	3 960	2 677	2 543	602
Finland	6 960	4 034	5 022	14 955	2 401
Det øvrige Rusland	4 093	3 691	4 430	8 358	3 955
Ny Brunsvick og Nova Scotia (Spruces)	3 389	2 735	2 141	6 401	674
Nordamerikas forenede Stater (Pitch Pine)	1 119	200	1 127	3 020	436
Indien (Teak)	—	—	410	510	608

Summa Ptbg. Std. 35 083 23 291 29 674 56 466 13 400

Af den her meddelte Opgave vil det bemærkes, at ligesom den under 1891 stedfundne Forceren af Importen i temmelig ulige Udstrækning kom de forskellige trælastexporterende Lande tilgode — idet en forholdsvis større Del af Forøgelsen faldt paa russisk og amerikansk end paa svensk Træl a s t, og Importen af norsk Træl a s t aldeles ikke tiltog — saaledes har ogsaa Tilbageslaget i 1892 forholdsvis i højere Grad rammet Importen fra Sverige og Norge end fra enkelte andre Lande. Sammenligner man de forskellige Importkvanta for 1892 med 1890's, som tør ansees for et Normalaar, vil man nemlig bemærke en Aftagen af 66 % for svensk Træl a s t og ca. 75 % for norsk Træl a s t, men kun ca. 50 % for finsk og saagodtsom ingen for Træl a s t fra det øvrige Rusland.

Da det i Aaret 1891 hertil importerede Totalkvantum Træl a s t var omtrent det dobbelte af det gennemsnitlige Importkvantum i de tre nærmest foregaaende Aar og saaledes turde have været tilstrækkeligt baade for 1891's og 1892's Behov, synes der ikke i Aar at være levnet Plads for nogen synderlig større Import end ifjor, medmindre Forbruget skulle tage et større Opsving.

Af den i Aaret 1892 importerede svenske Træl a s t, 4 700 Standards, kom 2 700 Standards i svenske Fartøier (11 Dampskibe og 1 Seilskib) 200 Standards kom med et norsk Dampskib og Resten med fremmede Skibe. Den lille Import fra Norge (600 Standards) foregik udelukkende under norsk Flag og i Dampskibe.

Tr æ m a s s e. Ifølge Toldkammerets Opgaver androg Træmasseimporten til Bordeaux i de sidste tre Aar til følgende Kvanta:

	Fra Sverige.	Fra Norge.	Fra andre Lande.	Ialt.
Aar 1892:	1 236 Tons	6 789 Tons	434 Tons	8 459 Tons
„ 1891:	1 855 „	4 170 „	537 „	6 562 „
„ 1890:	728 „	4 170 „	584 „	5 482 „

Medens Importen fra Sverige saaledes aftog noget i det sidstforløbne Aar, tiltog Tilførselen af norsk Træmasse betydeligt, saa at denne Vare nu er den største norske Importartikel til Bordeaux. Af det Kvantum, der er

opført under Rubriken „andre Lande“ turde ogsaa en Del skrive sig fra Norge, idet der nemlig antages at finde Import Sted indirekte, via Hamburg og Antwerpen. Af det svenske Produkt var 1 103 Tons mekanisk Masse og 133 Tons chemisk Masse, medens af det norske 6 292 Tons var mekanisk Masse og 497 Tons var chemisk Masse.

Al den svenske Træmasse ankom i svenske Dampskibe og den største Del af den norske i norske do.

Jern og Staal. Det er glædeligt at kunne notere, at den Vare, der, ved Siden af Trælasten hidtil har været Hovedgjenstanden for Sveriges Exporthandel paa Bordeaux, nemlig Jern, i det nu forløbne Aar er bleven importeret i større Udstrækning end i 1891, og det uagtet Totalimporten til Bordeaux af denne Artikel samtidig er aftaget. Der ankom nemlig:

	Fra Sverige.	Fra Norge.	Fra andre Lande.
Aar 1892:	3 024 Tons	63 Tons	3 087 Tons
„ 1891:	2 400 „	1 278 „	3 678 „
„ 1890:	1 255 „	250 „	1 505 „

Alt det fra Sverige ankomne Jern importeredes i svenske Skibe.

Af Staal opgives Totalimporten i 1892 til 184 Ts. hvoraf 51 Ts. fra Sverige og 125 Ts. fra Belgien. I 1891 udgjorde Importen 233 Ts., deraf 87 Ts. fra Sverige.

Følgende — efter officielle Opgaver opstillede — Tabel udviser i hvilken Udstrækning en Del andre af de Artikler, der ere Gjenstand for Udførsel fra Sverige eller Norge, i det forløbne Aar ere blevne importerede hertil.*)

(Se Tabellen Pag. 410 og 411.)

Nogle Artikler, der ikke ere opførte paa denne Fortegnelse, have i 1892 fundet Vei hertil fra Norge og Sverige, blandt andet Træpap, Brynestene, Fiskelim og Punsch, men i lidet Omfang.

Vin. Ifølge officielle Opgaver var Mængden og Værdien af de fra Bordeaux exporterede Vine i de sidste tre Aar, som følger:

1892: Liter 83 330 000, Frcs. 122 000 000. 1891: 86 124 000, frcs. 127 000 000. 1890: 104 880 000 Liter, frcs. 156 000 000.

Af forrige Aars Exportkvantum udførtes: 76 930 000 Liter paa Fad og 6 400 000 Liter paa Flasker, heraf til Norge resp. L. 401 324 og 45 575.

Det samlede Exportkvantum til Norge androg til 446 899 Liter i 1892 imod 740 000 Liter i 1891 og 530 000 Liter i 1890.

Importen af udenlandske Vine til Bordeaux vedbliver at være betydelig, om den end er adskillig mindre end i Slutningen af Otti-Aarene.

I 1892 androg den til 140 500 000 Liter, hvoraf: fra Spanien ca. 86 000 000 Liter, Algier 41 300 000, Italien 5 500 000, Tyrkiet 3 100 000, Portugal 2 850 000, Østerrige 750 000, Tunis 500 000, Grækenland 400 000, forskellige andre Lande 100 000.

Hvad Importen betræffer, tør forøvrigt det mest bemærkelsesværdige Faktum være den store Forøgelse af Forbruget af Algier-Vine. I 1888, da Totalimporten androg til over 208 Millioner Liter, ankom fra Algier endnu kun 27 Millioner Liter, medens under en stadig aftagende Totalimport Tilførselen af Algiervine successive steg til over 41 Millioner Liter i 1892.

Omvendt er Importen af Vine fra Portugal stadig aftaget; den udgjorde nemlig i 1888 over 84 Millioner Liter, 1889 62 Millioner og endnu i 1890 16 Millioner, men i det nu forløbne Aar kun 2 850 00 Liter.

*) For Sammenlignings Skyld hid sættes ogsaa tilsvarende Opgaver for Aarene 1891 og 1890, forsaavidt Materiale hertil haves.

Vareslags.	Aar.	Vægt- eller Maal- enhed.	Fra Norge.	Fra Sverige.
Mineralier af alle Slags	1892	Tons	—	600*)
Søm og Spiger	1892	kg.	225 571	—
	1891	—	200 500	—
	1890	—	218 300	—
Heraf:				
Hestekosøm	1892	—	166 511	—
	1891	—	200 500	—
	1890	—	218 300	—
Is	1892	Tons	756*)	—
	1891	—	350	—
Gadesten	1892	metrisk	—	—
	1891	Quintal	—	—
	1890	—	—	—
Tjære, vegetabilisk	1892	Kg.	340	—
Stokfisk	1892	—	100	—
Torskerogn	1892	—	—	—
	1891	—	—	—
	1890	—	124 400	—
Marineret og anden konserveret				
Fisk, deriblandt Ansjovis . .	1892	—	3 096	16
Hvalolie	1892	—	6 026	—
Torskelever, Tran	1892	—	—	—
Kondenseret Melk	1892	—	1 007	—
Huder og Skind	1892	—	34 000	—
	1891	—	7 700	—
	1890	—	15 000	2 400
Øl	1892	—	4 335	—
	1891	Liter.	3 024	76
	1890	—	4 243	3 008
Spiritus	1892	Liter	49 210	—
	1891	ren	12 048	—
	1890	Alcool.	47 271	—
Melasse	1892	Tons.	—	1 311
Havre	1892	Kg.	—	—
	1891	—	—	540 000
	1890	—	—	—
	1889	—	—	—

Fra andre Lande.	Ialt.	Anmærkninger.
21 932	22 532	*) Udelukkende Zink.
262 454*)	488 025	*) Heraf fra Tyskland 233 608 Kg.
143 536	344 036	
303 860	522 160	
195 945*)	362 456	*) Alt fra Tyskland.
Opgave	mangler.	
do.	do.	
20	776	*) Heraf 670 Tons fra Kragerø i 3 norske
—	350	Skibe.
73 640*)	73 640	*) Udelukkende fra Belgien.
59 600	59 600	
35 580	35 580	
—	340	*) Af mineralsk Tjære og Beg importeredes i 1892: 8 067 400 kg., næsten alt fra England.
189 698*)	189 798	*) 184 612 Kg. heraf, der er ankommet fra Holland, er formentlig norsk Vare.
322 936*)	322 736	*) Heraf 200 000 Kg. fra de store franske
155 980	155 980	Fiskerier og 89 000 Kg. fra Nordamerika,
395 716	520 116	22 000 Kg. der er indført fra Holland, turde være norsk Produkt.
130 352*)	133 464	*) Heraf fra Spanien 74 290 Kg.
8 180*)	14 206	*) Fra England.
792 414*)	792 414	*) Heraf 579 613 Kg. fra de store franske
		Fiskerier, 195 000 Kg. der er indført fra Holland turde være norsk Produkt.
20 133*)	21 140	*) Væsentlig fra Schweiz.
10 257 600	10 291 600	
19 684 300	19 692 000	
17 589 200	17 606 600	
504 325*)	508 660	*) Heraf fra Holland 393 000 Kg.
512 491	515 591	
493 051	500 302	
224 762*)	273 972	*) Heraf 220 000 Liter fra Tyskland.
52 387	64 435	
176 129	223 400	
10 459*)	11 770	*) Næsten udelukkende til Destillationsbrug.
7 561*)	7 561	*) Fra Algier.
1 211 000	1 751 000	
—	9 007 000	
—	14 410 000	

Vinhøsten i Dep.tet Gironde gav i Aaret 1892 et Udbytte af 184 380 000 Liter, imod 244 522 000 i 1891 og 159 394 000 i 1890.

Af fransk Brændevin exporteredes ifjor herfra 4 881 089 Liter, nemlig 3 123 212 Liter paa Fad og 1 757 877 Liter paa Flasker, mod tilsammen 5 708 857 Liter i 1891 og 6 446 216 Liter i 1890.

Det vil heraf sees, at Brændevinsexporten ligesom Vinexporten har gaaet adskillig nedad siden 1890.

Af denne Vare exporteredes: Til Norge paa Fad i 1892 321 300 Liter, og paa Flasker 6 214; i 1891 270 903 L. paa Fad og 11 992 Liter paa Flasker, tilsammen 1892 327 514 Liter og i 1891 282 895 Liter.

Rug. I Begyndelsen af 1892 exporteredes til Norge ca. 2 000 Tons Rug.

Fjær og Dun. Heraf exporteredes til Sverige ca. 40 000 Kg. Den samlede Udførsel af denne Artikel var 469 000 Kg. Hovedmarkedet for denne Vare i det sydlige Frankrige er Toulouse.

Pitprops. Som ovenfor anført, erholdt i 1892 et betydeligt Antal norske og ogsaa endel svenske Skibe Udfragter herfra med Pitprops, hvoraf der ialt exporteredes over Bordeaux ca. 323 000 Tons, saagodtsom udelukkende til England.

Klipfiskhandelen. Importen til Bordeaux af Raafisk fra de store franske Torskefiskerier under Island og Newfoundland i 1892 gik op til over 24 Millioner Kg. (heraf 4 875 000 Kg. Islandsfisk og 19 163 000 Kg. Newfoundlandsfisk) imod ca. 23 Millioner Kg. i 1891 (heraf 3 920 000 Islandsfisk og 19 132 000 Kg. Newfoundlandsfisk). Exporten af Klipfisk var derimod i 1892 over 2 Millioner Kg. mindre end i 1891.

Af denne Vare udførtes fra Bordeaux: I Aaret 1882 Kg. 1 861 000, 1883 5 606 000, 1884 7 540 000, 1885 9 046 000, 1886 11 189 000, 1887 12 306 000, 1888 11 007 000, 1889 9 794 000, 1890 9 197 000, 1891 8 696 000, 1892 6 649 000.

Som det heraf vil sees, gik i det nu forløbne Aar Exportkvantummet ned til omtrent Halvdelen af, hvad det var i 1887, da det naaede sit Højdepunkt, og det sank næsten lige ned til det Niveau, det indtog i 1883, i hvilket Aar det for første Gang naaede et nævneværdigt Omfang derved, at der da banedes den franske Klipfisk Adgang til det store spanske Marked gennem den i April samme Aar af Spaniens Regjering trufne Bestemmelse om, at den af Franskmændene under Island og Newfoundland fangede Fisk skulde betragtes som fransk Produkt og svare laveste Toldafgift. Som bekjendt, har siden den Tid Spanien i den Grad været et Hovedmarked for Bordeaux's Klipfiskexportører, at gennemsnitlig mindst 50 % af deres Varer er gaaet dertil. Men dette Forhold undergik i det nu forløbne Aar en Ændring, idet den fransk-spanske Handelstraktats Træden ud af Kraft den 1ste Februar 1892 foranledigede en saa betydelig Toldforhøjelse i Spanien for fransk Klipfisk, at Importen deraf umuliggjordes; den gjenoptoges først i Begyndelsen af Juni, da en „Modus vivendi“ mellem Landene kom istand.

Denne Omstændighed, at Klipfiskhandelen paa Spanien saaledes var afbrudt i fire Maaneder, og det just paa en Aarstid, da Efterspørgselen i Spanien pleier at være livlig, medførte selvfølgelig en betydelig Formindskelse i Aarets Totalexport herfra til dette Land, saa at der i 1892 ialt kun afgik ca. 2 794 000 Kg. imod 4 630 000 Kg. i 1891, altsaa et Underskud af over 1 800 000 Kg., hvilket er $\frac{9}{10}$ af det samlede Underskud i forrige Aars Klipfiskexport.

Følgende Tabel udviser, i hvilken Udstrækning Bordeaux's Klipfisk-exportører forøvrigt i de sidste to Aar have fundet Afsætning for sin Vare i de forskjellige Lande.

Der exporteredes i Kg.:

Aar.	Til Spanien.	Til Italien.	Til Martinique og Guadeloupe	Til Algier
1891 . .	4 630 338	2 699 250	585 030	578 175
1892 . .	2 794 652	2 127 980	832 959	583 910

Aar.	Til Portugal.	Til andre Lande.	Ialt.
1891 . .	115 851	88 199	8 696 843
1892 . .	4 210	306 191	6 649 902

Heraf fremgaar, at Exporten til Italien og Algier i 1892 havde omtrent samme Omfang som i 1891, medens Udførselen til Portugal, der forøvrigt aldrig har været betydelig, i 1892 saagodtsom ophørte, og Exporten til Martinique og Guadeloupe samt til andre Lande (d. v. s. hovedsagelig Grækenland og Réunion) tiltog, om end ikke i nogen nævneværdig Udstrækning.

Angaaende de i Aarets Løb hersteds noterede Priser for Raafisk og Klipfisk har Vicekonsulatet under Saisonen afgivet Indberetning mindst en Gang maanedlig, og tillader sig forsaavidt at henvise dertil.

Calais (Uddrag af Vicekonsulens Aarsrapport):

Is. Heraf blev i 1892 til Calais indført 670 000 Kg. mere end i det foregaaende Aar.

Træl a s t. Der blev til Havnen i 1892 importeret 42 212 Petersburger Std. eller omtrent 103 000 Tons kommende fra følgende Lande: Fra Sverige Tons 54 297, fra Norge 17 587, fra Rusland 22 592, fra Tydskland 7 581 og fra Amerika 943 Tons.

Indførselen af Trælast fra de nordiske Lande har været den samme som i 1891. Ifjor syntes Alt at tyde paa, at Indførselen i 1892 skulde blive ubetydelig paa Grund af det store Kvantum, som, i Anledning af Toldforhøielsen, blev importeret i Slutningen af 1891 og den første Maaned af 1892, men den betydelige Mængde Grubetømmer, som er bleven indført i 1892, har væsentlig forøget det samlede Antal af de importerede Standard, der gik op til omkring 26 000 Stds. saget Trælast. For Øieblikket er der kun lidet paa Lager, medens Salget er meget livligt og Priserne stive.

Tømmeroplagerne i det Indre ere daarligt forsynede og have ingen anden Forstærkning end ubetydelige Rester hos de direkte Importører, hvis Priser ere forholdsvis høie. Indførselen af saget Tømmer vil sandsynligvis i Aar gaa op til 30 à 35 000 Stds., hvoraf der allerede er afsluttet Kontrakter for godt og vel Halvdelen; den almindelige Mening er, at mange Kontrakter først ville komme i Stand sent.

M i n e t ø m m e r. Importen heraf er betydelig forøget i det sidstforløbne Aar, og alt synes at tyde paa, at den fremdeles vil stige. Frn de skandinaviske Lande kommer dog kun en Sjettepart af det Tømmer, som forbruges ved Minerne i Departementerne Pas de Calais og Nord, hvilket

kommer af, at vore Exportører ikke med fornøden Nøiagtighed rette sig efter Kontrakternes Bestemmelser og det franske Markeds Fordringer, thi vor Trælast er af Naturen vel skikket til Minetømmer.

For at tilfredsstille de franske Ingeniører maa Lasten nøiagtigt være skaaren i de Dimensioner, som Kontrakten stipulerer, da man ellers risikerer, som allerede flere Gange skeet, at vedkommende Ladninger blive refuserede af Kjøberne og maa sælges som Brænde.

Furu foretrakkes for Gran, ihvorvel man ogsaa akcepterer sidstnævnte Træsart, naar den kun ikke overstiger 10—30 % af den hele Leverance; desuden bør man ogsaa vogte sig for til Frankrige at exportere for gamle eller ormstukne Træer, da disse, som kontraktstridige, ikke ville blive modtagne.

Til Anvendelse i Minerne ere bedst skikkede Stokke fra 6 til 12 Meters Længde og af mindst 20 cm. Omkreds i den tynde Ende og af høiest 60 cm. i den tykke. Stokke, skaarne, som her angivet, betale en Told af 30 ct. for 100 Kg., hver Kubikmeter regnet til 560 Kg. Er derimod Lasten i den tykke Ende over 60 cm., gaar den over i en anden Toldkategori og erlægger en Afgift af 65 ct. for 100 Kg., begge Toldsatser beregnede efter Tarif minimum.

Hvad de korte Længder fra 1m 20 til 4m (étançons) betræffer, er det absolut paakrævet, at de længste blive skaarne fra den tykke og de korteste fra den tynde Ende af Stokken. Hvis man nemlig, tvertom, skjærer Længder fra 1m 20 til 1m 50 fra den tykke Ende, bliver disse for tykke paa Midten og af den Grund refuserede.

Det er troligt, at vore Exportører, som i flere Aar have forsynet Minerne i England, mene, at man i Frankrige nøier sig med Vare af samme Beskaffenhed, som den, der akcepteres af de engelske Kjøbere, men heri tage Sælgerne fuldstændigt fejl, hvorimod de, hvis de søgte at rette sig efter det franske Marked, lettelig vilde kunne opnaa Frcs. 1—1.50 for Kubikmeter over de nu betalte Priser.

Sluttelig kan meddeles, at der indtil Marts d. A. var afsluttet Kontrakter med skandinaviske og delvis finske Exportører af Minetømmer om Leverance i indeværende Aar af 80 000 Kubikmeter, men ere Forretningerne i denne Branche endnu (30te Marts 1893) ikke afsluttede.

Fragterne have i 1892 været meget lave, og de Befragtninger, som hidtil ere afsluttede, ere komne i Stand til endnu ugunstigere Fragtsatser end de, som noteredes Vaaren 1892; saaledes har man befragtet Dampskibe paa 700 Stds. fra den nedre Del af den Mexikanske Golf til Calais fra 30 Frcs. pr. Standard og mindre Dampskibe for 31 Frcs. med to eller tre Lastepladse. Det er dog troligt, at denne Sats ikke kan opretholdes, da man i Aar venter betydelige Kvanta Trælast. Det kan imidlertid hende, at Stigningen ikke bliver mærkbar før henimod Juli, thi i den første Halvdel af indeværende Aar vil der blive indført lidet eller intet af Korn, paa Grund af den ikke ringe Mængde heraf, som blev indført i forrige Aars sidste Halvdel, da man ventede en daarlig Høst, der imidlertid, mod Formodning, blev et godt Middelsaars. Som en Følge heraf hersker der en fuldstændig Stilstand i Importen, og den almindelige Mening er, at man først henimod Juli eller August vil begynde at indføre Korn fra udeneuropæiske Lande, hvad da vil komme til at have en god Indflydelse paa Fragtnoteringerne.

Dunkerque (Uddrag af Vicekonsulens Aarsberetning):

Efter Oplysninger meddelte af Handelskammeret i Dunkerque er der i 1892 til denne Havn ankommet og afgaaet Fartøier til et saadant Antal og saadan sammenlagt Drægtighed:

Indgaaende 2 910 Fartøier, dr. 1 448 002 Tons; udgaaende 2 900, dr. 1 446 329 T., tilsammen 5 810 Fartøier, dr. 2 894 351 Tons.

Mod i 1891: 6 020, dr. 3 167 109 Tons.

Eller 1892: 210 Fartøier mindre og 272 758 Tons mindre.

Af disse Fartøier vare følgende norske:

Indgaaende: 32 Seilskibe, dr. 18 661 Tons, 30 Dampskibe, dr. 17 244 Tons, eller 62 lastede Fartøier med en sammenlagt Fragt af Frcs. 1 163 484. Desuden ankom 7 norske Skibe af 4 720 Tons Drægtighed i Ballast.

Udgaaende: 15 Skibe er afgaaede lastede med Fragter til et sammenlagt Beløb af Frcs. 89 255.

Fragter. Disse have i det sidst forløbne Aar i Almindelighed været smaa og kunne noteres, som følger:

Fra Sverige for Træ 31—40 Frcs. pr. Petb.Std. fra Norge for Træ 28—35 Frcs. pr. Petb.Std., fra Amerika do. for £ 5 95 sh. pr. Petb.Std. og 29—31 sh. for huggede Bjælker, fra Amerika for Petroleum 2 sh. 6 d til 2 sh. 9 d pr. 40 Gallons og 5 $\frac{0}{10}$, fra Amerika for Farvetræ 30—32 sh. pr. 1 015 Kgr., fra Preussen for Melasses Frcs. 7.50—9.00 pr. 1 015 Kgr., fra Norge for Svovlkis 6 sh. 10 $\frac{1}{2}$ d pr. 1 015 Kgr., fra Norge for Is Frcs. 10 pr. Ton, fra Norge for Minetømmer Frcs. 25 pr. Petb.Std., fra La Plata for Uld Frcs. 12.50—15 pr. Kubikm., fra La Plata for Linfrø Frcs. 21—22 pr. Ton, fra Chili for Salpeter 32 sh. 6 d til 37 sh. 6 d. pr. Ton.

Trælaster. Heraf er der i 1892 til Dunkerque indført følgende Kvanta fra nedenstaaende Lande:

	Bjælker.	Planker.	Battens.	Bord.	Tynde Bord.	Tilsammen.
Fra Sverige	1 959	3 239	5 847	2 754	282	14 075 Std.
„ Norge	—	960	1 186	—	—	2 146 —
„ Rusland	502	913	1 255	517	168	3 255 —
„ Amerika	1 217	857	—	91	78	2 243 —
	3 672	5 969	8 288	3 362	528	21 819 Std.

Desuden er der fra Norge kommet 430 Standards Minetømmer, samt 6 000 Kgr. Brænde og 882 318 Kgr. Spirer og Stik.

I 1891 blev der indført til Dunkerque i det Hele 33 826 Standards Trælaster, hvilket omtrent oversteg den sædvanlige Import med en Trediedel. I det sidstforløbne Aar er Trælastindførselen, som man vil have seet af ovenstaaende Oversigt, igjen gaaet ned til sin almindelige Omfang.

Træmasse. 170 838 Kg. ere indførte til Dunkerque i 1892. Heraf kom 203 Kg. fra Tydskland og 170 635 Kg. fra Belgien, medens der ikke blev importeret noget af denne Vare fra Norge.

Svovlkis. Heraf er der i 1892 til de chemiske Fabriker i Lille bleven indført:

Fra Vignæs (Norge) 7 230 000 Kgr., fra Spanien 25 086 460 Kgr., mod i 1891: fra Vignæs (Norge) 2 250 000, fra Spanien 30 007 950.

Ferskvandsis. Fra Norge er indført 1 100 000 Kgr., fra andre Lande 24 000 Kgr.

Is benyttes stedse mere og mere til Opbevaring af fersk Fisk, og Importen heraf vilde kunne øges betydelig, hvis Priserne ikke vare saa høje. En Ton Is koster i Dunkerque 11—12 Francs.

Torsketran. Følgende Kvanta ankom til Dunkerque i 1892:

Fra Norge (Bergen) 131 524 Kgr., fra Holland (Rotterdam) 772 840, fra England (Hull) 149 653, fra de franske Fiskerier 268 060 Kgr.

Foruden den Tran, som kommer direkte fra Bergen, hidføres ogsaa meget norsk Tran over Hull og Rotterdam, med hvilke Havne Dunkerque staar i regelmæssig Dampskibsforbindelse. Denne Omstændighed gjør det yderst vanskeligt at kontrollere denne Import.

Ø1. Heraf indførtes 576 Liter fra Norge. Denne Ølsort ansees her i Landet som Luxusvare, hvortil kommer, at den har en farlig Konkurrent i det engelske Ø1, der er meget mere kjendt. Forøvrigt findes der i det nordlige Frankrige Ølbryggerier.

Klipfisk. Fra Norge ankom 27 Kgr.

Torskefiskeriet ved Island. Fra Dunkerque afgik der i 1892 til Torskefiskerierne ved Island og Færøerne 83 Fartøier, dr. 8 533 Tons og med 1 372 Mands Besætning, eller 3 Skibe mere end i 1891.

Af disse kom kun 81 Fartøier med 1 325 Mands Besætning tilbage, idet to Skonnerter totalt forliste og en anden blev kondemneret.

Forrige Aars Fiske havde saadant Udfald:

Saltet Raafisk	5 768 094 Kgr. brutto,	4 560 721 Kgr. netto,
Tran . . .	268 060 - — ,	235 866 - — ,
Rogn . . .	47 340 - — ,	34 823 - — ,

eller 1 013 360 Kgr. netto Torsk, 95 633 Kgr. netto Tran og 14 752 Kgr. netto Rogn mindre end i 1891.

De i Begyndelsen af Sæsonen fra nogle Fangstfartøier modtagne Efterretninger havde vakt Forhaabning om et godt Fiske, men Flaaden var siden udsat for Uveir, og det endelige Resultat blev, som ovenfor bemærket, betydelig mindre gunstigt end det foregaaende Aar.

Som en Følge heraf er Antallet paa de Fartøier, der agte at deltage i indeværende Aars Fiske ikke lidet reduceret, idet man hidtil kun kan gjøre Regning paa 73 Skibe, hvortil kommer, at Assurandørerne, der ved de indtraadte Forlis og talrige Havarier have lidt store Tab, væsentlig have forhøjet sine Præmier.

Paa Grund heraf og i Haab om at undgaa de vanskelige Isforhold og Storme, der herske i Begyndelsen af Sæsonen, have nogle Redere besluttet ikke at sende sine Fartøier afsted før den første Marts, og de Fleste agte endog at oppebie Midten af samme Maaned, medens man de foregaaende Aar har pleiet at afseile i Begyndelsen af Februar.

Salgsprisen paa tilsøs nedpakket Torsk har ifjor varieret mellem 74 og 80 Francs for Tønden, medens der efter at Varen er bleven ompakket i Land er bleven noteret saadanne Priser:

	Extra stor.	Stor.	Middels.	Liden.	Extraliden.
September	Frcs. 100	Frcs. 90	Frcs. 80	Frcs. 68	Frcs. 62
Oktober	" 95	" 88	" 80	" 66—68	" 62
November	" 85	" 85	" 82	" 66	" 60
December	" 80	" 85	" 82	" 66	" 58

Torsketunger betales i Begyndelsen af Sæsonen med Frcs. 95 Tønden, i Maanederne Oktober--December solgtes samme Kvantum for Frcs. 105. Urenset Tran noteredes med Frcs. 25 og Rogn med Frcs. 20—22; alt pr. Tønde.

Torsken er for Øieblikket (Februar 1893) vanskelig afsættelig, hvad der forklarer den gradvis synkende Pris; hertil kommer desuden, at den store Færøfisk, med hvilken et betydeligt Antal Fartøier havde kompletteret sin Ladning, er forekommet i forholdsvis stor Mængde, og denne Vare er mindre anseet end Islandstorsken.

Rouen (Aarsrapport fra Vicekonsulen).

Rouens Havn har Aaret 1892 modtaget 439 Fartøier mindre end i 1891. Da en forøget Indførselstold skulde paasættes fra den første Februar det følgende Aar, saa blev naturligvis, i Importørernes Interesse, en stor Masse Varer indførte i 1891.

I de første Maaneder af 1892 en ubetydelig Indførsel af Vin fra Spanien og fuldkommen Stands af Hvede og Mais fra Brasilien og Australien.

Angaaende de forenede Riger, saa er Indførselen af Trælast formindsket i en betydelig Grad, saavel fra Sverige som fra Norge. Det eneste som har forøget sig, specielt fra Norge, er Pitprops, som er gaaet til Papirfabrikerne. Indførselen fra Norge af Hestesko-Spiger voxer Aar for Aar. Store Partier af norkt Jern er kommet til Hesteskosøm-Fabriken i Duclair. Fabriken, hvor der findes udelukkende norske Arbeidere, er i fordelagtig Gang, og har vedvarende Bestillinger.

Skrivelse til Indredepartementet fra de forenede Rigers Generalkonsul i Havre dateret 28de Marts 1893.

De forende Rigers fungerende Vicekonsul i Bordeaux har henledet Generalkonsulatets Opmærksomhed paa en af den derværende Overret nylig afsagt Dom i en Proces mellem en norsk Skipper og en Skibsmægler, der turde være af fremtrædende Interesse for vor Søfart og angaaende hvilken jeg skal tillade mig at meddele nedenstaaende.

Ved Certeparti af 14 September 1891 befragtede Spitzer et Cie i Bordeaux Dampskib „Bernadotte“, Skipper Hjorth, af Stavanger, for et Tidsrum af tre Maaneder, at regne fra en Dag i den sidste Halvdel af Oktober s. A. Foruden Fragten, der skulde erlægges forskudsvis for hver Kalendermaaned, skulde Befragterne derhos holde Fartøiet med Kul samt udrede dets Havneudgifter af ethvert Slags.

Fra Slutningen af Oktober 1891 til 26de Januar 1892 udførte ogsaa Fartøiet 12 Reiser mellem Bordeaux og Nordspanien. Som Mægler i Bordeaux benyttedes, efter Befragternes Anvisning, A. Ollion (Gendre Delmestre).

Den 30te Januar 1892 indstillede imidlertid Spitzer et Cie sine Betalinger, og det viste sig da, at Ollion havde undladt i rette Tid at indkassere hos Befragterne Beløbet af „Bernadottes“ Havneudgifter under dets sex sidste Besøg i Bordeaux eller tilsammen Frcs. 4 685.80. Dette Beløb afkrævede nu Mægleren Hjorth, og da denne vægrede sig ved at betale, blev han saggiven for Handelstribunalet, der ved Dom af 12te Marts næsteffer dømte Hjorth til at erlægge det omprocerede Beløb med Renter og Omkostninger. Skipperen

appellerede derpaa Dommen, som imidlertid stadfæstedes af Appelretten under 10de Februar d. A.

Begge Retters Afgjørelse synes væsentlig at være baseret paa Art. 216, første Passus, i den franske Code de Commerce*), der bestemmer, at Reder er ansvarlig for de Forpligtelser, som af Skipper indgaaes for Fartøiets Skyld. Og da det ikke var bleven bestridt, at Ollion virkelig havde betalt de paa-søgte Fres. 4 685.80, maatte han kunde paaberaabe sig oven citerede Lovsted. Det var vistnok saa, at Skipperen ikke var den definitive Debitor for Havneudgifterne, idet der i Certepartiet var stipuleret, at disse skulde udredes af Befragterne, men da det ikke kunde ansees bevist, at Mægleren kjendte til Certepartiets Bestemmelser herom, maatte denne for det udlagte Beløb være berettiget til at holde sig til Fartøiet og overlade til Rederiet at konkurrere i Befragternes Fallitbo.

Forgjæves blev det fra Skipperens Advokats Side med Styrke gjorde gjældende, at Ollion, der tidligere under samme Befragtning sex Gange hos Spitzer et Cie havde indkasseret Havneudgifterne, maatte vide, at det paalaa Befragterne at udrede disse, ved at undlade at indkræve Beløbene, eftersom de forfaldt, ikke havde udvist den en betalt Fuldmægtig paahvilende Agtsomhed i Varetagelsen af sin Mandants Tarv, og saaledes maatte ansees som erstatningspligtig.

Som det vil fremgaa af det oven Anførte, kan det under Omstændigheder af antydet Beskaffenhed, ikke noksom tilraades vore Skibsførere at iagttage den største Forsigtighed, idet den omhandlede Dom formentlig maa betragtes som Præjudikat for, at en Skibsmægler ikke ansees at kjende til andre Overskomster mellem Skipperen og Befragteren eller anden Trediemand end de, om hvilke han udtrykkelig er bleven underrettet, og turde det være klogest, i Tilfælde, at sikre sig Beviset ved at foretage saadan Notifikation skriftlig eller i Vidners Overvær.

Ved herom at afgive ærbødig Indberetning, har jeg den Ære, efter derom fra Vicekonsulen skeet Forestilling, at henstille til Det kgl. Departement at træffe Forføining til, at Indholdet af nærværende Rapport paa hensigtsmæssigste Maade maatte blive bragt til Interesseredes Kundskab for at kunne tjene til Advarsel for disse.

*Skrivelse til Indredepartementet fra de forenede Rigers Generalkonsul
i Havre dateret 1 April 1892.*

Ved Skrivelse af 11 Marts 1892 (No. 59) samt i sin seneste Aarsberetning havde Generalkonsulatet den Ære at henlede Det Kgl. Departements Opmærksomhed paa den ulykkelige Stilling, i hvilken en norsk Skibsfører var geraadet som en Følge af, at han havde tegnet Konnossementer paa Lasten i sin Helhed, førend denne var indskibet, og skal jeg, da der nu er falden endelig Dom i denne høiest beklagelige Affære, herom tillade mig til Det Kgl. Departement at afgive ærbødig Indberetning

*) Denne Passus er saalydende:

Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine, et tenu des engagements contractés par ce dernier pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition.

Sagens faktiske Omstændigheder ere i Korthed følgende:

Høsten 1891 befragtede et amerikansk Firma et norsk Fartøi for at føre en Ladning Pitchpine fra Pascagoula til Dieppe. Fartøiet begyndte ogsaa at indtage sin Last, men førend denne var helt indskibet lod Skipperen sig den 31 Oktober s. A. af Afladerne forlede til at tegne Konnossementer for hele Ladningen. En af Afskibernes Bekjendte undertegnede i den Anledning et Slags Garantidokument, hvori udtaltes, at Føreren ikke skulde være ansvarlig for de heraf flydende Følger.

Den 14 November næstefter var Skibet fuldlastet og afgik nogle Dage efter til Dieppe, hvor det ankom den 12 Februar 1892.

Det er herved at mærke, at der i Kontrakten mellem Afskiberne og Importøren stipuleredes, at Lasten senest skulde være indtagen den 31 Oktober 1891, hvilken Dag ogsaa Konnossementerne vare daterede. Da nu disse bleve oversendte den franske Kjøber, accepterede han uden Forbehold de herfor trukne Vexler, idet han selvfølgelig gik ud fra, at Ladningen virkelig var inde den Dag Konnossementerne udviste, hvorfor han mente, at Fartøiet skulde naa Dieppe inden 1 Februar 1892, da der som bekjendt, indtraadte stærkt forhøiede Toldafgifter af Trælast. Da Skibet imidlertid, som ovenfor bemærket, først ankom til Bestemmelsesstedet den 12 Februar 1892, var Modtageren nødt til at lade Ladningen toldbehandle efter den nye Tarif, idet han ikke kunde negte at modtage Lasten, da han jo havde akcepteret de for denne trukne Vexler.

Paa Grund af det saaledes Indtrufne sagsøgte Lastemodtageren Skipperen til Betaling af den forhøiede Told eller Frcs. 37 643.28 samt til Erlæggelse af et Beløb af 10 000 Frcs. som Erstatning for det ved Ladningens senere Fremkomst opstaaede Tab.

Handelstribunalet i Dieppe frifandt imidlertid ved Dom af 7 sidstledne Oktober Skipperen for at betale de paasøgte Telgafgifter, idet Tribunalet gik ud fra, at det ikke var bevist, at Afskiberne og den franske Kjøber paa det Tidspunkt, da Kontrakten afsluttedes mellem dem, kjendte til, at der fra den 1ste Februar 1892 vilde i Frankrige blive indført en ny Toldtarif, ligesom der heller ikke i Kontrakten var bestemt nogen Datum, inden hvilken Ladningen skulde være leveret, saa at Importøren aldrig kunde være berettiget til at refusere denne paa Grund af dens sene Fremkomst.

Derimod fandt Tribunalet, at Skipperen ved sin Handlemaade havde paaført Citanten et virkeligt økonomisk Tab, som mindst maatte anslaaes til 10 000 Frcs, men som heller ikke kunde sættes høiere, da der kun var nedlagt Paastand paa dette Beløb, hvorfor Tribunalet dømte Skipperen til at betale Lastemodtageren et Beløb af 10 000 Frcs. med Renter fra Stævningens Forkyndelse samt Sagens Omkostninger, men frifandt forøvrigt Indstævnte for Citantens Tiltale.

Denne Afgjørelse blev af Modtageren indanket for Overretten, som i Dom af 22 d. M. kom til et fra den underordnede Instants meget forskelligt Resultat, idet den dømte Indstævnte til at betale Appellanten de paasøgte Toldafgifter eller Frcs. 37 643.28 og i Skadeserstatning Frcs. 1 000 med Renter og Omkostninger for begge Retter.

Det var nemlig in confesso, at Indstævnte havde tegnet Konnossementer paa Lasten i sin Helhed paa et Tidspunkt, da denne endnu ikke var indskibet, og saaledes havde gjort sig skyldig i en Handling, der maatte fælde ham til det heraf flydende Erstatningsansvar, og da det ligeledes var ubestridt, at Lastemodtageren havde erlagt Fr. 37 643.28 i Told, hvilket Beløb han ikke havde været nødt til at betale, hvis han ikke havde akcepteret de for Lad-

ningen trukne Vexler og saaledes havde kunnet refusere Lasten, maatte Skipperen tilpligtes at erstatte ham Tolden. (Retten gik nemlig ud fra, at Lastemodtageren havde kjøbt Ladningen med det Maal for Øie at undgaa de efter den 1ste Februar 1892 indtrædende forhøjede Toldsatser og af den Grund havde fastsat en bestemt Dag, inden hvilken Lasten skulde være inde).

Paa den anden Side nedsatte Overretten den af Appellanten fordrede Sum som Erstatning for Lastens senere Fremkomst til 1 000 Frcs., idet den ikke fandt det godtgjort, at Importøren herved havde lidt større Tab.

I Forbindelse med Ovenstaaende har jeg ikke troet at burde undlade at bemærke, at Lastemodtageren, hvis Navn er R. Le Bourgeois, tillige er De Forenede Rigers Vicekonsul i Dieppe.

Barcelona.

Skibsfarten 1892.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	46	17 860	-	-	46	17 860	-	-	161 610
” Norge til Vicekonsuls- stationerne	61	22 674	-	-	61	22 674	-	-	119 370
” Sverige til Hovedsta- tionen	4	3 986	-	-	4	3 986	-	-	75 700
” Sverige til Vicekon- sulsstationerne	2	1 362	-	-	2	1 362	-	-	29 000
” andre Lande til Ho- vedstationen	35	25 759	4	1 722	39	27 481	-	-	413 700
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne	130	72 624	102	61 103	232	133 727	-	-	763 300
Ialt	278	142 265	106	62 825	384	207 090	351	182 709	1 562 680
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	1	296	1	1 211	2	1 507	-	-	1 000
” Norge fra Vicekon- sulsstationerne	7	4 512	1	1 145	8	5 657	-	-	62 000
” Sverige fra Vicekon- sulsstationerne	2	783	-	-	2	783	-	-	10 900
” andre Lande fra Ho- vedstationen	15	6 443	73	42 571	88	49 014	-	-	63 800
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne	168	91 629	115	58 612	283	150 241	-	-	916 600
Ialt	193	103 663	190	103 539	383	207 202	351	182 919	1 044 300

Af svenske Skibe ankom 137, dr. 98 955 Tons.

Erlagte Konsulatsafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Pes. 3 741.90,
ved Vicekonsulst. Pes. 11 641.80, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Pes. 9 562.80.

Af svenske Skibe ved Hovedst. Pes. 1 201.40, ved Vicekonsulst. Pes. 6 628.50, hvoraf tilfaldt Konsulskassen 4 515.65. Expeditionsafgifter af norske Exp. Pes. 310.80, svenske 96.20, fælles 41.50.

Aarsberetning dateret 4de Mai 1893.

Af de ankomne norske Skibe kom til de forskjellige Havne i Distriktet : Til Barcelona, Dampskibe 80, dr. 41 508 T., Seilskibe 9, dr. 7 819 T., Tarragona, Dampsk. 55, dr. 26 941 T., Seilsk. 5, dr. 4 688 T., Valencia, Dampsk. 108, dr. 56 899 T., Seilsk. 4, dr. 32 224 T., Denia, Dampsk. 2, dr. 1 181 T., Alicante, Dampsk. 43, dr. 21 890 T., Seilskibe 4, dr. 2 947 T., Torrevieja, Dampsk. 2, dr. 896 T., Seilsk. 8, dr. 4 685 T., Cartagena, Dampsk. 44, dr. 24 965 T., Seilsk. 1, dr. 491 T., Almeria, Dampsk. 5, dr. 2 043 T., Malaga, Dampsk. 11, dr. 6 017 T., Seilsk. 2, dr. 527 T., Palma, Dampsk. 1, dr. 369 T., ialt Dampsk. 351, dr. 182 709 T., Seilsk. 33, dr. 24 381, mod følgende Antal Skibe ankomne til Distriktet i de foregaaende 5 Aar: I 1891 Dampsk. 574, dr. 269 853 T., Seilsk. 54, dr. 28 130 T., i 1890 Dampsk. 597, dr. 269 856 T., Seilsk. 61, dr. 26 289 T., i 1889 Dampsk. 376, dr. 171 975 T., Seilsk. 45, dr. 18 531 T., 1888 Dampsk. 459, dr. 202 804 T., Seilsk. 45, dr. 20 725 T., 1887 Dampsk. 389, dr. 168 612 T., Seilsk. 65, dr. 31 614 T.

Disse Reiser foretoges i 1892 af kun 87 forskjellige Dampskibe, dr. 51 563 T., i 1891 af 91, dr. 51 404 T., i 1890 af 93, dr. 47 830 T., i 1889 af 67, dr. 32 568 T., i 1888 af 59, dr. 27 371 T., i 1887 af 57, dr. 26 368 T.

Gjennemsniidsdrægtigheden af hvert norsk Dampsk. var i 1892 593 T., 1891 565 T., 1890 514 T., 1889 486 T., og af hvert Seilsk. 1892 658 T., 1891 531 T., 1890 431 T., 1889 440 T.

Den store Nedgang i den norske Søfart paa Havnene i dette Distrikt i 1892 mod de to foregaaende Aar skyldes for en stor Del at Handelstraktaten mellem Spanien og Frankrige ophørte at gjælde efter 31te Januar 1891. Før den Tid havde mange Dampskibe fundet en lønnende Sysselsættelse ved at udleies pr. Maaned forat føre tomme Fade og Stykgods fra franske Havne og returnere med Vin fra de spanske. Seilskibene udestænges hvert Aar mere og mere fra de spanske Middelhavshavne af Dampskibe.

Søfartsafgifter samt Losnings- og Lastningskutymmer.

a) Søfartsafgifter.

I alle Havne erlægges følgende officielle Afgifter:

Losningsafgift (Impuesto de descarga). Alle Fartøier, spanske som udenlandske, der kommer fra Havne i Europa, asiatiske og afrikanske ved Middelhavet, afrikanske ved Atlanterhavet til Cap Mogador, erlægger Pes. 1.25 pr. metrisk Ton (1 000 Kgr.) Varer, som udlosses.

Skibe, der kommer fra andre udenlandske Havne end de førnævnte, betaler Pes. 2.50 for metrisk Ton.

En Kubikmeter Furutræ antages at veie 657 Kgr. og af Grantræ 498 Kgr.

De Skibe, som lossrer Kul og Cokes, betaler kun Pes. 0.25 for hver metrisk Ton.

Kystfart er kun tilladt indenlandske Fartøier, naar undtages Transport fra en spansk Havn til en anden af Passagergoods, Malm, Cement, Byg-

ningsmateriale, naturlige og kunstige Gjødningsstoffer samt indenlandske Stenkul. Losningsafgiften i Kystfarten er Pes. 0.75 pr. udlosset metrisk Ton. For hver Passager, som landsættes, betales respektive Pes. 0.75 og 1.25 samt i Kystfarten Pes. 0.50.

Lastningsafgift (Impuesto de carga). Skibe, saavel spanske som udenlandske, der indtager Last til de førnævnte Havne i Europa etc., erlægger Pes. 1 for hver indlastet metrisk Ton Varer. De, der indtager Last til de øvrige udenlandske Havne, betaler Pes. 2 pr. metrisk Ton.

Skibe, som laster Salt til Udlandet, er fri for Lastningsafgift deraf.

Skibe, som laster Stenkul, Cokes og Jernmalm bestemt til Udlandet, betaler Pes. 0.25; i Kystfart med Stenkul og Jernmalm betales kun Pes. 0.10 pr. Ton.

Fri for Lastef afgift er Proviant og Skibsfornødenheder. Skibe, som nødtvungen anløber Havnen for at losse, og sidenefter indtager Lasten, er fri for Losnings- og Lastningsafgift.

For hver Passager, der medtages, erlægges respektive Pes. 1 og 2, i Kystfart Pes. 0.50.

Karantæneafgifter. Saavel paa Karantæneanstalterne som ved Observationskarantæne betales pr. Døgn Pes. 0.06¼ pr. Netto-Ton af Fartøiets Drægtighed, ifølge Ciscars Beregningsmethode af 1,518 Kubikmeter pr. Ton, hvorefter Maalebrevets Tonsantal reduceres.

Havneafgifter.

Barcelona.

Afgift for Havnearbejder er 2 Pes. for hver metrisk Ton Varer der udlosses.

Lodsafgifter: For Skibe fra 80 til 100 Tons Brutto betales Pes. 5, fra 101 til 200, Pes. 10, fra 201 til 300, Pes. 15, fra 401 til 600, Pes. 20, fra 601 til 800, Pes. 25, fra 801—1 100, Pes. 30, fra 1 101—1 500, Pes. 35, fra 1 501—2 000, Pes. 45, og for over 2 000 Pes. 5 for hver overstigende 500 Tons, alt foruden 5 Pes. til Lodsbaaden. Denne Afgift maa erlægges saavel for indgaaende som udgaaende.

Fortøiningsafgift.

For Fartøier fra 50 til 100 Tons Brutto Pes. 5, fra 101 til 200, Pes. 7.50, fra 201 til 400, Pes. 10, fra 401 til 1 500, Pes. 12.50 og for Fartøier der overstiger 1 500 Tons, betales Pes. 15. Disse Afgifter erlægges med dobbelt Beløb, naar Lodsning og Fortøining sker om Natten.

Udgiftsregning No. 1 for et Dampskib af 1 200 Reg.-Tons indkommen med Stenkul og udgaaende i Ballast:

Lodsafgift, indkommende og udgaaende	Pes.	90.00
Havnelods og Fortøiningsafgift	-	30.00
Lodsbaad 2 Gange	-	10.00
Kopier af Manifestet og Stempler paa samme	-	40.00
Ansøgning om Losning, Toldklarering og Toldvisitats	-	31.50
Oversættelse af Manifestet og Proviantlisten samt Stempler paa samme	-	20.00
Havnekapteinens Honorar	-	12.50
Losseafgift, 2 000 metriske Tons à 25 c.	-	500.00
Havnepenge, 2 000 — à 2 Pes.	-	4 000.00
8 Piber Drikkevand	-	8.00

Sundhedspas	Pes.	5.00
Gratifikationer	-	15.00
Acciseafgift	-	28.50
Toldagentens Garanti 1 % af Fragten	-	200.00
Arbejdsfolk fra Land for Losning à 20 c. pr. Ton	-	400.00
Konsulatafgift	-	105.85
Udklaringsbevis	-	2.80
Mæglerhonorar	-	200.00

Pes. 5 699.15

Udgiftsregning No. 2 for et Seilskib paa 956 Reg.-Tons indkommen med 400 St. Petersburg Standard Planker fra Østersøen og udgaaet i Ballast.

Lodsafgift for udgaaende og indgaaende	Pes.	60.00
Havnelods og Fortøiningsafgift 3 Gange	-	37.50
Lodsbaad 3 Gange	-	15.00
Oversættelse af Manifestet og Proviantlisten	-	15.00
Kopier af samme og Stempel derpaa	-	40.00
Ansøgning om Losning, Toldklarering med Stempel samt Toldvisitation	-	35.00
Havnekapteinens Honorar	-	12 50
Losningsafgift 1 000 metriske Tons à Pes. 1.25	-	1 250.00
Havnepenge, 1 000 — à Pes. 2.00	-	2 000.00
Sundhedspas og den nordamerikanske Konsuls Attest	-	25.00
16 Piber Drikkevand	-	16.00
Gratifikationer	-	10.00
Acciseafgift	-	25.00
Ballast, 120 m. T. à Pes. 2	-	240.00
Ballastvagt	-	2.50
Konsulatafgift	-	84.50
Udklaringsbevis	-	2.80
Mæglerhonorar	-	125.00

Pes. 3 995.80

Udgiftsregning No. 3 for et Dampskib paa 400 Reg.-Tons indkommet med Restladning af 150 000 Kg. Klipfisk og afgaaet med Vinlast til europæisk Havn:

Lodsafgift for indgaaende og udgaaende	Pes.	40.00
Havnelods og Fortøiningsafgift 2 Gange	-	25.00
Lodsbaad 2 Gange	-	10.00
Kopier af Manifestet og Stempler derpaa	-	40.00
Ansøgning om Losning og Lastning, Toldklarering og Toldvisitation etc.	-	35.00
Ratifikation af Protesten og Søforklaringen for Tribunallet	-	75.00
Havnekapteinens Honorar	-	12 50
Losningsafgift 150 m. T. à 1.25 Pes.	-	187.50
Havnepenge af 150 — à 2.00 -	-	300.00
Lastningsafgift 500 — à 1.00 -	-	500.00
Gratifikationer	-	10.00
Sundhedspas og den franske Konsuls Attest	-	20.00
Konsumtionsafgift	-	10.00

Toldgaranti, Oversættelse af Toldcertificaterne fra Oporto og

Lissabon samt Stempler derpaa	Pes.	25.00
Konsulatafgift, Losning og Lastning	-	35.30
Attest for Udklarering	-	2.80
Mæglerhonorar	-	100.00

Pes. 1 428.10

Tarragona.

Afgift for Havnearbejder Pes 1,25 pr. metrisk Ton Varer, som losses eller lastes.

Lodsafgift for Skibe fra 80 til 100 Tons Brutto Pes 5,50, 101—200 Pes 8, 201—300 Pes 10,50, 301—400 Pes 13, 401—500 Pes 15,50, 501—600 Pes 18, 601—700 Pes 20, 701—800 Pes 22,50, 801—900 Pes 25, 901—1 000 Pes 27,50, 1 001—1 200 Pes 30, 1 201—1 500 Pes 32,50 og for Skibe over 1 500 betales Pes 0,50 for hver overstigende 100 Tons.

Denne Afgift er obligatorisk og betales saavel ved indgaaende som udgaaende. Dampskibe, som benytter sin Maskine ved indgaaende eller udgaaende, betaler 25 % mindre Lodsafgift end den opgivne.

Fortøiningsafgift for Fartøj fra 50 til 100 Tons Brutto Pes 5, 101—200 Pes 10, 201—500 Pes 12,50 501—1 000 Pes 15, 1 001—1 500 Pes 20 og for Skibe over 1 500 Tons betales Pes 0,50 for hver overstigende 100 Tons. Desuden 5 Pes for Baaden. Disse Afgifter erlægges med det dobbelte Beløb, dersom Losning eller Fortøining foregaar ved Nattetider.

Udgiftsberegning No. 1 for et Dampskib paa 1 000 Register-Tons, indkommet med Korn og afgaaet med Last til en europæisk Havn:

Lodsafgift, indkommende og udgaaende	Pes.	45.00
Havnelods og Fortøiningsafgift 2 Gange	"	40.00
Lodsbaad 2 Gange	"	10.00
Søforklaring for Tribunalen	"	162.50
Oversættelse af Manifestet	"	15.00
Kopier deraf	"	30.00
Losningsafgift 1 600 metriske Ton à Pes 1,25	"	2 000.00
Havnepenge 1 600 — à — 1,25	"	2 000.00
Ansøgninger om Losning og Lastning, Toldklarering og Toldvisit	"	107.25
Lastningsafgift 1 000 metriske Ton à Pes 1	"	1 000.00
Havnepenge 1 000 — à — 1,25	"	1 250.00
Gratifikation	"	25.00
Konsulatafgift	"	88.20
Udklaringsbevis	"	2.80
Mæglerhonorar	"	150.00

Pes. 6 925,75

Udgiftsregning No. 2 for et Seilfartøj paa 500 Register-Tons indkommet med Petroleum fra Nordamerika og afgaaet i Ballast.

Lodsafgift, indkommende og udgaaende	Pes.	36.00
Fortøiningsafgift 2 Gange	"	30.00
Lodsbaaden etc., 2 Gange	"	10.00
Oversættelse af Manifestet	"	15.00

Kopier af samme	Pes.	30.00
Losningsafgift, 700 metriske Tons à Pes 2,50	"	1 750.00
Havnepenge, 700 — — à Pes 1.25	"	875.00
Ansøgning om Losning, Toldklarering, Toldvisitation etc.	"	45.75
Gratifikationer	"	15.00
200 engelske Tons Ballast à Pes 2,50	"	500.00
Ballastvagt	"	2.50
Konsulatafgift	"	44.10
Udklaringsbevis	"	2.80
Mæglerhonorar	"	100.00
		Pes 3 456,15

Valencia.

Afgiften for Havnearbejder paaligger de udlossede Varer og erlægges af Modtagerne af Lasten.

Lodsafgift for Fartøi fra 80 til 100 Tons Brutto Pes 10, fra 101—200 Pes 12, 201—250 Pes 13, 251—300 Pes 14, 301—400 Pes 16, 401—500 Pes 18, 501—600 Pes 19, 601—700 Pes 20, 701—800 Pes 21, 801—900 Pes 23, 901—1 000 Pes 25, 1 001—1 500 Pes 29, 1 501—2 000 Pes 32, 2 001—2 500 Pes 37, 2 501—3 000 Pes 42. Denne Afgift er obligatorisk og maa betales saavel ved udgaaende som indgaaende.

Fortøiningsafgift. For Fartøi fra 50—100 Tons Brutto, Pes 5, 101—200 Pes 6, 201—300 Pes 7, 301—400 Pes 8, 401—600 Pes 9, 601—800 Pes 10, 801—900 Pes 11, 901—1 000 Pes 12.50, 1 001—1 500 Pes 14.50, 1 501—2 000 Pes 16, 2 001—2 500 Pes 18.50. Seilfartøier betaler desuden, naar de er af større Drægtighed end 200 Tons, Pes 1, for hver 100 Tons. Ligeledes betales 5 Pes for Lodsbaaden. Disse Afgifter fordobles, naar Operationerne iværksættes om Natten.

Udgiftsregning No. 1 for et Dampskib paa 700 Register-Tons indkommet med Stykgods og afgaaet med Frugt til en europæisk Havn:

Lodsafgift, ind- og udgaaende samt Fortøiningsafgift	Pes.	52.00
Lodsbaad og Arbeidsfolk ved Forhalingen	"	50.00
Oversættelse af Manifestet og Kopier af samme	"	45.00
Ansøgning om Losning og Lastning, Toldklarering og Told- visit, samt Stempler	"	97.50
Gratifikationer	"	20.00
Losningsafgift, 500 metriske Tons à Pes 1.25	"	625.00
Lastningsafgift 500 — — — — 1.00	"	500.00
Arbeidere ved Losning 500 metriske Tons à Pes 1.25	"	625.00
Stuere for Lastningen 500 — — — — 1	"	500.00
10 Piber Vand à Pes 2	"	20.00
Konsulatafgift	"	61.75
Udklaringsbevis	"	2.80
Mæglerhonorar	"	200.00
		Pes 2 799.05

Udgiftsregning No. 2 for et Seilfartøi paa 600 R.-T. indkommen med Plankelast fra Østersøen og afgaaet i Ballast:

Lodsafgifter	Pes.	57.50
Baad- og Forhalingshjælp	-	20.00
Manifest og Kopier	-	20.00
Ansøgning om Losning	-	12.50
Losningsafgift, 500 metriske Tons à Pes. 1.25	-	625.00
Ballast, 200 Tons à Pes. 2	-	400.00
Ballastvagt 2 Døgn	-	10.00
Gratifikationer	-	20.00
Konsulatafgift.	-	52.00
Udklaringsbevis	-	2.80
Mæglerhonorar	-	150.00

Pes. 1 369.80

Denia.

Ingen Afgift betales under Navnet „Havnearbejder“.

Lodsafgift. For Skibe fra 50—100 Tons Brutto Pes. 15, for 101—200, Pes. 20, 201—300, Pes. 25, 301—400, Pes. 30, 401—500, Pes. 35.

Fortøiningsafgift. For Skibe fra 50—100 Tons Brutto Pes. 25, 101—125, Pes. 30, 126—150, Pes. 35, 151—175, Pes. 40, 176—200, Pes. 45, 201—250, Pes. 50, 251—300, Pes. 55, 301—400, Pes. 60, 401—500, Pes. 65. Større Skibe kan ikke komme ind i Havnen. Dersom de stikker 15 Fod og mere maa de ligge tilankers paa Rheden. Hvis man skifter Ankerplads, maa der betales Pes. 17.50 selv om man ikke benytter Lods.

Udgiftsregning No. 1 for et Dampskib paa 600 R.-T., indkommen med endel Transitlast forat komplettere samme paa Reden og for en europæisk Havn.

Kopier af Transitmanifestet	Pes.	15.00
Ansøgning om Lastning, Toldklarering, Toldvisit., Sundhedspas etc.	„	62.50
Baadhyre	„	15.00
Gratifikationer	„	25.00
Lastningsafgift, 200 metr. Tons à Pes. 1	„	200.00
Konsulatafgift	„	26.45
Udklaringsbevis	„	2.80
Mæglerhonorar	„	50.00

Tilsammen Pes. 396.75

Udgiftsregning No. 2 for et Seilfartøi paa 400 R.-T. ankommen med Plankelast fra Østersjøen og afgaaet med Ballast.

Lodsafgift ind- og udgaaende	Pes.	70.00
Fortøiningsafgift	-	65.00
Oversættelse af Manifestet	-	15.00
Kopier af samme	-	15.00
Ansøgning om Losning, Toldklarering og Sundhedspas.	-	62.50
Gratifikationer	-	30.00
Losningsafgift 350 metriske Tons à Pes. 1.25	-	437.50

100 Tons Ballast à 2 Pes.	Pes.	200.00
Ballastvagt	-	10.00
Baadleie	-	10.00
Konsulatafgift	-	35.30
Udklaringsbevis	-	2.80
Mæglerhonorar	-	75.00
		Pes. 1 028.10

A l i c a n t e.

Afgift for Havnearbeider 25 % af Losningsafgiften.

Lodsafgift: For Fartøier fra 50 til 100 Tons Brutto Pes. 11.25, 101—200 Pes. 13.50, 201—300 Pes. 15.75, 301—500 Pes. 20.25, over 500 Pes. 25.

Fortøiningsafgift. For Fartøi fra 50 til 100 Tons Pes. 4.25, 101—200 Pes. 5.50, 201—300 Pes. 6.75, 301—400 Pes. 8.00, 401—500 Pes. 8.75, over 500 Pes. 10.00. Lodsbaaden Pes. 7.50. Disse Afgifter er obligatoriske og maa betales baade ved Ind- og Udgaende. Om Natten dobbelt.

Udgiftsregning No. 1. for et Dampskib paa 450 Reg.-Tons indkommet med Stykgods og afgaaet med Vinlast til en europæisk Havn:

Lodsafgift ud og ind samt Lodsbaad	Pes.	48.00
Fortøiningsafgift 2 Gange	-	17.50
Baad og Arbeidsfolk for at placere og lette Ankeret	-	55.00
Oversættelse af Manifestet og Kopier af samme	-	20.00
Ansøgning om Losning, Lastning og Toldklarering	-	30.00
Honorar til Havnekapteinen	-	10.00
Stempler paa Dokumenterne	-	16.00
Leie af Losning- og Lastningsredskaber	-	5.00
Konsumtionsafgift	-	10.00
Losningsafgift 500 m. T. à Pes. 1.25	-	625.00
Afgift for Havnearbeider 25 % deraf.	-	156.25
Lastningsafgift 500 m. T. à Pes. 1.00	-	500.00
Arbeidsfolk fra Land ved Losning og Lastning	-	500.00
Gratifikationer	-	15.00
Konsulatafgift	-	39.70
Udklaringsbevis	-	2.80
Mæglerhonorar	-	150.00
		Pes. 2 200.25

Udgiftsregning No. 2 for et Seilskib paa 500 Reg.-Ton ankommet fra Nordamerika med Last og afgaaet i Ballast:

Lodsafgift: Ind paa Rheden, sidenefter i Havnen og udgaende samt Baaden	Pes.	82.50
Fortøiningsafgift	-	10.00
Arbeidsfolk fra Land og Baad for at placere og lette Ankeret	-	50.00
Oversættelse af Manifestet og Kopier	-	20.00
Ansøgning om Losning og Toldklarering	-	20.00
Havnekapteinens Honorar	-	10.00
Stempler paa Dokumenterne	-	10.00

Konsumtionsafgift	-	10.00
Gratifikationer	-	15.00
Losningsafgift 600 m. T. à Pes. 2.50	-	1 500.00
Afgift for Havnearbejder 25 % deraf	-	375.00
150 Tons Ballast	-	300.00
Ballastvagt	-	10.00
Konsulatafgift	-	44.10
Udklaringsbevis	-	2.80
10 Piber Drikkevand	-	20.00
Mæglerhonorar	-	150.00

 Pes. 2 629.40

Torre vieja.

Lodsafgift indkommende og udgaaende obligatorisk. For Fartøi under 200 Tons Brutto Pes. 20, for Fartøi af 200 Tons og derover Pes. 25, Skiftning af Ankerplads Pes. 7 og 9. Da det er en aaben Rhed, betales intet for Havnearbejder eller Fortøiningsafgifter.

Udgiftsregning for et Seilfartøi paa 400 Reg.-Tons ankommet med Plankelast fra Østersøen og afgaaet med Salt:

Lodsafgift. Indkommende, Skiftning af Ankerplads samt udgaaende	Pes.	59.00
Oversættelse af Manifestet	-	25.00
Kopier deraf, Ansøgning om Losning og Lastning, Toldklarering, Toldvisitation og Stempler	-	65.00
Honorar til Havnekapteinen	-	10.00
Gratifikationer	-	15.00
Konsumtionsafgift	-	20.00
Losningsafgift 350 m. T. à Pes. 1.25	-	437.50
Konsulatafgift	-	35.30
Udklaringsbevis	-	2.80
Mæglerhonorar	-	100.00

 Pes. 769.60

Cartagena.

Afgift til Havnearbejder er 25 % af Losningsafgiften til Staten, og det samme Beløb til den lokale Administration med Undtagelse af Stenkul, hvorfor kun betales Lokalafgiften.

Lodsafgift. For Skibe fra 100 til 300 Tons Brutto Pes. 10, fra 301--600 Pes. 15, fra 601--2 000 Pes. 20, over 2 000 Pes. 25.

Fortøiningsafgift. For Fartøi fra 50 til 300 Tons Brutto Pes. 5, fra 301--600 Pes. 7.50, fra 601--200 Pes. 10 og over 2 000 Pes. 15.

Disse Afgifter ere obligatoriske og maa erlægges baade ved indgaaende og udgaaende samt dobbelt om Natten.

Udgiftsregning for et Dampskib paa 600 R.-T. indkommet med Stenkul og afgaaet med Jernmalm til en europæisk Havn:

Lodsafgift, ud- og indgaaende	Pes.	40.00
Havnelodserne, 5 forskellige Operationer	-	50.00

Lodsbaad ved Fortøjning	Pes.	7.50
Oversættelse af Manifestet og Proviantlisten samt Kopier deraf	-	30.00
Ansøgning om Losning og Lastning samt Stempler	-	15.00
Losningsafgift, 1000 metriske Tons à 25 c.	Pes.	250.00
Havnearbeider, 1000 metriske T. lokal Afgift 31 $\frac{1}{4}$ c.	-	312.50
Lastningsafgift, 1000 metriske Tons	25 c. -	250.00
	-	812.50
Gratifikationer	-	30.00
Den britiske Konsuls Paategning af Sundhedspasset	-	14.50
Konsulatafgift	-	52.90
Udklaringsbevis	-	2.80
Mæglerhonorar	-	125.00
	Pes.	1 180.20

Udgiftsregning No. 2 for et Seilfartøi paa 520 R.-T. indkommet med Trælaster fra Nordamerika og afgaaet i Ballast:

Lodsafgift ind og ud samt endel Manøvrer i Havnen	Pes.	75.00
Lodsbaad	-	2.00
Manifest	-	30.00
Ansøgning om Losning samt Stempler	-	10.00
Søprotest	-	33.95
Losningsafgift, 500 metriske Tons à 2.50	Pes.	1 250.00
Afgift for Havnearbeider til Staten 25 % af do.	-	312.50
— — — lokal 25 % af do.	-	312.50
	-	1 875.00
Ballast 100 Tons à Pes. 1.25	-	125.00
Ballastvagt	-	5.00
Gratifikationer	-	30.00
Den franske Konsuls Paategning paa Sundhedspasset	-	12.85
Konsulatafgift	-	45.85
Udklaringsbevis	-	2.80
Mæglerhonorar	-	75.00
	Pes.	2 322.45

Almeria.

Afgift til Havnearbeider er 50 % af Losnings- og 50 % af Lastningsafgiften til Staten.

Lodsafgift. For Fartøi fra 51 til 100 Tons Brutto Pes. 12.50, fra 101—200 Pes. 15, fra 201—300 Pes. 20, fra 301—400 Pes. 22.50, fra 401—500 Pes. 25, fra 501—600 Pes. 30, og Pes. 2.50 for hver 100 Tons over 600.

Fortøiningsafgift. For Skibe fra 51 til 100 Tons Brutto Pes. 5, fra 101—200 Pes. 7.50, fra 201—300 Pes. 10, fra 301—400 Pes. 12 og over 400 Tons Pes. 15. Dampskib, der benytter Maskinen ved ind- og udgaende, betaler kun $\frac{2}{3}$ af Lodsafgiften. Disse Afgifter ere obligatoriske og erlægges med det dobbelte om Natten.

Udgiftsregning No. 1 for et Dampskib paa 600 R.-T. indkommen fra en europæisk Havn med 800 Tons Last og afgaaet til Amerika med 1000 Tons Last:

Lodsafgift, ind- og udgaaende	Pes.	44.37
Fortøiningsafgift	-	15.00
Oversættelse af Manifestet	-	20.00
Kopier deraf, Ansøgning om Losning og Lastning samt Stempler	-	28.50
Losningsafgift, 800 metriske Tons à Pes. 1.25	-	1 000.00
Afgift for Havnearbejder for Losning 50 %	-	500.00
Lastningsafgift, 1000 metriske Tons à Pes. 2	-	2 000.00
Afgift for Havnearbejder for Lastning 50 %	-	1 000.00
Leie af Lastnings- og Losningsredskaber	-	110.00
Gratifikationer	-	65.00
Konsulatafgift	-	52.90
Udklaringsbevis	-	2.80
Mæglerhonorar	-	125.00
		Pes. 4 963.57

Udgiftsregning No. 2 for et Seilfartøi paa 400 R.-T. indkommet i Ballast og afgaaet med 600 Tons Bly og Espartogræs til en europæisk Havn.

Lodsafgift, ud og ind	Pes.	50.00
Fortøiningsudgift og 2 Forhalinger	-	22.50
Manifest, Oversættelse af Proviantlisten, Ansøgning om Lastning samt Stempler	-	48.50
Lastningsafgift 600 m. T. à Pes. 1	-	600.00
Afgift for Havnearbejder for Lastning 50 %	-	300.00
Leie af Lasteredskaber	-	40.00
Gratifikationer	-	65.00
Konsulatafgift	-	35.30
Udklaringsbevis	-	2.80
Mæglerhonorar	-	100.00

Tilsammen Pes. 1 264.10

Malaga.

Afgift til Havnearbejder. For Losning eller Lastning af Varer kommende fra eller bestemt til europæiske Havne Pes. 0.575 pr. 1000 Kgr. og fra og til andre Havne Pes. 0.688 pr. 1000 Kgr.

Lodsafgift. Indkommende, for Skib op til 100 Tons Pes. 16, og for hver overstigende 100 Tons Pes. 1. Udgaaende: for Fartøi op til 100 Tons Pes. 6 og for hver overstigende 100 Tons Pes. 1.

Fortøiningsafgift. For Fartøi op til 100 Tons Pes. 6 og fra 101 til 700 Pes. 2 pr. 100 Tons. For Skibe over 700 Tons betales Pes. 1 pr. overstigende 100 Tons.

Udgiftsregning No. 1 for et Dampskib paa 400 R.-T. ankommet med Last og afgaaet med Last til og fra europæiske Havne.

Lodsafgift, ind og ud	Pes.	30.00
Fortøininger	-	16.00
Leie af Fortøiningsbøie	-	25.00

Oversættelse af Manifestet, Kopier deraf, Ansøgning om Losning og Lastning samt Stempler	Pes.	55.00
Losningsafgift for 400 m. T. à Pes. 1.25	-	500.00
Afgift til Havnearbeider for do. à Pes. 0.575	-	230.00
Lastningsafgift for do. à Pes. 1	-	400.00
Afgift til Havnearbeider for do. à Pes. 0.575	-	230.00
Gratifikationer	-	20.00
Konsulatafgift	-	35.30
Udklaringsbevis	-	2.80
Mæglerhonorar	-	100.00
Tilsammen Pes. 1 644.10		

Udgiftsregning No. 2 for et Seilfartøi paa 430 R.-T. ankommet med Trælaster fra Nordamerika og afgaaet i Ballast:

Lodsafgift ind og ud	Pes.	30.00
Fortøining og Hjælp for at placere og lette Ankeret	-	75.00
Oversættelse af Manifestet, Kopier deraf, Ansøgning om Losning og Lastning samt Stempler	-	50.00
Losningsafgift for 518.20 m. T. à Pes. 2.50	-	1 295.50
Afgift til Havnearbeider for do. à 0.688	-	356.50
Gratifikationer	-	20.00
Konsulatafgift	-	37.95
Udklaringsbevis	-	2.80
Mæglerhonorar	-	75.00
Tilsammen Pes. 1 942.75		

Palma.

Afgiften til Havnearbeider er Pes 0.50 for 1 000 Kgr. for Losning eller Lastning af Varer fra eller til europæiske Havne. Fra eller til andre Havne Pes 1 pr. 1 000 Kgr.

Lodsafgift betales saavel ved indgaaende som udgaaende med Pes 8 for Skibe fra 50 til 100 Tons Brutto, 101—200 Tons Pes 10, 201—400 Pes 15, 401—600 Pes 20, 601—1 000 Pes 25 og over 1 000 Tons Pes 30.

Fortøiningsafgift for Fartøi fra 81 til 200 Tons Brutto Pes 5, 201—400 Pds 7.50, over 400 Pes 10. Disse Afgifter er obligatoriske og erlægges dobbelt om Natten.

Udgiftsregning for et Dampskib paa 350 Reg.-Tons, ankommen med Last og afgaaet med Last fra og til europæiske Havne:

Lodsafgift, ind- og udgaaende	Pes.	30.00
Fortøiningsafgifter	-	20.00
Manifest, Kopier, Ansøgninger om Losning og Lastning samt Stempler	-	43.00
Losningsafgift, 160 metr. Tons à Pes 1.25	-	200.00
Til Havnearbeider do. à 0.50	-	80.00
Lastningsafgift, 400 metr. Ton à Pes 1	-	400.00
Afgift til Havnearbeider 400 metr. Tons à 0.50	-	200.00
Acciseafgift	-	10.00

Gratifikationen	Pes.	30.00
Konsulatafgift	-	30.85
Udklaringsbevis	-	2.80
Mæglerhonorar	-	100.00
		Pes. 1 046.65

Mahon.

Ingen Afgift til Havnearbeider.

Lodsafgift: For indgaaende Pes 25 for Skibe fra 50—100 Tons Brutto, for do. fra 101—1000 for hvert overstigende 100 Tons Pes 5, for do. fra 1001—2000 Pes 73. For Udgaaende betales 20 % mindre.

Dampskibe paa mindre end 500 Hestekræfter betaler $33\frac{1}{3}$ % mindre, naar de bruger sine Maskiner ved ind- og udgaaende. Fortøiningsafgiften er Halvdelen af Lodsafgiften. Disse Afgifter er obligatoriske og erlægges dobbelt om Natten.

Udgiftsregning for et Dampskib paa 500 Register-Tons ankommet med Stenkul og afgaaet i Ballast:

Lodsafgift, indgaaende	Pes.	30.00
— udgaaende	-	24.00
Forhaling og Fortøining	-	30.00
Oversættelse af Manifestet, Kopier deraf, Ansøgning om Losning samt Stempler	-	40.00
Losningsafgift, for 750 metr. Ton à 25 c.	-	187.50
Gratifikationen	-	30.00
Konsulatafgift	-	44.10
Udklaringsbevis	-	2.80
Mæglerhonorar	-	75.00
		Pes. 463.40

b) Losning- og Lastningskutymer.

1) Naar der i Certepartiet ikke bestemmes nogen Tid for Losning og Lastning, paabyder Handelsloven (Codigo de Comercio) i Art. 656, at man skal rette sig efter den herskende Skik i Havnen. — Denne er for Dampskibes vedkommende, at Losning og Lastning bør foregaa efter det Slags Varer, hvoraf Lasten bestaar, saa hurtigt, som Dampskibet, uden dog at forcere Arbeidet, bekvemt kan losse eller laste. For Seilskibe saa hurtigt som Arbeidet kan udføres med egen Besætning.

Som et Minimum kan beregnes for lette Varer i Gjennemsnit 120 Tons for Dampskibe og 40 Tons for Seilskibe pr. Arbeidsdag i alle Havne.

2) Paa Grund af de udviklede Toldbestemmelser er det Skik i alle Havne at beregne Liggedagenes Begyndelse fra 24 Timer efter Fartøiets Indklarering.

3) Naar Certepartiet ikke nøiagtigt bestemmer, at Liggedagene skal beregnes fra den Dag, da Fartøiet er færdigt til at losse eller laste paa den Plads, hvor det har ankret, paa Rheden eller Havnen, er det Skik i Havnene Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Cartagena, Palma og Mahon, hvor der findes Kaier for Losning og Lastning, at beregne Liggedagene fra den Dag, Fartøiet tidligt om Morgen findes fortøjet ved Kaien.

Hvis Fartøiet er saa dybtgaaende, at en Del af Lasten maa losses i Lægtene, begynder man at regne fra Dagen, efter at Skipperen har meldt, at han er færdig til Losning. Den Tid, som Skibet senere bruger til Forhaling ind til Kaien, regnes ikke.

4) Losning i Lægtene bruges i alle Havne, naar der kun er Spørgsmaal om enkelte Partier Stykgods, der næsten udelukkende pleier at ankomme med Dampskibe. Ved Lastning bruges ogsaa Lægtene næsten altid, da Losning ved Kaien ifølge Havnereglementerne gaar forud for Lastning.

5) Lægterafgift betales i foregaaende Tilfælde af Lastemodtagerne eller Aflasterne.

6) Naar Fartøiet i Certepartiet er pligtig til at aflevere eller modtage Lasten paa eller ved Siden af Kaien, men for egen Bekvemmeligheds Skyld losses eller lastes med Lægtene, er det ansvarligt derfor.

7) Skipperen behøver ikke at kvittere for Lasten før den er ombord, hvis han ikke har forbundet sig til at modtage den paa Kaien.

8) Fartøiet er kun nødsaget til at aflevere eller modtage Lasten iland, hvis det har forpligtet sig dertil i Certepartiet.

9) Naar Fartøiet er pligtig til at losse ved Kaien i de før opregnede Havne, afleveres Lasten ved Kaien, men stables ikke paa Skibets Bekostning. I andre Tilfælde afleveres den ved Siden af Fartøiet.

10) Naar et Fartøj i Barcelona er forløst ved Kaien under en af de hydrauliske Kraner uden at gjøre Brug af dem, maa Skibet forhale og give Plads for et andet Skib, som skal bruge den. Tilladelse til at losse ved Kaien under en af Kranerne uden at bruge den gives kun, naar saadant Forbehold tages. I den Tid som i saa Fald medgaar, ophører man at beregne Liggedagene, til Fartøiet har faaet sig en anden Plads.

11) Hvis Stuaen ikke udgjør en Del af Lasten, men kun bliver anvendt for Fartøiets Bekvemmelighed, maa dette betale Transportomkostningerne.

12) Skipperen er berettiget til at anvende Fartøiets Besætning ved Lastning og Losning. Forat paaskynde Arbeidet pleier man at tage Arbeidsfolk fra Land, især for Dampskibenes Vedkommende.

13) Veiningen af Lasten foregaar i alle Havne iland. En Undtagelse fra denne Regel er Klipfisk, der i Valencia veies ombord.

14) Med Arbeidsdage burde forstaaes alle løbende Dage undtagen Søn- og Helligdage; men efter antagen Sædvane fastholder Lastemodtagere og Afskibere i alle Havne, at der ved Arbeidsdage kun forstaaes de Dage, hvori Vind og Veir tillader at arbejde.

15) Ildsfarlige Varer udlosses i alle Havne paa dertil af Myndighedene anviste Steder.

16) Ifølge Art. 686 af den spanske Handelslov har ikke Skipperen Lov til at fordre Fragten udbetalt forinden det i hvert Konossement optagne Parti af Lasten er udlosset og behørig afleveret.

Han har heller ikke Lov til at holde tilbage ombord nogen Del af Lasten som Sikkerhed for Fragten; men ifølge Art. 665 kan Tribunalet, hvis der er grundet Anledning til Mistanke, paa Skipperens Ansøgning lade deponere saa stor Del af Lasten, at Fragten kan dækkes indtil den bliver betalt.

Lasten er ifølge 666 og 667 ansvarlig for Fragten 20 Dage efter den er leveret og Skipperen kan forlange Salg af saa meget af Lasten, som er nødvendig til Dækning af Fragten og Omkostninger, selv om Modtageren har indstillet sine Betalinger; men denne Ret kan ikke anvendes paa de

Eiendele, der efter Afleveringen er gaaet over „bona fide“ mod Betaling til Trediemand.

I Praxis, og naar det dreier sig om hele Ladninger, pleier Lastemodtagerne at udbetale en Del af Fragtbeløbet paa Afregning, naar en Del af Lasten er udlosset; men Skipperen har ingen lovlig Ret til at fordre saadant Forskud.

17) Fartøiet er ansvarlig for den Vægt og det Maal, som angives i Konnossementet. Anmærkningen: „Vægt eller Maal ubekjendt“, fritager ikke Skipperen for Ansvar overfor Lastemodtageren, især, hvis der er Spørgsmaal om løse Varer. Kan han gennem Besætningen lovlig bevise, at alt det, som indtoges, er bleven afleveret, har han Regres til Afskiberen, som har tilladt saadan Anmærkning.

18) Hvis der i Certepartiet ikke stipuleres Overliggedagepengenes Størrelse, bestemmes dette Beløb af en af Skipperen og Lastemodtageren opnævnt Jury, da Handelsloven ikke fastsætter noget saadant Beløb.

19) Der findes ikke nogen Dokker for Losning og Lastning i Distriktet.

Til alle Havne i Spanien ankom fra udenrigske Steder og de spanske Besiddelser følgende Antal Skibe: Med Ladning: Dampskibe, spanske 1892 4 807 T., dr. 4 105 051 T., 1891 5 339, dr. 4 268 972 T., fremmede, 1892 4 081, dr. 3 280 760 T., 1891 4 720, dr. 3 314 250. Seilskibe: spanske 1892 1 541, dr. 181 990 T., 1891 2 018, dr. 162 662 T., fremmede, 1892, 1 346, dr. 275 432 T., 1891 1 738, dr. 372 500. I Ballast: Dampskibe, spanske 1892 1 140, dr. 793 908, 1891 1 040 dr. 718 785, fremmede 1892 3 322, dr. 2 780 686, 1891 3 013, dr. 2 696 879 T. Seilskibe: spanske 1892 536, dr. 33 067, 1891 640, dr. 30 142 T., fremmede 1892 594, dr. 134 818, 1891 824, dr. 174 233 T.

Fraktfart. Den af norske Dampskibe i 1892 optjente Bruttofragt for de til Distriktet indførte Ladninger var fra Norge Kr. 274 480 med Dampskibe, Kr. 6 500 med Seilskibe, fra Sverige Kr. 86 800 med Dampskibe, Kr. 17 900 med Seilskibe, fra fremmede Steder Kr. 824 700 med Dampsk., Kr. 352 300 med Seilsk., ialt Kr. 1 562 680. For udførte Ladninger Kr. 16 200 til Norge med Dampskibe, Kr. 46 800 med Seilsk., Kr. 10 900 til Sverige med Seilsk., Kr. 957 000 til fremmede Steder med Dampsk., Kr. 13 400 til Do. med Seilsk., ialt Kr. 1 044 300.

Ved Importen udgjorde de norske Skibes væsentligste Sysselsættelse: 52 Dampskibe fra Bergen, Christianssund og Aalesund med Klipfisk til en Middelfragt af Pesetas 2.25 pr. 54 Kg.

1 Dampskib og 1 Seilskib fra Fredriksstad og Trondhjem med Planker til 60 Pes. pr. St. Ptb. Std.

9 Dampskibe og 5 Seilskibe fra svenske Østersøhavne og Finland med Planker til en Middelfragt af 65 Pes. pr. St. Ptb. Std.

5 Seilskibe fra Nordamerika med Planker til en Middelfragt af 50 sh. pr. St. Ptb. Std.

4 Seilskibe fra Nordamerika med Petroleum til en Middelfragt af $2\frac{1}{10}$ cents pr. Gallon.

1 Seilskib fra Nordamerika med Harpix til 3 sh. pr. Tønde.

1 Seilskib fra Sidney med Gaskul til 20 sh. pr. Ton.

1 Seilskib fra Newfoundland med Klipfisk til 2 sh. pr. engelsk Kv.

7 Dampskibe anvendte i Maanedsfra^gt i Aarets sidste Del mellem de franske og spanske Havne.

18 Dampskibe fra Sortehavet med Hvede til en Middelsfra^gt af 15 frcs pr. Ton.

23 Dampskibe fra England med Stenkul til en Middelsfra^gt af 10 sh. 6 d pr. Ton.

Ved Exporten sysselsattes 2 Dampskibe og 5 Seilskibe fra Torrevieja til Christiania med Salt til en Middelsfra^gt af 95 Øre for 140 Liter.

2 Seilskibe fra samme Sted til svenske Østersøhavne og 1 Seilskib til Helsingør for Ordre med 3 700 metr. Kv. Salt til en Middelfra^gt af 85 Øre pr. Hektoliter.

112 Dampskibe med Vin til franske Havne, hvoraf 15 var befra^gtet i Maanedsfra^gt i 1891, hvilken ophørte 31te Januar 1892, og 7 befra^gtet paa samme Maade i de 3 sidste Maaneder af 1892. De fleste af de øvrige befra^gtedes pr. Rus, og Resten til Middelfra^gt Frs. 16 pr. 1 000 Liter til Cette og Frs. 28 pr. 1 000 Liter til Rouen.

35 Dampskibe med Frugt til England hvoraf Størstedelen befra^gtedes pr. Rus og de øvrige til en Middelfra^gt af 1 sh. 6 d pr. Sæk Hasselnødder fra Tarragona og 25 sh. pr. Ton Frugt fra Valencia. Disse Dampskibe indtog Ballast af Bly, Jern og Blymalm til Fra^gt 6 sh. pr. Ton.

Foruden de førnævnte 8 Seilskibe har kun 1 kompletteret Last af Vin og Stykgods i Tarragona og Malaga til Guayaquil, befra^gtet pr. Rus. i Marseille.

Klipfiskfragterne fra Norge og Trælastfragterne fra Østersøhavnene har hele Tiden været stipuleret i Pesetas, trods denne Myntsorts mindre Værdi i Forhold til Frs., idet Vexelkurserne i Frankrige varierede i 1892 mellem 118—120 Pesetas pr. 100 Frs. Stenkulsfragterne fra Cardiff og Newcastle stipuleredes i sh., men efter en bestemt Kurs af 52 d pr. 5 Pesetas (23,07⁹/₁₀ Pes. pr. £) fra Cardiff, og 48 d pr. 5 Pes. (Pes. 25 pr. £) fra Newcastle, uagtet Vexelkurserne i London varierede mellem 28—30 pr. £.

Import. Af Klipfisk indførtes til Havnene i Distriktet i 1892 fra Norge direkte og pr. Transit Kg. 8 879 100 norsk Klipfisk, Kg. 23 000 islandsk Klipfisk og Kg. 100 500 Stokfisk, fra Island Kg. 584 300, Frankrige Kg. 338 200, Newfoundland og Labradorkysten Kg. 8 803 900 Do, Skotland og Shetland Kg. 471 500, ialt Kg. 19 200 500 mod i 1891 fra Norge Klipfisk Kg. 9 094 500, Stokfisk Kg. 149 800, fra Newfoundland og Labradorkysten Kg. 8 320 200, Island, Skotland og Shetland Kg. 1 147 200, Frankrige Kg. 1 287 600, i alt Kg. 19 999 309.

I alle Spaniens Havne toldbehandlede 1892 Klip- og Stokfisk Kg. 42 057 792, 1891, Kg. 43 579 106 1890, Kg. 47 403 284.

De fornemste Indførselshavne var:

Barcelona 1891, Kg. 6 684 739 og 1890, Kg. 6 681 684, Tarragona i samme Aar Kg. 1 615 652 og Kg. 1 983 313, Valencia 2 385 719 og 2 879 202, Alicante 4 658 792 og 4 562 442, Cartagena 1 318 317 og 2 453 695, Malaga 3 256 058 og 3 908 927, Almeria 80 098 og 160 547, Cadiz 205 520 og 234 895, Sevilla 1 970 217 og 1 400 758, Huelva 273 567 og 186 941, Algeciras 10 352 og 6 322, Bilbao 10 394 622 og 11 206 142, Santander 5 131 886 og 5 139 620, Pasajes 3 205 684 og 3 873 328, Vigo 1 548 992 og 1 674 370, Coruna 589 488 og 637 576, San Sebastian 17 006 og 62 750, Gijon

69 924 og 42 841, Aviles 14 871 og 4 433, Ferrol 7 275 og 2 103, Landveien 140 327 og 301 395 Kg.

Importen kom fra følgende Lande:

	1891.	1890.
Norge	Kg. 26 463 426	Kg. 28 904 695
Island og Danmark	" 1 884 151	" 3 030 470
Frankrige og dets Besiddelser i Nord-		
Amerika	" 5 071 274	" 6 802 809
Storbritanien	" 3 598 808	" 1 177 855
Britiske Besiddelser i Nordamerika	" 6 048 313	" 6 885 388
Andre Lande og i Transit	" 513 134	" 602 067
	Kg. 43 579 106	Kg. 47 403 284

Trods at den ovenanførte Statistik viser en Nedgang af Distriktets Import af Klipfisk, saa er Forbruget alligevel omtrent det samme som i 1891. Flere Partier kom nemlig med Jernbanen fra Bilbao, ialt over 200 000 Kg., især til Barcelona og Tarragona.

Af Aarsfangsten i 1892 kom følgende Partier norsk Klipfisk tidnok til at nyde godt af de lavere Toldsatser Pes. 18.70 pr. 100 Kg.

I Barcelona Kg. 845 000, Tarragona 530 000, Valencia 422 000, Alicante 550 000, Cartagena 420 000, Malaga 230 000, ialt 2 987 000 Kg.

Forbruget af den franske Fisk viser stor Nedgang; de med Jernbanen til Nordspanien yderligere ankomne Partier udgjør kun ca. 30 000 Kg.

Efterat den islandske Fisk har faaet nyde godt af Toldsatserne i 2den Kolonne af Tarifen (Pes. 24 pr. 100 Kgr.) begyndte Dampskibene at medføre fra Bergen sammen med den norske, smaa Partier af den islandske til Barcelona og Tarragona.

Der fremkommer fremdeles Klager over den skjødesløse Maade hvorpaa den norske Fisk er tilberedt, især i de sidste Maaneder.

Til Hovedstationen og de øvrige Havne i Distriktet indførtes af alt Slags ordinært Trævirke i 1892: fra Norge Kub.-M. 2 900, fra Sverige Kub.-M. 46 300, Finland og Rusland 133 600, Nordamerika 45 700, andre Lande 7 900, ialt Kub.-M. 236 400.

I alle spanske Toldkamre toldbehandlede af samme Vare i 1892 Kub.-M. 498 411, 1801, Kub.-M. 577 590, hvoraf 1891 i: Barcelona Kub.-M. 89 838, Tarragona 14 966, Valencia 36 745, Denia 7 278, Alicante 35 649, Torrevieja 628, Cartagena 23 318, Almeira 5 200, Malaga 25 417, Palma 8 488, Mahon 1 386, øvrige Havne i Barcelonas Distrikt 12 005, Cadiz 26 774, Algeciras 3 644, Huelva 22 199, Sevilla 24 925, øvrige Havne i Cadiz Distrikt 1 451, Bilbao 64 539, Santander 27 956, Coruna 4 001, Ferrol 2 559, San Sebastian 5 943, Gijon 18 279, Vigo 3 471, øvrige Havne i Bilbaos Distrikt 10 098, ved den franske og portugisiske Grænse 100 833.

Fra Norge importeredes i 1891 31 082 Kub.-M., fra Sverige 142 693, Finland 83 228, Rusland 48 483, de forenede Stater 35 915, Storbritanniens Besiddelser i N. A. 13 333, Frankrige 134 708, Portugal 19 456, andre Lande 68 692, ialt Kub.-M. 577 590, hvoraf til Havnene i Barcelona Distriktet, hvor der er ansat Konsuler, Kub.-M. 260 918 i 1891 og Kub.-M. 304 239 i 1890.

Importen til Havnene i Distriktet var efter førnævnte Oplysninger i 1892 Kub.-M. 800 mindre fra Norge og Kub.-M. 20 400 mindre fra Sverige end i 1891. Fra Finland derimod oversteg Importen i 1892 den i 1891 med Kub.-M. 9 900. Dette kan tilskrives at Traktaten med Finland, hvorefter der

kun betalt en Told af 2 Pes. pr. Kub.-M. først udløb 30 Juni 1892, medens Traktaten med de forenede Riger ophørte 1ste Febr. og Importørerne var derfor bange for at maatte betale de forhøiede Toldsatser af 6 eller 5 Pes. dersom ikke Traktaterne blev forlænget. De skyndte sig at afslutte Kontrakter i Finland om Leveringer af Planker og Bord før Udløbet af Juni. Under samme Forbehold, at Lasten skulde leveres før Udgangen af Januar Maaned, kontraheredes fra Norge 2 500 Kub.-M. høvlende og pløiede, for Kasser skaarne Granbord, da Tolden vilde forhøies fra 2 til 9 Pes. pr. Kub.-M.

Af færdige Døre, Jalusier etc. har ikke nogen Import fundet Sted uagtet de forhøiede Toldsatser fra 2 Pes. til 31.20 eller 24 Pes. pr. 100 Kgr.

Til hele Spanien importeredes i 1892 Kub.-M. 88 179 Trælast mindre end i 1891. Da der findes store Beholdninger i de fleste Havne kan man befrygte en yderligere Nedgang i dette Aar.

Importen fra de forenede Riger af Stangjern, Staal, Nitnagler, Hesteskosøm, Træmasse, Pap og Papir foregik i 1892 for Størstedelen indirekte over andre udenlandske Havne og da de statistiske Oplysninger er mangelfulde bliver det umuligt for Øieblikket at oplyse om, hvor store Kvantiteter af hver Sort, der indførtes i forrige Aar af norsk Tilvirkning.

Efter de sidste officielle Statistiker toldbehandledes i alle spanske Toldkamre af norske Varer: Tjære og Beg Kgr. 2 295, Træmasse Kgr. 511 639, Fisk Kgr. 1 205 982, Tran Kgr. 480, Øl 9 911 Liter.

Af Smeltestykker (tochos) blev intet importeret hverken fra Norge eller Sverige. Toldsatserne er forhøiet fra 3.50 Pes. til 6 Pes. efter 1ste Klasse og Pes. 5 efter 2den Klasse af Tariffen, alt pr. 100 Kgr.

Efter at Traktaten med de forenede Riger ophørte, sluttede Importen af Sprit fra disse Lande. I Januar Maaned beløb den sig til 5 000 Hl.

De fornemste til Spanien indførte Artikler, der iøvrigt er af Interesse for de forenede Rigers Handel og Søfart udgjorde: Stenkul og Cokes 1892 m. Tons 1 864 400, 1891 1 863 300, Tjære, Beg og Asfalt 1892, 25 682, 1891 36 431, Stenolier, raa i samme Aar 50 222 og 60 171, Do. rektificerede 795 og 1 053, Glas, ordinært, Flasker 4 398 og 4 229, Takjern og Jernskrab 30 022 og 34 610, Jernrør etc. 6 103 og 11 869, Støbegods, ordinær Vare 2 937 og 4 731, Do. fine Artikler 1 137 og 1 414, Jernbaneskiner af Jern og Staal 15 989 og 15 801, Jern og Staal i Plader og Tøndebaand 7 636, Jern i Stænger 8 494, Do. i store Stykker 4 001 og 6 454, Jern og Staaltraad 6 321 og 6 122, Spiger og Skruer af Jern og Staal 3 873 og 4 483, smedede, ordinære og finere Arbeider af Jern og Staal 5 564 og 7 025, Træmasse til Papir og Pap 14 557 og 11 611, Papir, endeløst til Trykning 1 253 og 1 938, Kardus- og Omslagspapir 1 487 og 2 004, Tran og Dyrefedt 11 432 og 17 938, Huder og Skind uberedte 9 034 og 8 388, Guano og andre Gjødningsstoffer 53 114 og 56 887, Agerbrugsmaskiner 486 og 1 276, Motorer 969 og 6 298, saltet Kjød og Tasaajo 415 og 304, Flesk og Smult 3 771 og 4 788, Smør 206 og 228, Saltet og røget Fisk 90 og 109, konserverede Madvarer 99 og 135, Ost 1 153 og 1 508, Sprit og Brændevin Hl. 199 862 og 461 970, Likører Hl. 1 360 og 909.

Værdien af alle Importsartikler beløb sig til Pes. 753 641 400 mod Pes. 873 833 503 i 1891.

Export. De fornemste spanske Produkter udførte fra Havnene i Distriktet med direkte Bestemmelse for Norge bestod af følgende Artikler: Fra Barcelona og Tarragona 200 Sække Fjer til Christianssund, fra Torreveja 5 448 m. Tons Salt til Christiania og 1 390 Tons Salt til Drammen, fra Malaga 380 arrs. Vin og 353 arrs. Rosiner.

De fornemste spanske Udførselsartikler, der kunde interesse Norges Handel og Søfart er: Blymalm m. Tons 14 092 i 1892 og 9 415 i 1891, Zinkmalm 39 574 og 39 582, Kobbermalm 542 239 og 686 240, Jernmalm 4 773 828 og 4 343 884, Jernkis (pirita de hierro) 454 451 og 283 722, Mangan 10 410 og 3 885, Takjern 43 412 og 66 657, Stangjern og Staal 3 427 og 3 260, Kobber etc. 37 455 og 32 573, Kviksølv 1 644 og 1 886, Bly i Takker 152 186 og 145 742, Zink i Takker og Plader 2 162 og 2 045, Lakritsrod 2 718 og 2 504, Salt 232 234 og 225 771, Sæbe 9 222 og 8 149, Uld 5 799 og 4 375, Korkebark 2 741 og 3 601, Exportgræs 44 379 og 47 737, uskallede Mandler 1 354 og 2 663, skallede Do. 4 381 og 3 643, Oliven 4 770 og 3 744, Hasselnødder 6 334 og 8 340, Figen 3 970 og 3 479, Rosiner 37 207 og 28 917, Citroner 3 376 og 3 639, Apelsiner 84 041 og 65 106, Vindruer 16 393 og 22 424, Anis 618 og 859, Karve 133 og 77, Safran 56 og 51, Olivenolie 15 559 og 10 996, almindelig Vin Hl. 3 531 014 og 11 081 541, Do. fin Hl. 214 331 og 268 849.

Værdien af den spanske Export var Pes. 732 631 094 i 1892 mod Pes. 803 814 728 i 1891.

Siden Konsulatets Rapport af 25de April 1892 er følgende Forordninger udstedt om Handel og Søfart:

Den 28 Mai 1892 et kongeligt Dekret, hvorved der, ifølge en afsluttet Overenskomst mellem Spanien og Frankrige, tilkendtes, saavel i Spanien som paa Cuba og Puerto Rico, de franske, og i Frankrige de spanske, Produkter Toldbehandling efter 2den Kolonne af de respektive nye almindelige Toldsatser.

Den 29 Juni samme Aar en kongelig Ordre, hvorved tilkjendes Norges og Sveriges Produkter Toldbehandling efter 2den Kolonne i Toldtarifen af 31te December 1891 saavelsom følgende Lande: Annam, Tyskland, Argentina, Østerrig-Ungarn, Belgien, Bolivia, Chili, Kina, Columbia, Costa Rica, Ecuador, Frankrige, Storbritanien, Guatemala, Italien, Hawaiiøerne, Japan, Marokko, Mexico, Nicaragua, Nederlandene, Paraguay, Persien, Peru, San Salvador, Siam, Schweiz, Uruguay og Venezuela, naar Varerne er forsynet med behørigt Oprindelsesbevis.

Ved en anden kongelig Ordre af 30te Juni tilkjendes Sveriges og Norges Produkter paa Øerne Cuba og Puerto Rico Toldbehandling efter 2den Kolonne af de respektive Toldtarifer og paa Philippinerne den Behandling, som dengang tilkom dem.

I Budgetloven af 30 Juni erklæres Tilvirkning og Salg af Fyrstikker som Statens Monopol, og Indførsel deraf forbydes.

Den 1ste Juli udstedtes en kongelig Ordre, hvorved russiske og finske Produkter tilkjendtes Toldbehandling efter 2den Kolonne af Toldtarifen.

Den 17 Juli offentliggjordes Loven af førnævnte Dato, hvorved Indførselstolden paa Klipfisk og Stokfisk, ifølge 2den Kolonne af Toldtarifen af 31 December 1891, nedsættes fra 30 til 18 Pes. pr. 100 Kgr. og beløber sig saaledes med transitorisk Afgift, ifølge Lov af 21 Juli 1876, og Konsumtionsafgift, ifølge Lov af 11 Juli 1877, ialt til Pes. 24 pr. 100 Kgr., hvis

det er Produkt fra de begunstigede Nationer, hvilket maa bestyrkes ved Oprindelsesbevis.

Ved kongelig Ordre af 29 September tildeles Produkter fra Portugals og Storbritanniens Besiddelser Toldbehandling efter 2den Kolonne af Tarifen.

Ved en anden af 1ste December tilkjendes danske Produkter, fra og med den 10de samme Maaned, Toldbehandling i Spanien og Øerne Cuba og Puerto Rico, ifølge 2den Kolonne af de respektive Toldtarifer, ligeledes skal de danske Fartøier behandles som de mest begunstigede europæiske Nationers saavel i Spanien som i dets transatlantiske Besiddelser.

Den 26 November udfærdigedes et kongeligt Dekret, hvorved fastsattes foruden Konsumtionsafgiften paa spritholdige Varer efter Lov af 21de Juni 1889, en ny speciel Afgift kaldet „Impuesto especial sobre el alcohol“, og Reglementet for Lovens Anvendelse fra og med den 15 December, for hver Procent Alkoholgehalt ved $+ 15^{\circ}$ C, og pr. Hl., af hvad der tilvirkes i Landet eller importeres fra Udlandet eller de spanske transatlantiske Besiddelser:

1) Sprit eller Brændevin tilvirket ved Destillation af Vin eller Residuum af Vindruer Pes. 0.25.

2) Industriel Sprit eller Brændevin importeret fra Udlandet og den som tilvirkes i Landet Pes. 1 (ved industriel Sprit eller Brændevin forstaaes alt det, som tilvirkes af andre Stoffe end Vindruer og Affald af disse).

3) Brændevin, som er produceret i de spanske transatlantiske Besiddelser og indført direkte indtil 60° , Pes. 0.60.

4) Brændevin, som er produceret i de spanske transatlantiske Besiddelser og indført direkte, over 60° , for hver overstigende Grad Pes. 0.85.

5) Likører og øvrige spritholdige Drikkevarer, som produceres i og kommer fra ovennævnte Lande Pes. 1.

6) Udenlandske Vine af høiere Alkeholgehalt end 15° , for hver overstigende Grad Pes. 1.

Denne specielle Afgift erlægges ved Importen til Toldkamrene.

Fra norske Fartøier anmeldtes i Aarets Løb 2 Rømninger. Paa Grund af de høie Vexelkurser paa Udlandet er ingen Sømandsanvisninger udstedt paa Norge.

Vexelkurserne i Barcelona paa London var fra 1ste April 1892, Sigt pr. £:

		høiest	Pes.		og	lavest	Pes.
April		—	29.70		—	—	29.30
Mai		—	29.05		—	—	28.90
Juni		—	28.70		—	—	28.20
Juli		—	29.50		—	—	28.85
August		—	29.20		—	—	28.80
September . .		—	29.15		—	—	28.95
Oktober . . .		—	29.15		—	—	29.00
November . .		—	29.35		—	—	29.20
December . .		—	29.45		—	—	29.25
Januar 1893 .		—	29.75		—	—	29.25
Februar — . .		—	29.75		—	—	29.50
Marts — . .		—	29.40		—	—	29.25
April — . .		—	29.30		—	—	28.90

Paa Paris, Sigt pr. 100 Francs:

April	høiest	Pes. 118.75	og	lavest	Pes. 116.00
Mai	—	- 115.80	-	—	- 112.50
Juni	—	- 114.05	-	—	- 112.30
Juli	—	- 117.10	-	—	- 115.75
August	—	- 116.05	-	—	- 113.80
September	—	- 115.75	-	—	- 114.00
Oktober	—	- 115.15	-	—	- 114.95
November	—	- 116.55	-	—	- 115.80
December	—	- 116.80	-	—	- 116.35
Januar 1893	—	- 118.60	-	—	- 117.50
Februar —	—	- 118.35	-	—	- 117.30
Marts —	—	- 116.75	-	—	- 116.25
April —	—	- 116.15	-	—	- 115.15

Diskontoen har hele Tiden været $4\frac{1}{2}$ à 5 %.

Helbredstilstanden er fuldkommen tilfredsstillende i alle spanske Havne.

S. A. Dahlander.

Nassau (Bahamaøerne).

Aarsberetning dateret 1ste April 1893.

Af norske Skibe ankom med Ladning fra fremmede Lande 15 dr. 7 389 Tons, og i Ballast 1 dr. 150 Tons, ialt 16 dr. 7 516 Tons, hvoraf Dampskibe 14 dr. 6 741 T.

Til fremmede Lande afgik med Ladning 14 og i Ballast 2, ialt 16 dr. 7 516 T., hvoraf Dampskibe 14 dr. 6 741 T. Erlagt Konsulatafgift £ 13. 16. 3.

Der var ingen direkte Handel mellem Kolonien og de forenede Riger. Indførselen til Kolonien kommer især fra Storbritannien og de forenede Stater og en liden Del fra spansk og britisk Vestindien. Denne Indførsel bestaar af Kornvarer, saltet Kjød, præservedet Kjød i Daaser, Træ, Sukker, Cigarer, Tobak, Kerosinolie, Vine, Spirituosa, Bomuld, Silke- og Uldvarer, Kortevarer, Kreaturer etc.

En stor Del af Importen, nemlig Kornvarer, saltet og præservedet Kjød, Tobak, rafineret Sukker, Olie, Trælast etc., kommer fra de forenede Stater. Storbritannien leverer især Bomuld, Silke- og Uldvarer, Vin, Spirituosa, Kortevarer og Hermetik, medens britisk Vestindien og Cuba leverer Rum, Cigarer, Sukker og Kvæg.

Kolonien Export bestaar af Svampe, Ananas, (friske og hermetiske) Apelsiner, Bananer, Kokosnødder, Tomater og andre Frugter, Cascarilla Bark, Mahogni, Lignum Vitæ, Ibenholt, Logwood, Brazaletto, Satintræ, Skildpaddeskaller og Havkuriøsiteter. Det meste bestaar af Svampe, Ananas, Apelsiner og Logwood. Svampe, Frugter og Farvetræ gaar især til de forenede Stater, og til England Mahogni, Ibenholt og Skilpaddeskaller.

En ny Industri holder paa at udvikle sig i Kolonien, nemlig Dyrkning af Sisalplanten, hvoraf uddrages den Fibre, der er almindelig kjendt som Bahama Hamp. Den benyttes især i Rebslagerier, men skal ogsaa kunne bruges til andre Øiemed, og dens Dyrkning lover en god Fremtid for Kolonien.

Den skal overgaa den, der exporteres fra Yucatan, og Salget af de smaa Kvantiteter, der exporteres til London, har været meget fordelagtigt sammenlignet med hvad der udskibes fra Yucatan. Kapitalister fra Storbritannien og de forenede Stater har kjøbt betydelig Grund til Dyrkning af Planten, der antages at ville svare god Regning. Denne nye Anvendelse af Koloniens Produkter skyldes alene Koloniens Guvernør, Hs. Exc. Guvernør Sheas utrættelige og alvorlige Anstrængelser. Da han ved sin Ankomst hid fandt Planten, der blev overseet af Beboerne, meget udbredt, henledede han indtrængende deres Opmærksomhed paa Fordelene ved at benytte den og foranledigede dem til at dyrke den, samt opmuntrede engelske og amerikanske Kapitalister til at købe Eiendomme i denne Hensigt. Hvis denne Industri opnaar de ventede Resultater, vil der nødvendig blive Efterspørgsel efter Transportmidler, og Skibe vil herfra finde Sysselsættelse.

I 1892 ankom 16 Damp- og 2 Seilskibe, dr. 7516 Tons hertil for at lade og losse. Desværre vil i det kommende Aar det norske Dampskibs Fragtelutning standse paa Grund af Bygning i England af et Dampskib, der eies i Kolonien.

Norsk Bark „Vesterlide“ af Farsund blev fundet abonderneret paa Bahamabanken i Marts 1892; den bragtes her til Havnen som forladt, blev senere udleveret Føreren samt kondemneret og solgt.

Lewis Taylor.

Tapeete (Tahiti).

Aarsberetning dateret 20de Februar 1893.

Der ankom 2 norske Skibe, dr. 803 Tons, et fra Sidney, et fra Guayaquit. Begge afgik til Hamburg med Kopra, Bomuld, Bomuldsfrø, Perlemoderskaller og Uld.

Tilstanden paa Naboerne Raiatea, Huahino og Borabora er som før, og man maa ønske, at endelig ordnede Tilstande maa indtræde dersteds. Idethele har Forretningerne været gode, men Udsigterne for det kommende Aar er usikre.

Bomuld har hele Aaret ligget meget slet; Prisen bevægede sig mellem 6—7 d pr. lb., og først i de sidste Maaneder kom der noget Liv i Artikelen. Under de pludseligt stegne Priser ($8\frac{1}{2}$ — $9\frac{1}{2}$ d pr. lb.) vilde det atter lønne sig at plante Bomuld; dog har Kulturen lidt meget, fordi det ikke har lønnet sig at plukke Bomuld til Salg her.

Af Kaffe er temmelig meget plantet, men det er vanskeligt at sige, om Plantagerne endnu i de følgende 2 Aar vil blive holdt rene uden Udbytte.

Paa Sukker har Regjeringen lagt en Beskyttelsestold af 25 cts. pr. Kg, hvorfor Dyrkningen af Sukkerrøret drives videre; dog er Sukkermøllerne dels gaaet ind, dels forældet, og der mangler Kapital til at gjøre nye Anlæg. Det meste Rør forarbejdes til Rum, og frembringer mere end Konsumenten udgjør.

Perlemoderskal har hele Aaret holdt sig i Pris i Europa. Ogsaa Nordamerika er optraadt som betydelig Kjøber, og saalænge dette vedbliver, er der, trods Prisens farlige Høide, ikke meget at frygte for Artikelen. Pro-

duktionen er aftaget siden 1ste Januar 1893; Dykning med Maskiner er forbudt, hvilket simpelthen vil sige, at lade de Skal, som Dykkerne ikke kan naa, ligge og ødelægges paa Bunden istedetfor at drage et betydeligt Udbytte deraf.

Vort Hovedprodukt, Copra, stod hele Aaret temmelig slet; dog indtraadte sidst i Aaret en liden Bedring.

Vore Forbindelser med Udenverdenen er som før; der skal afsluttes en ny Kontrakt for 3 Aar, istedetfor fra Reise til Reise med 3 Seilskibe. Dampskibet „Richmond“ kommer ikke mere om Samoa og Tonga, men direkte fra Auckland via Baratonga. Regjeringen her har tilstaaet i Subsidiær 20 000 frcs. aarlig; dog er det ikke umuligt, at Skibet indstiller sine Reiser, da de sidste Resultater har været slette.

Udførselen var af Copra Værdi Reichmark 1 069 500, Bomuld M. 427 680, Bomuldsfrø, M. 5 616, Perlemoderskaller M. 1 419 600, Kaffe M. 69 400, Vanille M. 95 040, Uld M. 33 748, Fungus M. 3 960, raspet Kokosnød M. 14 265, Skildpadde M. 115, Trepan M. 1 390, Bivox M. 2 000, Kokosnødder M. 39 264, Oranger M. 62 800, Guavagele M. 280, Citronsaff M. 106, Kokosnøddolie M. 322; Rum M. 377, Tobak M. 1 040, Skibsbygningstræ M. 3 984, gammelt Kobber M. 4 724, Huder M. 2 700, ialt M. 3 257 760.

H. F. Jørrs.

Rom.

Aarsberetning dateret April 1893.

De forenede Rigers Handel med dette Konsulatdistrikt er saagodtsom ingen, saa at herom er lidet at berette, saameget mere som der desværre ikke er nogen Udsigt til her at istandbringe nogen nævneværdig Handelsforbindelse. Rom er næsten udelukkende Konsumsted, saaledes som dette betinges af dets geografiske Beliggenhed. Den store Handel og Fabrikation er af Mangel paa en konsumtionsdygtig Provinds meget ubetydelig. Den offentlige og private Bygningsvirksomhed ligger siden flere Aar ganske nede efter en Periode af overdrevent og delvis svindlende Opsving.

De faa Artikler af norsk og svensk Oprindelse, som f. Ex. Staalstifter, Tørfisk, Konserver, som forekommer her i Handelen, bringes her paa Markedet fra Søhavnene Genua, Neapel og Civitavecchia i smaa Partier, og da disse Varer udelukkende hidføres gjennem Mellemandlere, og deres Oprindelse saaledes ikke kan kontrolleres, kan statistiske Opgaver derover ikke gives.

Export fra denne Provinds til de forenede Riger finder ikke Sted.

H. Bohn.

Indhold: **Barcelona** Side 420. — **Havre** S. 379. — **Nassau (Bahamasøerne)** S. 440. — **Rom** S. 442. — **Tapeete (Tahiti)** S. 441.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

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

No. 13.

Udgivet ved Departementet for det Indre.

1893.

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

Leith.

Fremstilling af de Havneafgifter Fartøier have at erlægge i de vigtigste
Havne i dette Konsulatdistrikt samt af de sammesteds
gjældende Søfartskutymmer.

Oplysninger samlet af J. W. Tornøe, Kgl. Norsk-Svensk Konsul i Leith.

Leith.

er den fornemste Havn i Firth of Forth. Der findes flere store Skibsbygnings-
værfter med tilhørende Maskinværksteder. Havnen har en Kallængde af 2000
Fod med en Dybde af 14 til 17 Fod Springtide. Der er fem Dokke dybe fra
18 til 26 Fod Springtide, og 4 Tørdokke, hvoraf den største er 320 Fod lang
og 23 Fod dyb ved Springtide.

Indførselsartikler: Trælast, Korn, Mel, Esparto, Hamp, Malm, Gjød-
ningsstoffer, Vin.

Udførselsartikler: Kul, Jern, Seildug, Maskineri, Kemikalier, Papir,
Olje, Whisky.

Lodsafgifter for Firth of Forth:

	100 Tons og under. £	100 til 200 Tons. £	200 til 300 Tons. £	300 Tons og over. £
Fra St. Abbs Head eller Bell Rock til Leith Rhed . . .	2— 2—0	3— 3—0	4— 4—0	5— 5—0
» May Island eller Bass Rock til Leith Rhed	1—11—6	2— 2—0	3— 3—0	3—13—6
» Leith Rhed til Carron Rhed eller Havne ovenfor Queens- ferry eller fra The Hope til Alloa	1— 1—0	1— 7—6	1—11—6	2— 2—0
» Leith Rhed til Inverkeithing eller The Hope	0—17—6	1— 1—0	1— 2—6	1— 7—6
» Carrons Rhed til Alloa . .	0—10—6	0—12—0	0—15—0	1— 1—0

Bugseringsafgifter i Firth of Forth.

Fra Leith til	Aberdour, Burnt Island, Pettycure, Fisherrow,	Queensferry, St. Davids, Inverkeithing, Morrisonshavn.	Charlestown. Limekilns.	Bridgeness, Boness.	Grangemouth, Kincardine.	Alloa, Kennetpans, Clackmannan.	Kirkcaldy, Dysart, Cockensie.	Wenysse.	Methil, Leven, Largo.	North Berwik.	Elie, Anstruther, Pittenweena.	Craik, Dunbar.
Indtil	£-s.-d.	£-s.-d.	£-s.-d.	£-s.-d.	£-s.-d.	£-s.-d.	£-s.-d.	£-s.-d.	£-s.-d.	£-s.-d.	£-s.-d.	£-s.-d.
40 Tons	1- 5-0	1-10-0	1-12-6	1-17-6	2- 0-0	2- 5-0	1-12-6	1-17-6	2- 5-0	2-15-0	3- 0-0	3- 5-0
40- 60 —	1- 7-6	1-12-6	1-15-0	2- 0-0	2- 5-0	2-10-0	1-15-0	2- 0-0	2-10-0	2-17-6	3- 5-0	3- 7-6
60- 80 —	1-10-0	1-15-0	1-17-6	2- 2-6	2- 8-0	2-13-0	1-17-6	2- 2-6	2-13-0	3- 0-0	3- 8-0	3-10-0
80-100 —	1-12-6	1-17-6	2- 0-0	2- 5-0	2-11-0	2-18-0	2- 0-0	2- 5-0	2-18-0	3- 3-0	3-11-0	3-15-0
100-120 —	1-15-0	2- 0-0	2- 2-6	2- 7-6	2-14-0	3- 1-0	2- 2-6	2- 7-6	3- 1-0	3- 6-0	3-14-0	3-18-0
120-140 —	1-17-6	2- 2-6	2- 5-0	2-10-0	2-17-0	3- 4-0	2- 5-0	2-10-0	3- 4-0	3- 9-0	3-17-0	4- 1-0
140-160 —	2- 0-0	2- 5-0	2- 7-6	2-12-6	3- 0-0	3- 7-0	2- 7-6	2-12-6	3- 7-0	3-12-0	4- 0-0	4- 4-0
160-180 —	2- 2-6	2- 7-6	2-10-0	2-15-0	3- 3-0	3-10-0	2-10-0	2-15-0	3-10-0	3-15-0	4- 3-0	4- 7-0
180-200 —	2- 5-0	2-10-0	2-12-6	2-17-6	3- 6-0	3-13-0	2-12-6	2-17-6	3-13-0	3-18-0	4- 6-0	4-10-0
200-220 —	2- 7-6	2-12-6	2-15-0	3- 0-0	3- 9-0	3-16-0	2-15-0	3- 0-0	3-16-0	4- 1-0	4- 9-0	4-13-0
220-240 —	2-10-0	2-15-0	2-17-6	3- 2-6	3-12-0	3-19-0	2-17-6	3- 2-6	3-19-0	4- 4-0	4-12-0	4-16-0
240-260 —	2-12-6	2-17-6	3- 0-0	3- 5-0	3-15-0	4- 2-0	3- 0-0	3- 5-0	4- 2-0	4- 7-0	4-15-0	4-19-0
260-280 —	2-15-0	3- 0-0	3- 2-6	3- 7-6	3-18-0	4- 5-0	3- 2-6	3- 7-6	4- 5-0	4-10-0	4-18-0	5- 2-0
280-300 —	2-17-6	3- 2-6	3- 5-0	3-10-0	4- 1-0	4- 8-0	3- 5-0	3-10-0	4- 8-0	4-13-0	5- 1-0	5- 5-0

og 3 Shillings for hver 20 overskydende Ton. For Havne østenfor Leith 10 sh. extra.

Afgifter for Benyttelse af Tørdokkerne.

Fartøiets Tid i Dokken.		Fartøier ikke over 500 Tons.																
		over 550, men ikke over 600 Tons.	over 650, men ikke over 700 Tons.	over 750, men ikke over 800 Tons.	over 850, men ikke over 900 Tons.	over 950, men ikke over 1000 Tons.	over 1050, men ikke over 1100 Tons.	over 1150, men ikke over 1200 Tons.	over 1250, men ikke over 1300 Tons.	over 1350, men ikke over 1400 Tons.	over 1450, men ikke over 1500 Tons.	over 1550, men ikke over 1600 Tons.	over 1650, men ikke over 1700 Tons.	over 1750, men ikke over 1800 Tons.	over 1850, men ikke over 1900 Tons.	over 1950, men ikke over 2000 Tons.		
T		£ s.	£ s.	£ s.	£ s.	£ s.	£ s.	£ s.	£ s	£ s.	£ s.	£ s.	£ s.	£ s.	£ s.	£ s.	£ s.	
	2 Dage eller kortere . .	6 0	6 16	7 12	8 8	9 4	10 0	18 5	19 13	21 1	22 9	23 17	25 5	26 13	28 1	29 9	30 17	
	3 — „ — . .	7 10	8 10	9 10	10 10	11 10	12 10	19 2	20 10	21 18	23 6	24 14	26 2	27 10	28 18	30 6	31 14	
	4 — „ — . .	9 10	10 4	11 8	12 12	13 16	15 0	20 0	21 8	22 16	24 4	25 12	27 0	28 8	29 16	31 4	32 12	
	5 — „ — . .	9 18	11 4	12 10	13 16	15 2	16 8	22 0	23 10	25 0	26 12	28 4	29 16	31 8	33 0	34 12	36 4	
	6 — „ — . .	10 16	12 4	13 12	15 0	16 8	17 16	24 3	25 18	27 12	29 6	31 0	32 16	34 12	36 8	38 4	40 0	
	7 — „ — . .	11 14	13 4	14 14	16 4	17 14	19 4	25 0	26 14	28 8	30 2	31 17	33 13	35 9	37 5	39 1	40 17	
	8 — „ — . .	12 12	14 4	15 16	17 8	19 0	20 12	27 7	29 5	31 3	33 1	34 19	36 17	38 16	40 16	42 16	44 16	
	9 — „ — . .	13 9	15 3	16 17	18 11	20 5	21 19	29 12	31 14	33 16	35 18	38 0	40 2	42 4	44 7	46 11	48 15	
	10 — „ — . .	14 6	16 2	17 18	19 14	21 10	23 6	32 1	34 7	36 13	38 19	41 5	43 11	45 17	48 3	50 9	52 15	
	11 — „ — . .	15 3	17 1	18 19	20 17	22 15	24 13	34 8	36 17	39 5	41 15	44 5	46 15	49 5	51 15	54 5	56 15	
	12 — „ — . .	16 0	18 0	20 0	22 0	24 0	26 0	36 15	39 8	42 0	44 12	47 4	49 18	52 12	55 6	58 0	60 14	
	13 — „ — . .	17 3	19 7	21 11	23 15	25 19	28 3	37 12	40 4	42 16	45 8	48 1	50 15	53 9	56 3	58 17	61 11	
	14 — „ — . .	18 10	20 16	23 2	25 10	27 18	30 6	39 19	43 15	45 11	48 7	51 3	53 19	56 16	59 14	62 12	65 10	
	for hver overskydende Dag		1 10	1 14	1 18	2 0	2 2	2 4	2 9	2 13	2 17	3 1	3 5	3 9	3 13	3 17	4 1	4 5

For Fartøier over 2000 Tons erlægges et Tillæg af 5 Procent for hver overskydende 100 Tons.

Havneafgifter. Dokafgifter.

Dampskibe og Seilfartøier fra Asien eller Afrika til Øst for Kap det gode Haab eller fra Australien eller Sydamerika betaler for 1ste Reise i Aaret

	£	0—0—10	pr. R.-T.
for enhver af 7 følgende Reiser i Aaret . . . »	0	0—4	» —
for hver Reise derefter i Aaret . . . »	0—0—2		» —
Fra Vest Indien, Vestkysten af Afrika, Kape de Verd Islands, Grønland og St. Dakids Strædet betales:			
for hver af de to første Reiser i Aaret . . . »	0—0—10		» —
» » » » sex næste » —:— . . . »	0—0—4		» —
» » » » følgende » —:— . . . »	0—0—2		» —
Fra Havne indenfor Strædet ved Gibraltar eller fra Nordamerika for hver af de fire første Reiser i Aaret . . . »	0—0—10		» —
for hver af de fire næste Reiser i Aaret . . . »	0—0—4		» —
» » » » følgende — —:— . . . »	0—0—2		» —
Fra Østersøen, Onega, Archangel, Jersey eller Guernsey, Portugal, Spanien (undtagen Strædet ved Gibraltar), Frankrig, Newfoundland, Madeira og Western Island for hver af de først fem Reiser i Aaret . . . »	0—0—7		» —
» » » » næste tre » —:— . . . »	0—0—3		» —
» » » » følgende » —:— . . . »	0—0—2		» —
Fra andre Havne i Europa udenfor Østersøen og indtil Dunquerque: for hver af de første otte Reiser i Aaret . . . »	0—0—5		» —
for hver af de efterfølgende Reiser i Aaret . . . »	0—0—2		» —
Fra andre Havne i Storbritanien og Irland end nedenunder anført, for hver Reise . . . »	0—0—2		» —
Fra Havne i Firth of Forth indenfor Buchanness og Eyemouth og fra Kanalen og Clyden, saa langt ned som Greenock, for hver Reise . . . »	0—0—2		» —
Fra Havne i Skotland og England med Kullast, for hver Reise . . . »	0—0—2		» —
Skibe i Ballast for at laste Kul, Pig-Iron, Sten, Teglsten, Brændsel eller Cokes . . . »	0—0—2		» —
Skibe, der anløbe for Kul eller Proviant til eget Brug og som ikke bliver i Havnen længre end 48 Timer . . . »	0—0—2		» —

Skibe, der anløbe Havnen, Dokkerne eller Newhaven for Reparation eller for Nødhavn, betaler halv Afgift; men hvis der losses eller lades eller Skibet forbliver over 2 Maaneder, fuld Afgift. Skibe, der forbliver i Havnen eller Dokkerne over 2 Maaneder, betaler £ 0—0— $\frac{1}{2}$ d. pr. R.-Ton pr. Uge.

Havn- og Dok-Lodsafgift (Fartøier er ikke lodspligtige)
(ind og ud):

Skibe af	7	Fods	Dybgaende	£	0—5—10
— fra	7—8	—	—	»	0—8—0
— »	8—9	—	—	»	0—9—9
— «	9—10	—	—	»	0—11—8
— »	10—11	—	—	»	0—13—9
— »	11—12	—	—	»	0—16—0
— «	12—13	—	—	»	0—19—6

for hver overskydende Fod » 0—1—6

for Extrahjælp af Lodsens betales £ 0—3—0 og Baadmænd £ 0—1—6 pr. Dag.

Kullempning: Alle Fartøier, der laste ved Kran:

Fartøier med enkelt Dæk	£ 0—0—2 ¹ / ₂ pr. Ton
— » dobbelt »	» 0—0—3 » —
Kul indtaget ved Hjælp af Kran i Bunker, hvor der ikke behøves Trilling	» 0—0—6 » —
Naar Kullene maa trilles eller bæres, extra	» 0—0—3 » —

Bugserafgift:

Indgaaende	» 0—0—2 ¹ / ₂ pr. R.-T.
Udgaaende	» 0—0—2 » —
naar 2 Slæbebaade benyttes betales for den 2den Baad . .	» 0—0—1 » —
og for Indgaaende	» 0—0—1 ¹ / ₂ » —
Fra Leith til klar af Inchkeith	» 0—0—2 ¹ / ₂ » Ton
Der gjøres ingen Forskjel paa Skibe i Ballast.	

Af de fra Norge til Leith indførte Artikler udlosses pr. Dag:

af Is	30 til 40 Tons
af Trælast	12 til 15 Stdr.

Liggedage begynder 24 Timer efterat Fartøiet er indkommet i en Dok og indklareret paa Toldboden.

Lægtring er næsten ukjendt i Leith. Ligger Seilskib under Lastning ved en Kran, kan det ikke flyttes forat skaffe Plads for Dampskib, med mindre der ingen Last findes tilstede. Saadan Afbrydelse forhindrer ikke Liggedagenes Løben.

Krudt maa losses paa Reden. Fartøier med Petroleum anvises særskilt Plads i Havnen og ingen Ild tillades ombord under Losning.

Udgiftsberegning No. 1 for et Seilfartøi paa 667 R.-Tons, ankommet med en Ladning Ben og afgaaet med en Ladning Kul.

Bugserafgift (indgaaende)	£ 10—16—9
— (udgaaende)	» 6—19—0
Lodspenge (indgaaende)	» 1—13—2
— (udgaaende)	» 1—5—0
Baadhjælp (indgaaende)	» 0—10—0
— (udgaaende)	» 0—10—0
Besigtigelse af Luger	» 1—1—0
Losseplanker	» 0—11—0
Fyrpenge (indgaaende)	» 18—4—2
Indklarerings & Indkassering af Fragt	» 2—2—0
Dokafgift	» 27—15—10
Konsulatafgift	» 2—6—8
Kullempning	» 10—12—2
Fyrpenge (udgaaende)	» 2—18—6
Udklarerings	» 2—2—0
Befragtningskommission 2 ¹ / ₂ pCt.	
Post- & Telegramporto	» 0—10—6
£ 89—17—9	

Udgiftsberegning No. 2 for et Seilfartøi af 610 R.-Tons, ankommet med en Ladning pitch pine og afgaaet med en Ladning Kul.

Bugserafgift (indgaaende)	£ 10— 2— 6
— (udgaaende)	» 5— 1— 8
Lodspenge (indgaaende)	« 4—13— 6
— (udgaaende)	» 3—11— 9
Baadhjælp (indgaaende)	» 0—12— 6
— (udgaaende)	» 0—12— 0
Stuer	» 18—18— 0
Fyrpenge (indgaaende)	» 15— 5— 9
— (udgaaende)	» 2—13— 6
Indklarering	» 2— 2— 0
Dokafgift	» 25— 8— 4
Konsulatafgift	» 2— 2— 8
Kullempning	» 9— 1— 3
Udklarering	» 2— 2— 0
Befragtningskommission 2½ pCt.	
Post- & Telegramporto	» 0—10— 6
	£ 102—17—11

Fartøier med pitch pine betaler Halvparten af Maalepenge, nemlig £ 0—0—2 d. pr. Load og faar betalt Fragt for hver leveret Load, ligeledes betaler Skibene Halvparten af Udgifterne for Flaadning og Brug af Lænker, hvilket beløber sig til 1½ d. pr. Load. Flaadefolk betales med 6 s. pr. Dag og for Lænker betales 3 s. pr. Dag.

Udgiftsberegning No. 3 for et Dampskib af 484 R.-Tons ankommet med en Ladning Planker og Battens fra Norge og afgaaet i Ballast.

Lodspenge (indgaaende)	£ 1— 6— 4
— (udgaaende)	» 1— 5— 6
Baadhjælp	» 0— 6— 0
Stuer	» 32— 5— 3
Fyrpenge	» 5— 2— 6
Indklarering	» 2— 2— 0
Dokafgift (à 5 d. pr. Ton inklusive Dækslast)	» 12—15— 0
Konsulatafgift	» 1—13—10
Post- og Telegramporto	» 0— 5— 6
	£ 57—1—11

Udgiftsberegning No. 4 for et Dampskib af 390 R.-Tons, ankommet med en Ladning Planker og Battens og afgaaet med en Ladning Kul.

Lodspenge (indgaaende)	£ 1— 2—11
— (udgaaende)	» 1— 5— 0
Baadhjælp (indgaaende)	» 0— 6— 0
— (udgaaende)	» 0— 6— 0
Stuer	» 18—19— 8

Transport £ 21—19— 7

	Transport	£ 21—19— 7
Fyrpenge (indgaaende)	»	4— 6— 0
— (udgaaende)	»	3—14— 0
Dokafgift	»	9— 7—11
Konsulatafgift	»	1— 7— 3
Kullempning	»	6— 7— 1
Bunkers 6 d. pr. Ton, 80 Tons	»	2— 0— 0
Post- & Telegramporto	»	0— 5— 6
		£ 49—7—4

Udgiftsberegning No. 5 for et Seilskib af 177 R.-Tons,
ankommet med en Ladning Planker og Battens,
afgaaet med en Ladning Kul.

Bugserpenge (indgaaende)	£ 2— 4—3
— (udgaaende)	» 1— 9—6
Lodspenge (indgaaende)	» 0—16—0
— (udgaaende)	» 0—16—0
Baadhjælp	» 0— 5—0
Fyrpenge (ind- og udgaaende)	» 1—13—9
Indklarering og Indkassering af Fragt	» 1— 1—0
Dokafgift	» 5—19—7
Konsulatafgift	» 0—12—5
Kullempning	» 2—13—9
Udklarering	» 0—10—6
Befragtningskommission 2½ pCt. (258 Tons)	» 1—10—5
Post- og Telegramporto	» 0— 3—6
	£ 19—15—8

Udgiftsberegning No. 6 for et Seilfartøi af 155 R.-Tons,
ankommet med en Ladning Is og afgaaet med en Ladning Kul.

Bugserpenge (indgaaende)	£ 1—18— 6
— (udgaaende)	» 1— 5—10
Lodspenge (indgaaende)	» 0—16— 0
— (udgaaende)	» 0—16— 0
Stuer	» 1— 7— 7
Fyrpenge (indgaaende)	» 0—13— 8
— (udgaaende)	» 0—13— 8
Indklarering	» 1— 1— 0
Dokafgift	» 3— 4— 7
Konsulatafgift	» 0—10—10
Kullempning	» 2— 9— 0
Udklarering	» 0—10— 6
Befragtningskommission 2 ¹ / ₂ pCt. (235 Tons)	» 1— 3— 7
Post- og Telegramporto	» 0— 3— 6
	£ 16—14—3

Udgiftsberegning No. 7 for et Seilfartøi af 153 R.-Tons,
ankommet med en Ladning Planker og Battens
og afgaaet i Ballast.

Bugserpenge	£ 1—18—0
Lodspenge	» 0—16—0
Transport	£ 2—14—0

	Transport	£	2—14—0
Baadhjælp	»	0—	6—0
Fyrpenge	»	1—	7—2
Indklarering	»	1—	1—0
Dokafgift	»	3—	6—8
Konsulatafgift	»	0—	10—8
Post- og Telegramporto	»	0—	3—6
			£ 9—9—0

Aberdeen

har store Jernværker og flere meget store Skibsværfter.

Vigtigste Indførselsartikler: Hvede, Mel, Kul, Salt, Trælast og Jern.

Vigtigste Udførselsartikler: Lærred, Uld- og Bomuldstøier, Havre, Byg, Kvæg og Granit. Den udenlandske Handel foregaar for det meste paa Nord- og Syd-Amerika, Øst- og Vest-Indien, Middelhavet og Østersøen.

Havnen og Dokkerne er beskyttet ved en Molo. Paa Baren er Vandet 21 Fod dybt ved Springtide, 17 til 18 Fod ved Neaptide. Et Fyrtaarn er opført paa det nordlige Pierhoved og tændes hver Aften ved halv Flod og slukkes ved Høivande.

Saavel nævnte Fyr som Flag paa Pieren vises kun, naar Havnemesteren finder, at Indseiling kan foregaa med Sikkerhed.

Havnen indbefatter tvende Patentslips og en Tørdok. For Benyttelse af Tørdokken betales 1 d. pr. Ton pr. Dag, undtagen Søn- og Helligdage, da intet Arbejde udføres.

Havneafgifter: Dokafgift: Alle Skibe fra eller til:

Havne mellem Flamborough Head og Cape Wrath og Orkenøerne, Shetlandsøerne	£	0—0—2	pr. R.T.
Andre Havne i Storbritanien og Irland	»	0—0—3 ¹ / ₂	—
Havne i Europa Nord for Gibraltar til det Hvide Hav, Østersøen, Kanalen, Azorerne, Madeira, Canariøerne, Færøerne og Island	»	0—0—9	—
Middelhavshavne, Gibraltar til Krebsens Vendecirkel, Østkysten af Nordamerika, Grønland og St. Davidsstrædet	»	0—1—0	—
Alle andre Havne, der ikke ere indbefattede i ovenanførte	»	0—1—3	—
Skibe, der seiler til en Havn udenfor Storbritanien eller Irland, lastet med Kul for Export	»	0—0—6	—
Ovennævnte Afgift erlægges kun en Gang enten ved indgaaende eller ved udgaaende. Skibe, der søger Nødhavn, erlægger, naar de kommer fra en Havn i Storbritanien eller Irland	»	0—0—1	—
fra andre Havne	»	0—0—2	—
Skibe, der forblive i Havnen over 1 Maaned, pr. Maaned	»	0—0—1	—
Havnefyr: Alle Skibe	»	0—0—0 ¹ / ₄	—

Lodsafgift:				Indgaaende	
Skibe	under	50 Tons	Regist.	Seilskibe. s.—d.	Dampskibe. s.—d.
»	50 til	75	— — —	5—0	5—0
»	75 »	100	— — —	7—6	7—6
»	100 »	150	— — —	10—0	9—0
»	150 »	200	— — —	12—6	10—0
»	200 »	250	— — —	15—0	12—6
»	250 »	300	— — —	17—6	15—0
»	300 »	400	— — —	20—0	17—6
»	400 »	500	— — —	25—0	20—0
»	500 »	600	— — —	30—0	22—6
»	600 »	700	— — —	35—0	27—6
»	700 »	800	— — —	40—0	30—0
»	800 »	900	— — —	45—0	35—0
»	900 »	1 000	— — —	50—0	40—0
»	1 000 og videre			55—0	45—0
				60—0	50—0

Udgaaende det halve af Indgaaende, men i intet Tilfælde mindre end 5 s. Skibe for Ordre 20 s for Lodsbaad.

Ballast, indtaget 9 d. og udlosset $4\frac{1}{2}$ d. pr. Ton.

Bugserafgift: med 1 eller 2 Baade. Skibe med Ladning fra eller til Dok eller Havn til Reden 0—0— $2\frac{1}{2}$ pr. R.T.
Skibe uden Ladning 0—0—2 —

Liggedage begynder for Dampskibes Vedkommende, naar de anmeldes, og for Seilskibe Dagen efterat de ere anmeldte.

Lægtring finder ikke Sted.

Trælaster stables ikke paa Kaien for Skibets Regning; hvis Stabling foretages, betales samme af Kjøbmanden.

Udgiftsberegning No. 1 for et Seilfartøi paa 350 R.-T. indkommet med en Ladning Trælaster, afgaaet i Ballast.

Bugserdampskib (indgaaende)	£ 3—12—11
Lodspenge »	» 1— 5— 0
Baadhjælp »	» 0— 5— 0
Fyrpenge (fra Østersøen) ca.	» 0—17— 6
Klarering	» 2— 2— 0
Dokafgifter	» 13—12— 4
Konsulatafgift	» 1— 4— 6
Lodspenge (udgaaende)	» 0—12— 6
Bugserdampskib »	» 2—18— 4
Baadhjælp »	» 0— 5— 0
Post- & Telegramporto	» 0— 5— 0
	£ 27—0—1

Udgiftsberegning No. 2 for et Seilfartøi paa 150 R.-T. ankommet med en Ladning Is og afgaaet i Ballast.

Bugserafgift (indgaaende)	£ 1—11—3
» (udgaaende)	» 1— 5—0
Lodspenge (indgaaende)	» 0—15—0
» (udgaaende)	» 0— 7—6

Transport £ 3—18—9

	Transport	£	3—18—9
Baadhjælp (indgaaende)	»	0—	3—6
» (udgaaende)	»	0—	3—6
Fyrpenge	»	0—	7—6
Befragtningskommission	2½ pCt.		
Klarering	»	1—	1—0
Dokafgifter	»	5—	18—2
Konsulatafgift	»	0—	10—6
Post- & Telegramporto	»	0—	3—6
			£ 12—6—5

Udgiftsberegning No. 3 for et Dampskib af 350 R.-T. ankommen med en Ladning Trælaster og afgaaet i Ballast.

Lødspenge (indgaaende)	£	1—	0—0
» (udgaaende)	»	0—	10—0
Baadhjælp (indgaaende)	»	0—	5—0
» (udgaaende)	»	0—	5—0
Stuer for Stabling af ca. 225 Stdr.			
à 0—1—6	»	16—	17—6
Fyrpenge (fra Østersøen) ca.	»	0—	19—0
Befragtningskommission	5 pCt.		
Klarering	»	2—	2—0
Dokafgifter	»	13—	12—4
Konsulatafgift	»	1—	4—6
Post- & Telegramporto	»	0—	5—0
			£ 37—0—4

North Alloa

paa Nordsiden af Firth of Forth. God Havn. Vandets Dybde: Springtid 18 til 19 Fod. Neaptide 14 til 14½ Fod. God Tørdok. Bekvem Bank for Rengjøring af Skibsbunde.

Indførsel: Trælaster, Hamp, Bark, Ben til Gjødnings.

Udførsel: Kul, Pig-Iron, Læder, Ildfast Sten.

Havneudgifter:

Dokafgift: Dampskibe og Seilskibe	Med Last fra Amerika, Afrika, Australien, Middelhavshavne indenfor Gibraltar	£ 0—1—0 pr. R.-T.
	Med Last fra Østersøen	» 0—0—8 »
	Med Last fra Havne i Norge, Sverige, Danmark udenfor Østersøen, Hamburg, Bremen, Holland og franske Havne indtil Dunkirk	£ 0—0—7 pr. R.-T.
	Med Last fra Storbritanien og Irland	£ 0—0—6 pr. R.-T.
	I Ballast for at laste i Dokken	£ 0—0—3½ pr. R.-T.

Fyrafgift: $\frac{1}{4}$ Penny pr. Register Ton.
 Lodsafgift: Efter Leith Taxt, men oftest efter Akkord.
 Bugserafgift: Efter Leith Taxt, men oftest efter Akkord.
 Ballast: Losning vanlig efter Akkord omtrent 8 d. pr. Ton.
 Kullempning: 2 Pence pr. Ton indladet Vægt.

Udgiftsberegninger: Norsk Brig 227 R. T. fra Helsingfors med
 Ladning afseilet med Kulladning. Losser og lader i Dokken.

Fyrafgift, indgaaende	£ 1— 3— 9
» udgaaende	» 1— 1— 8
Lodsafgift	» 0—12— 6
Dokafgift	» 7— 9— 5
Konsulatafgift	» 0—15—10
Kullempning	» 2—16— 2
Ind- og Udklaringsafgift	» 1—11— 6
tilsammen £	15—10—10

Bark 397 R. T. fra Holland med Ladning og afseilet med
 Kulladning.

For Bugsering	£ 4—10— 0
» Lodsafgift	» 0—15— 0
» Ballast (udtagen)	» 0—12— 0
» Fyrafgift (indgaaende)	» 0— 6— 6
» — (udgaaende)	» 1—17— 9
» Konsulatafgift	» 1— 7— 9
» Dokafgift	» 11—19—10
» Kullempning	» 4— 8— 0
» Fragtkommission for Kulladningen	» 3— 2— 7
» Ind- og Udklaringsafgift	» 2— 2— 0
tilsammen £	31—1—5

South Alloa

paa den anden Side af Fjorden. Ingen Havneudgifter for Losning og Lastning, Havnefyndes ikke. Lods og Bugserafgift meget billig og efter Akkord. Losning af Ballast koster 8 Pence pr. Ton, Kullempning 3 Pence pr. indlastet Ton. Kommer mange Skibe samtidigt, maa der ventes paa Tørn, da der er forholdsvis liden Plads ved Lösningsskaien.

Udgiftsberegninger: Brig 319 Register Tons fra Gøteborg med
 Ladning og afseilet med en Kulladning, indtaget i North
 Alloa Dok.

Bugserafgift	£ 3— 0— 0
Lodsafgift, Indgaaende	» 3—10— 6
Baad og Mænd for Fortøining	» 0— 7— 6
Telegram & Porto	» 0— 2— 7
Fyrafgift, Indgaaende	» 1—13—11
— Udgaende	» 1—10— 6
Transport £	10— 5— 0

	Transport	£	10— 5—0
Lodsafgift fra South Alloa til North Alloa Dok	»		0—10—0
Konsulatafgift	»		1— 2—4
Dokafgift i Alloa Dok	»		4—15—6
Fragtkommission for Kulladningen	»		3— 2—6
Ind- og Udklaringsafgift	»		1—11—6
tilsammen			£ 21—6—10

Brig 180 R Tons fra Porsgrund med Last og afgaaet med
en Kulladning.

Lodsafgift, Indgaaende		£ 1—10— 0
Fyrafgift —		» 0—17—10
Lodsafgift, Udgaaende		» 0—15— 0
Fyrafgift —		» 0—15— 7
Bugsering, Indgaaende		» 2— 5— 0
— Udgaaende		» 1—10— 0
Kullempning		» 2—16— 9
Konsulatafgift		» 0—12— 7
Ind- og Udklarering		» 1— 1— 0
tilsammen		£ 12—3—9

Arbroath.

Dybde 15 til 16 $\frac{1}{2}$ Fod. Springtide. 11 à 12 Fod Neaptide.

Indførsel: Kul, Flax.

Udførsel: Korn, Poteter og Seildug.

Havneafgifter: Dokafgift: Af Skibe til eller fra	Havne Syd for Sten-
bukkens Vendecirkel	£ . 0—1—6 pr. R.-T.
Havne mellem Equator og Stenbukkens Vendecirkel	» 0—1—3 » —
Havne mellem Krebsens Vendecirkel og Equator	» 0—1—0 » —
Havne i Nordamerika, Middelhavet, Archangel	» 0—0—8 » —
Havne paa Kontinentet og Østersøen	» 0—0—7 » —
Havne i Storbritanien og Irland, Kanalen, Shetlands-	
øerne	» 0—0—3 » —
Skibe lastede med Kul og Ler fra England og Irland	» 0—0—2 » —
Do. fra Skotland	» 0—0—1 $\frac{1}{2}$ » —
Lodsafgifter: Seilskibe fra Storbritanien og Irland	£ 0—0—4 pr. R.-T.
Dampskibe fra Do.	» 0—0—3 » —
Seilskibe fra andre Havne	» 0—0—4 $\frac{1}{2}$ » —
Dampskibe fra do.	» 0—0—3 » —
Skibe, der anløbe for Modvind	» 0—0—2 » —

Ballast: Lastning 1 s. pr. Ton.

Bugserafgift: indgaar i Lodsafgiften.

Ardrossan

har god og sikker Havn. 18 Eod ved Springtide, 16 Fod ved Neaptide. Nye større Dokker er under Arbeide; der er en Tørdok og en Slipway. Vigtigste Indførselsartikler: Jernmalm og Pigjern.

Vigtigste Udførselsartikler: Kul og Pigjern.

Havneafgifter: Dokaft: Skibe under 8 Tons ialt	£ 0—1—0	pr. R.-T.
— 8—12 » » »	0—1—6 » —	
— 12—15 » » »	0—2—0 » —	
— 15—40 » » »	0—0—3 » —	
— 40 og høiere »	0—0—4 ¹ / ₂ —	

Dampskibe, der anløbe for Bunker Kul og		
Skibe, der benytter Tørdok uden at losse eller laste	» 0—0—3	pr. —
Skibe, der forblive i Havnen over 21 Dage		
erlægger	» 0—0—1 » —	
	pr. Uge.	

Lodsafgift: Havnekompaniet overtager ikke Lodsning af Fartøier. Lods kan erholdes til at føre Skibe ind og ud af Havnen.

Ballast (Udlosning):

Skibe under 200 R.-Tons	10 d.	pr. Pøs.
» 200 Tons 300 —	11 » » »	
» 300 » 400 —	12 » » »	
» 400 » høiere . .	14 » » »	
Kjøring af Ballast	1 sh.	» Vogn.
Brug af Lægter	8 d.	» Ton.

Kullempning:

Dampskibe	£ 0—0—2	pr. Ton.
Seilskibe under 300 R.-T. . . »	0—0—2 » »	
300 Tons til 400 . . . »	0—0—2 ¹ / ₂ » »	
400 » og høiere . . . »	0—0—3 » »	
Seilskibe med dobbelt Dæk »	0—0—4 » »	
Bunker Kul »	0—0—6 » »	

Bugserafgift:

Skibe indtil 250 Tons . . .	£ 0—0—2	pr. R.-T.
» 250—500 » . . . »	0—0—2 ¹ / ₂ » »	
» 500— høiere . . . »	0—0—3 » »	

Skibe, der ønske Bugserbaad længre ud end sædvanlig, betaler ifølge Overenskomst.

Liggedage begynder, naar Skibet er kommet ind til Losse- eller Last-plads, og Anmeldelse skeet.

Lægtring finder ikke Sted.

Ayrshirekul lastes frit ombord, men betaler Skibet Afgift ved Lastning af Lanarkshire Kul.

Seilskibe maa vige Pladsen for Dampskibe og Liggedage regnes ikke for den Tid, Skibet er halet væk fra sin Plads.

Ved Landing af exploderende Stoffe maa Havnevæsenet først gives skriftlig Underretning.

Udgiftsberegning No. 1 for et Dampskib af 550 R.-T. ankommet med en Ladning Træløst og afgaaet med en Ladning Kul.

Stuer	£ 20— 0— 0
Fyrpenge (indgaaende)	» 6—13— 4
— (udgaaende)	» 6—13— 4
Befragtningskommission 2½ pCt. (300 Stdr. à 30 s.)	» 11— 5— 0
Indklarering og Indkassering af Fragt	» 2— 2— 0
Dokafgift	» 10— 6— 3
Konsulatafgift	» 1—18— 6
Kullempning (1100 Tons)	» 9— 3— 4
Toldbodpapirer	» 0— 2— 6
Udklarering	» 1—11— 6
Befragtningskommission 5 pCt. for Kul	» 13— 0— 0
	£ 82—15—9

Udgiftsberegning No. 2 for et Seilfartøi af 500 R.-T. ankommet med Træløst og afgaaet med Kul.

Bugserpenge (indgaaende)	£ 3— 2— 6
— (udgaaende)	» 3— 2— 6
Fyrpenge (indgaaende)	» 6—13— 4
— (udgaaende)	» 6—10— 4
Befragtningskommission 2½ pCt. (250 Stdr. à 30 s)	» 9— 7— 6
Indklarering etc.	» 2— 2— 0
Dokafgifter	» 9— 7— 6
Konsulatafgift	» 1—15— 0
Kullempning (850 Tons à 3 d.)	» 10—12— 3
Toldbodpapirer	» 0— 2— 6
Udklarering	» 1— 0— 0
Befragtningskommission 5 pCt. 40 Keel à £ 5 »	» 10—0—0
	£ 63—15—5

Udgiftsberegning No. 3 for et Seilskib af 400 R.-T. ankommet i Ballast og afgaaet med Kul.

Bugserpenge (indgaaende)	£ 2— 1— 8
— (udgaaende)	» 2— 1— 8
Dokafgift pr. R.-T.	» 7—10— 0
Konsulatafgift	» 1— 8— 0
Kullempning (750 Tons à 3 d.)	» 9— 7— 6
Fyrpenge (udgaaende)	» 4—16—11
Toldbodpapirer	» 0— 2— 6
Udklarering	» 1—11— 6
Befragtningskommission 32 Keel à £ 5 à 5 pCt. »	» 8—0— 0
	£ 36—19—9

A y r

ligger omtrent 34 Mil Syd-Sydvest for Glasgow. Indløbet til Havnen dannes af to lange Pierer, paa den ene af hvilke der findes et Fyr. Havnen er sikker for Fartøier med 20 Fods dybgaaende. Der er en Dok med 15 Fod ved Neaptide, hvor der forefindes alle Slags Heiseindretninger og Kraner, nødvendige til hurtig Lastning af Kul. Der er en Slip 850 Fod lang, som kan tage Fartøier af indtil 2000 Tons.

Havnen og Dokken staar i Forbindelse med Jernbane, og er der enhver Anledning til hurtig Expedition af Fartøierne. Ret betydelig Skibsbyggeri og Reparationsarbejde.

Havneafgifter: Dokafgift:

For Skibe under	15 R.-T.	£ 0—0—2	pr. R.-T.
» — 15 Tons til	50 —	» 0—0—3	— —
» — 50 — »	100 —	» 0—0—3½	— —
» — 100 — og over		» 0—0—4	— —

Skibe, der forblive i Havnen længre end 24 Dage, betaler ½ d. pr. R.-T. pr. Uge. Lægtre fra Skibe, der ikke kommer ind i Havnen, betaler £ 0—0—2 pr. R.-T.

I Forbindelse med ovennævnte Afgift betales af hvert

Skib, der ankommer fra eller afgaar til et Sted udenfor Storbritanien og Irland » 0—0—4 — —
deri indbefattét Bugsering.

Dampskibe, der ikke behøver Bugsering, betaler . . . » 0—0—2 — —

Ankringspenge erlægges med fra 1 s. til 10 s. for Skibe fra 20 til 500 R.-T. og derover.

Havnefyr: Alle Skibe betaler £ 0—0—0½ pr. R.-T.

Lodsafgift: Af Skibe fra Havne i Storbritanien og Irland fra 40 Tons Drægtighed og derover betales for

Indgaaende og Udgaaende £ 0—0—1½ pr. R.-T.
Fra Havne udenfor Storbritanien og Irland . . . » 0—0—2 — —

For Losning af Ballast betales £ 0—0—8 pr. Pøs af 15 Centner.

Kullempning. 3 Pence pr. Ton.

Bugserafgift:

Skibe af 40 Tons og derover betaler ind og ud . . . £ 0—0—1 pr. R.-T.

Liggedage begynder, saasnart Skibet har indtaget sin Plads og behørig Anmeldelse er skeet.

Trælaster stables ikke paa Kaien. Tømmer flaades paa Skibets Bekostning. Seilskibe viger ikke Plads for Dampskibe ved Indtagelse af Kullast.

Udgiftsberegning No. 1 for et Seilskib af 518 R.-Tons, ankommet med en Ladning Trælaster fra Canada og afgaaet til Las Palmas med 600 Tons Kul.

Dok- og Havneafgift, Bugserpenge og Lodspenge (ind og ud) £ 23—11—8
Baadhjælp fra Søen og ind « 2— 0—0

Overføres £ 25—11—8

	Transport	£ 25—11—8
Indklarering og Indkassering af Fragt	»	2— 2—0
Konsulatafgift	»	1—16—3
Fyrpenge (indgaaende)	»	6— 3—5
Kullempning, 600 Tons a 3 d.	»	7—10—0
Fyrpenge, udgaaende	»	11— 5—4
Udklarering	»	2— 2—0
Befragtningskommission 5 pCt.	»	8— 0—0
	Tilsammen	£ 64—10—8

Udgiftsberegning No. 2 for et Seilskib af 549 R-Tons,
ankommet i Ballast og afgaaet med en Ladning Kul.

Bugserpenge (ind og ud)	£ 4— 9—10
Lodspenge do.	» 3— 7— 4 ¹ / ₂
Dokafigter	» 14— 0— 6
Konsulatafgift	» 1—18— 5
Kullempning, 600 Ton a 3 d.	» 7—10— 0
Fyrpenge, udgaaende	» 10— 4— 5
Udklarering	» 2— 2— 0
Tilsammen	£ 43—12— 6 ¹ / ₂

Udgiftsberegning No. 3 for et Seilskib af 250 R-Tons, ankommet
fra Norge med en Ladning Trælast og afgaaet til St. John
NB. med en Ladning Kul.

Bugserpenge	(indgaaende)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	£	1—	1—4	
—	(udgaaende)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	»	1—	1—4	
Lodspenge	(indgaaende)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	»	1—	1—2	
—	(udgaaende)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	»	1—	1—2	
Fyrpenge	(indgaaende)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	»	3—12—5		
—	(udgaaende)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	»	5—11—6		
Indklarering		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	»	1—	1—0	
Dokafigter		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	»	6—	0—0	
Konsulatafgift		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	»	1—	0—8	
Kullempning		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	»	4—	0—0	
Udklarering		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	»	1—	1—0	
Befragtningskommission		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	»	2—12—0		
															Tilsammen	£	29—	3—7

Boness

er en af de ældste Havne i Firth Fjorden. En ny Dok, let tilgængelig, Bunden overalt blød.

Indførselsartikler: Trælast, Espartogræs, Jernmalm, Korn og Pulp.
Udførselsartikler: Kul. Ildfast Mursten.

Havneafgifter: Dokafgift: Af alle Skibe fra eller til:

Havne i Storbritanien og Irland	£ 0—0—2	pr. R.-Ton
— udenfor ———	» 0—0—3	» —
Skibe, der forbliver i Havnen over en Maaned, be-		
taler pr. Maaned	» 0—0—1	» —
Skibe i Dok	» 0—0—2	» —
Skibe, der ankommer tomme eller afgaar i Ballast, halv Afgift.		

Havnefyr: Alle Skibe betaler 1 s. pr. 100 R.-Tons.

Lodsafgift (Maximum. Ind eller ud):

Skibe under 100 Tons	£ 0— 8—6
— 100—150 »	» 0—10—6
— 150—200 »	» 0—12—6
— 200—250 »	» 0—14—0
— 250—300 «	» 0—15—6
— 300—350 »	» 0—17—0
— 350—400 »	» 1— 1—0

og 2 s. for hver 100 Tons eller Del deraf over 400 Tons.

Ballast: Lastning eller Losning 1 s. pr. Ton.

Kullempning: Lastning i Rummet	£ 0—0—3	pr. Ton.
Bunker Kul . . .	» 0—0—6	» —

Bugserafgift betales ifølge Overenskomst.

Liggedage for Seilfartøier begynder Dagen efterat Skibet er anmeldt for Toldboden og er kommet ind i Dokken.

For Dampskibe, naar de er anmeldte for Toldboden og Notice er given til Kjøbmanden.

Lægtring-benyttes meget lidet og kun i Tilfælde der kommer meget store Dampskibe og sker kun forat spare Tid; Omkostningerne samt Ansvaret vil paahvile den, der forlanger Lægtring.

Krudt og andre exploderende Stoffe maa ikke landes i Boness.

**Udgiftsberegning No. 1 for et Dampskib paa 400 R.-Tons,
ankommet i Ballast og afgaaet med Kul:**

Lodspenge (indgaaende)	£ 0—15—10
— (udgaaende)	» 1— 3— 0
Indklarering	» 1— 1— 0
Dokafgift	» 5— 8— 0
Konsulatafgift	» 1— 8— 0
Kullempning (750 Tons Cargo a 3 d.)	» 9— 7— 6
— (Bunker 50 Tons a 6 d.)	» 1— 5— 0
Baadhjælp	» 0— 7— 6
Udklarering	» 1— 1— 0

Tilsammen £ 21—16—10

Udgiftsberegning No. 2 for et Dampskib paa 300 R.-Tons,
ankommet med Jernmalm og afgaaet med Kul.

Lodspenge (ind og ud)	£ 1—14— 0
Baadhjælp (ind og ud)	» 0—15— 0
Stuer (550 Tons a 7 d.)	» 16— 9— 2
Fyrpenge (fra Bilbao) indgaaende	» 3—18— 0
— (til Baltic) udgaaende	» 1— 8— 0
Indklarering	» 1— 1— 0
Dokafgift etc. (550 Tons)	» 10—18— 6
Konsulatafgift	» 1— 1— 0
Kullempning	» 7—17— 2
Udklarering	» 1— 1— 0

Tilsammen £ 46— 2—10

Udgiftsberegning No. 3 for et Seilskib af 200 R.-Tons,
ankommet med Pitprops og afgaaet med Kul.

Bugserpenge (indgaaende)	£ 0—16—8
— (udgaaende)	» 0—16—8
Lodspenge (indgaaende)	» 0—14—0
— (udgaaende)	» 0—14—0
Fyrpenge (indgaaende)	» 0—19—0
— (udgaaende)	» 0—19—0
Indklarering	» 1— 1—0
Dokafgifter	» 2—14—0
Konsulatafgift	» 0—14—0
Kullempning 300 Tons a 3 d.	» 3—15—0
Udklarering	» 1— 1—0

Tilsammen £ 14— 4—4

Udgiftsberegning No. 4 for et Seilfartøi af 200 R.-Tons,
ankommet i Ballast og afgaaet med Kul.

Bugserpenge (indgaaende)	£ 0—16—8
— (udgaaende)	» 0—16—8
Lodspenge (indgaaende)	» 0— 9—4
— (udgaaende)	» 0—14—0
Losning af Ballast (50 Tons)	» 1—18—6
Dokafgift	» 2—14—0
Konsulatafgift	» 0—14—0
Kullempning (300 Tons a 3 d.)	» 3—15—0
Fyrpenge (udgaaende)	» 0—19—0
Udklarering	» 1— 1—0

Tilsammen £ 13—18—2

Burnt Island

ligger paa Nordsiden af Firth Fjorden næsten ligeoverfor Leith. Der er en ny Dok, hvortil Indseilingen er omtrent 400 Fod lang og 50 Fod bred.

Springtide 22 Fod. Neaptide 17¹/₂. I Dokken er der fire hydrauliske Heiseindretninger.

Selve Havnen har blot en Udstrækning af 3 til 4 Acres.

Der er ingen Bar ved Indløbet. Vandet stiger og falder fra 8 indtil 16 Fod.

Havneafgifter. Dokafgifter:

Alle Seilskibe til eller fra Havne i Storbritanien og Irland	£ 0—0—4	pr. R.-T.
Havne i Norge, Østersøen og Vestkysten af Europa indtil Gibraltar	» 0—0—4 ¹ / ₂	» —
Dampskibe til eller fra Havne i Storbritanien og Irland	» 0—0—5 ¹ / ₂	» —
Havne i Norge, Østersøen og Vestkysten af Europa indtil Gibraltar	» 0—0—6	» —
Seilfartøier og Dampskibe fra Havne Øst for Nord Kap og indtil Archangel, Havne indenfor Strædet ved Gibraltar, Nordamerika, Davids Strædet, Forenede Stater, Vest Indien og Western Islands	» 0—0—6	» —
Seilfartøier og Dampskibe fra andre Havne i Verden	» 0—0—6	» —
I Havnen udenfor Dokken: Seilskibe og Dampskibe.	» 0—0—1 ¹ / ₂	» —

Havnefyr: Alle Fartøier i Havn eller Dok £ 0—0—0¹/₄ pr. R.-T.

Af alle ovenstaaende Afgifter gives 15 pCt. Rabat.

Lodsafgift (Ind og ud):

Skibe under 100 R.-T.	£ 0—6—6
— 100—150 —	» 0—8—0
— 150—200 —	» 0—9—6
— 200—250 —	» 0—11—0
— 250—300 —	» 0—12—6
— 300—350 —	» 0—14—0
— 350—400 —	» 0—15—6
— 400—500 —	» 0—17—0
— 500—600 —	» 0—18—6
— 600—700 —	» 0—20—0
— 700—800 —	» 0—22—6
— 800—900 —	» 0—25—0
— 900—1000 —	» 0—27—6
— 1000 og opover	» 0—30—0

Ballast: Losning i Havnen £ 0—0—9 pr. Ton

— i Dok » 0—1—0 —

÷ 15 pCt. Rabat.

Kullempning: Last . . . £ 0—0—2 pr. Ton

Bunker . . . » 0—0—5 —

Bugseratgift: Ind og ud . . . £ 0—0—2 pr. R.-Ton
eller ifølge Overenskomst.

Fra Leith til Burnt Island:

for under 60 Tons . . . » 1—15—0 » —

og 5 s. for hver overskydende 20 Tons.

Liggedage begynder fra den Tid Skibet har faaet Plads og er anmeldt for Toldboden.

Et Seilskib, der har begyndt at laste Kul, viger ikke Pladsen for et Dampskib, saalænge der er Kul forhaanden til at komplettere Ladningen.

Krudt, Petroleum etc. landes paa en dertil bestemt Plads og under Opsyn af Havnevæsenet.

Udgiftsberegning No. 1 for et Seilskib af 300 Register Tons, ankommet i Ballast og afgaaet med en Ladning Kul.

Bugserpenge (ind)	£ 2—10—0
— (ud)	» 1—17—6
Lodspenge (ind)	» 0—14—0
— (ud)	» 0—14—0
Losning af Sand Ballast 80 Tons a 1 s.	» 4— 0—0
Losseplanker	» 0— 7—6
Dokafgifter	» 5— 1—0
Konsulatafgift	» 1— 1—0
Kullempning (450 Tons a 2 d. pr. Ton)	» 3—15—0
Fyryenge (ud)	» 1— 6—2
Udklarering	» 1— 1—0

Tilsammen £ 22— 7—2

Udgiftsberegning No. 2 for et Dampskib af 450 R.-Tons, ankommet i Ballast og afgaaet med en Ladning Kul.

Lodspenge (ind)	£ 0—17—0
— (ud)	» 0—17—0
Losning af Sand Ballast, 100 Tons	» 5— 0—0
Losseplanker	» 0— 7—6
Dokafgifter $6\frac{1}{4}$ d. pr. Ton ÷ 15 pCt.	» 9—19—2
Konsulatafgift	» 1—11—6
Kullempning (769 Tons a 2 d. pr. Ton)	» 6— 8—2
Bunker (80 — - 5 d. —)	» 1—13—4
Fyryenge (ud)	» 1—18—7
Udklarering	» 2— 2—0

Tilsammen £ 30—14—3

Udgiftsberegning No. 3 for et Seilskib af 150 R.-Tons, ankommet med en Ladning Pitprops og afgaaet med en Ladning Kul.

Bugserpenge (ind)	£ 1— 5— 0
— (ud)	» 0—18— 9
Lodspenge (ind)	» 0— 9— 6
— (ud)	» 0— 9— 6
Fyryenge (ind)	» 0—13— 5
— (ud)	» 0—13— 5
Indklarering etc.	» 0—10— 6
Dokafgifter $4\frac{3}{4}$ d. pr. Ton ÷ 15 pCt.	» 2—10— 5
Kullempning (230 Tons a 2 d. pr. Ton)	» 1—18— 4
Konsulatafgift	» 0—10— 6
Udklarering	» 0—10— 6

Tilsammen £ 10— 9—10

Charlestown

God Havn, blød Bund. Dampskibe 800 Tons Bæreevne kan laste i Sikkerhed.
Indførsel: Pitprops, Jernmalm. Udførsel: Kul.

Havneafgift: Dokafgift:

Dampskibe	2	Pence	pr.	R.-Ton
Seilskibe	1	—	»	—

Fyrpenge: 1 Shilling for hvert Fartøi.

Lodsafgift:

For Skibe fra	26 til 100 Tons	£	0—8—6
» — »	100 » 150 —	»	0—10—6
» — »	150 » 200 —	»	0—12—6
» — »	200 » 250 —	»	0—14—0
» — »	250 » 300 —	»	0—15—6
» — »	300 » 350 —	»	0—17—0

$\frac{1}{3}$ mindre for Skibe, der ankommer i Ballast eller tom. Fartøier er ikke tvungne til at bruge Lods.

Ballast: For Losning 7 d. pr. udlosset Ton.

Lempning af Kul:

$2\frac{1}{2}$ Pence pr. Ton Dødvægt.

For Bunker Kul	7	—	»	—	naar Kullene indtages gennem Skot, men
	9	—	»	—	naar de trilles ind i Kulboxerne.

Lægtring finder ikke Sted.

Trælaster modtages fra Skibssiden og opstables ikke paa Kaien for Skibets Regning.

Seilskibe, der er begyndt at laste, viger ikke Plads for Dampskibet.

Kullene veies ved Gruberne og Skibet er uansvarlig for Vægt. Konossementet maa altid indeholde «Weight unknown».

Udgiftsberegning No. 1 for et Seilskib af 150 R.-Tons,
ankommet med en Ladning Pitprops og afgaaet
med en Ladning Kul.

Bugserpenge (ind) efter Overenskomst ca.	£	0—17—6
— (ud) Do. »	»	0—17—6
Lodspenge (ind og ud) ikke tvunget »	»	1—5—0
Fyrpenge (ind)	»	0—17—0
— (ud)	»	0—14—4
Indklarering	»	0—17—6
Dokafgifter	»	0—15—6
Konsulatafgift	»	0—10—6
Kullempning $2\frac{1}{2}$ d. pr. Ton, 230	»	2—8—0
Udklarering	»	0—10—6

Tilsammen £ 9—13—4

Udgiftsberegning No. 2 for et Seilfartøi af 150 R.-Tons,
ankommet i Ballast og afgaaet med Kul.

Bugserpenge (ind og ud) efter Overenskomst ca.	£ 1-- 5--0
Lodspenge (ind og ud) ikke tvungent ca.	» 1-- 1--0
Losning af Ballast ca. 50 Ton a 1 s. pr. Ton	» 1-- 9--2
Indklarering	» 0-- 5--0
Dokafgifter	» 0--13--6
Konsulatafgift	» 0--10--6
Kullemdning, 2 ¹ / ₂ d. pr. Ton, ca. 230	» 2-- 8--0
Fyrpenge (udgaaende)	» 0--14--4
Udklarering	» 0--10--6
Tilsammen	£ 8--17--0

Dunbar

ligger ved Indseilingen til Firth of Forth.

Vigtigste Indførselsartikler: Kridt og Oljekager.

Udførselsartikler: Korn og Poteter.

Vandstanden. I Victoria Havn 18 Fod ved Springtide og 14 Fod ved Neaptide.

I den gamle Havn 12 Fod ved Springtide og 9 Fod ved Neaptide.

Havneafgifter: Dokafgift:

Fra Havne i Stor Britanien og Irland £ 0--0--3 pr. R.-T.
» udenlandske Havne » 0--0--4 » —

Lodspenge: 1 s. til 2 s. pr. Fod.

Ballast: 1 s. pr. Ton.

Bugserafgift efter Overenskomst.

Dundee

ligger ved Tay Floden omtrent 10 engelske Mil fra Nordsøen.

Store Skibsværfter baade for Træ- og Jernskibe. Maskinværksteder for Tilvirkning af Dampmaskiner, Vævemaskiner etc. Er Hovedsædet for Sæl- og Hvalfiskeriet i Nord Ishavet. De vigtigste Indførselsartikler er Jute, Hamp, Trælast, Hval- og Sæljolje, Jern, Hvede.

Vigtigste Udførselsartikler: Varer tilberedede af Hamp og Jute.

Vandstand 22 Fod Springtide. 18 Fod Neaptide.

Der er fire Dokke, to Tørdokke og en Patentslip. To Dampkraner, der løfter 30 til 70 Tons.

En hydraulisk Kran og to Haandkraner.

Dokkene er:

	Areal.	Længde.	Bredde.	Vand.
Camperdown	8 ¹ / ₂ Acre	680 Ft.	500 Ft.	22 Fod.
Victoria	10 ³ / ₄ »	1320 »	380 »	22 »

	Areal.	Længde.	Bredde.	Vand.
King William IV	6 $\frac{1}{4}$ Acre	720 Ft.	440 Ft.	16 $\frac{1}{2}$ Fod
Earl Grey	5 »	460 »	440 »	18 »

Tørdokkene er:

East Dok	500 »	40 »	17 $\frac{1}{2}$ »
West »	250 »	40 »	15 $\frac{1}{4}$ »

For hvert Fartøi, som indlades i en af Tørdokkene eller ophales paa Patentslippen, erlægges 3 d. pr. Ton, for at pumpe Dokken tør eller Ophaling paa Slippen, for de første 150 Tons, og for hver overskydende Ton 1 $\frac{1}{2}$ d.

For hver Dag. Fartøiet er i Dokken, erlægges 1 d. pr. Register Ton for de første 48 Timer, og senere $\frac{3}{4}$ d.

Paa Søn- og Helligdage betales intet, da intet Arbejde udføres.

Havneafgifter: Dokafgift:

Alle Skibe fra eller til Havne Syd for Krebsens Vendecirkel	£ 0—1—4 pr. R.T.
Havne i Nordamerika, Grønland, Davids Strædet og nedenfor Strædet ved Gibraltar	» 0—0—10 »
Havne i Europa indtil Trondhjem, Island, Færøerne, Azorerne, Madeira, Teneriffa Øerne, Vest Kysten af Afrika, mellem Krebsens Vendecirkel og Strædet ved Gibraltar	» 0—0—9 »
Havne i Europa mellem Gibraltar og Trondhjem begge inklusive	» 0—0—8 »
dog undtagen Havne mellem Brest og Elben, da der betales	» 0—0—4 »
Alle Skibe til fremmede Havne, lastede med Kul alene	» 0—0—6 »
Fra eller til Havne i Storbritanien og Irland, Kanal Øerne, Shetland og Orkenøerne	» 0—0—3 »
Fra eller til sidstnævnte Havne, lastede med Kul eller Ler	» 0—0—2 »
Skibe over to Maaneder i Dok betaler pr. Md.	» 0—0—1 $\frac{1}{2}$ »

Havnefyrr: Alle Skibe betaler £ 0—0—1 $\frac{1}{5}$ pr. R-Ton.

Lodsafgift: (Ind eller ud).

Fra udenlandsk Havn:

pr. Fod.	Sommer.	Vinter.
Fairway Buoy til Dundee	£ 0—3—10 $\frac{1}{4}$	£ 0—4—5 $\frac{3}{4}$
— » Roads	» 0—2—5 $\frac{3}{4}$	» 0—0—3 $\frac{1}{4}$
Fra indenlandsk Havn	» 0—2—9	» 0—3—3 $\frac{1}{2}$

Ballast: Lastning, Sten £ 0—2—0 til 0—2—6 pr. Ton
Losning almindeligvis fri.

Bugserafgift:

Ingen Slæbebaad fra Søen faaes under 50 s. eller i Havnen under 20 s.	
Fra Søen til Havnen	£ 0—0—4 pr. R.-T.
» — med to Slæbebaade, 1ste Baad	» 0—0—3 »
2den —	» 0—0—2 »
Udgaaende med Last det halve af Indgaaende	
— i Ballast $\frac{1}{3}$ — —	

Liggedage begynder for Losnings vedkommende Dagen efterat Skibet er anmeldt for Toldboden færdig til Losning, og for Lastning Dagen efterat Skipperen har givet skriftlig Notice, at Skibet er færdigt til at modtage Lasten.

Krudt maa ikke landes, heller ikke maa Skibe med større Mængder af exploderende Stoffe komme ind i Dokken.

Petroleumsskibe kan komme ind og Plads anvises dem af Havnemesteren, under hvis Kontrol Losningen ogsaa foregaar.

Udgiftsberegning No. 1 for et Dampskib af 685 R.-T. ankommet med en Ladning Træl原因 og afgaaet i Ballast.

Lodspenge, 16 Fod (ind)	£ 3—13— 9
— (ud)	» 1— 9— 7
Baadhjælp (ind)	» 0—10— 6
— (ud)	» 0— 7— 6
Stuer (360 Stdr. à 3 s)	» 54— 0— 0
Fyrpenge (ind)	» 2— 5— 1
— (ud)	» 1—14— 3
Indklarering og Indkassering af Fragt	» 3— 5— 0
Dokafgifter	» 17— 2— 6
Konsulatafgift	» 2— 7—11

tilsammen £ 86—14—1

Udgiftsberegning No. 2 for et Seilskib af 400 R.-T. ankommet med en Ladning Træl原因 og afgaaet i Ballast.

Bugserafgift (indgaaende)	£ 6—13— 4
— (udgaaende)	» 2—10— 0
Lodspenge (indgaaende)	» 3— 5— 5
— (udgaaende) intet.	
Baadhjælp	» 0— 5— 0
Fyrpenge (indgaaende)	» 1— 9— 4
— (udgaaende)	» 1— 2— 3
Indklarering	» 2— 2— 0
Dokafgift	» 11— 2— 6
Konsulatafgift	» 1— 8— 0
Ballast 120 Tons à 1 s.	» 6— 0— 0

tilsammen £ 35—17—10

Udgiftsberegning No. 3 for et Seilfartøi af 300 R.-T. ankommet med en Ladning Træl原因 fra Østersøen og afgaaet til Østersøen med en Ladning Kul.

Bugserpenge (indgaaende)	£ 5— 0— 0
— (udgaaende)	» 1—10— 0
Lodspenge (indgaaende)	» 2—10— 1
— (udgaaende)	» 2—13—11
Baadhjælp	» 0— 5— 0
Fyrpenge (indgaaende)	» 1— 1—10
— (udgaaende)	» 1— 0— 1
Indklarering	» 2— 2— 0

Transport £ 16— 2—11

	Transport	£ 16— 2—11
Dokafgifter	»	8— 5— 0
Konsulatafgift	»	1— 1— 0
Kullempning 450 Tons à 3 ¹ / ₂ d.	»	6—11— 3
Havneavgift til 1 ¹ / ₂ d. pr. Ton	»	1—17— 8
Tay Fyrpenge ³ / ₅ d. pr. Ton	»	0—16— 6
Tilsammen		£ 34—14— 4

Dysart

er en liden Havn, som rummer 12 Fartøier. Betydeligt Udslibningssted for Kul. Vandstand 14 Fod Springtide, 10 Fod Neaptide.

Havneavgifter: Dokavgift: £ 0—0—3 pr. R.-T.

Havnepenge: £ 0—0—1¹/₂ pr. R.-T.

Havnefyr: 6 d. til 1 s.

Lodsaavgift (frivilligt): 1 s. pr. Fod indgaaende.
1 s. ——— udgaaende
og 2 s. 6 d. Baadpenge.

Ballast: Ifølge Overenskomst. Almindeligvis 6 d. pr. Ton.

Kullempning: £ 0—0—1³/₄ pr. Ton.

Bugseravgift: Ifølge Overenskomst.

Lægtring finder ikke Sted.

Dampskibe har ingen Fortrinsret for Seilfartøier.

Exploderende Stoffe maa ikke landes.

Udgiftsberegning No. 1 for et Seilskib af 150 R.-T. ankommet
i Ballast og afgaaet med en Ladning Kul.

Bugseravgift (efter Overenskomst).		
Lodspenge 1 s. pr. Fod	£	0— 8—0
Losning af Ballast	»	1—10—0
Indklarering	»	0— 2—6
Dokafgifter	»	2— 5—6
Konsulatafgift	»	0—10—6
Kullempning	»	1—14—9
Fyrpenge (udgaaende)	»	1—10—3
Lodspenge — 1 s. pr. Fod	»	0—12—0
Baadhjælp	»	0— 2—6
Udklarering	»	0— 2—6
Befragtningskommission (240 Tons à 5 s. 6 d. 2 ¹ / ₂ pCt.)	»	1—13—0

Tilsammen £ 10—11—6

Udgiftsberegning No. 2 for et Seilfartøi af 70 R.-T. ankommet
i Ballast og afgaaet med Kul.

Bugserpenge (efter Overenskomst).	
Lodspenge 1 s. pr. Fod	£ 0— 6— 0
Losning af Ballast	» 0—15— 0
Indklarering	» 0— 2— 6
Dokafgift	» 1— 1— 6
Konsulatafgift	» 0— 4—11
Kullempning	» 0—17— 6
Fyrpenge (udgaaende)	» 0—12— 6
Lodspenge — 1 s. pr. Fod	» 0—10— 0
Baadhjælp	» 0— 2— 6
Udklarering	» 0— 2— 6
Befragtningskommission	» 0—19— 0
	tilsammen £ 5—13—11

Fraserburgh.

God Havn. 17 Fod Vand Springtide. 14 Fod Neaptide. Fiskeri er
Hovedindustrien. Der er ingen Dok.

Havneafgifter: Dokafgift:

Fra udenlandske Havne	£ 0—0—8 pr. R.-T.
» indenlandske »	» 0—0—4 ———

Havnefyr:

Alle Skibe	£ 0—0— $\frac{1}{4}$ pr. R.-T.
----------------------	--------------------------------

Lodsafgift:

Skibe under 20 Tons	£ 0— 6—0
» 20— 30 »	» 0— 8—0
» 30— 50 »	» 0—10—0
» 50— 60 »	» 0—12—0
» 60— 70 »	» 0—13—0
» 70— 80 »	» 0—14—0
» 80— 90 »	» 0—16—0
» 90—100 »	» 0—17—0
» 100—120 »	» 1— 0—0
» 120—150 »	» 1— 3—0
» 150—200 »	» 1—10—0
» 200—250 »	» 1—15—0
» 250 og opover	» 2— 0—0

Ballast: £ 0—0—10 pr. Ton.

Bugserafgift: £ 0—0—2 pr. Ton ind og ud.

Udgiftsberegning No. 1 for et Dampskib af 300 R.-T. ankommet
med Træløst og afgaaet med en Lødning Sild.

Lødspenge (ind og ud)	£ 2—12—0
Stuer à 2 s. pr. Stdr.	
» 5 s. pr. 100 Barrels.	
Fyrpenge (indgaaende)	» 0— 8—6
Dokafgifter	» 10—17—0
Konsulatafgift	» 1— 1—0
Fyrpenge (udgaaende)	» 0— 8—6
Udklarering	» 2— 2—0

Udgiftsberegning No. 2 for et Seilskib af 100 R.-T. ankommet
med Stav og afgaaet med en Lødning Sild.

Lødspenge (ind og ud)	£ 1— 3— 0
Stuer 2 s. pr. Stdr.	
» 5 s. pr. 100 Barrels.	
Fyrpenge (ind)	» 0— 4—10
— (ud)	» 0— 4—10
Dokafgifter	» 3—12—10
Konsulatafgift	» 0— 7— 0
Udklarering	» 1— 1— 0

Glasgow

er Skotlands fornemste Handels- og Fabrikstad, beliggende paa begge Sider af Clyden. Stedet er Hovedcentret for den skotske Jernindustri og indbefatter i Forening med Greenock Verdens største Skibsbygningsværfter. Kaianlæggene i Havnen har en Udstrækning af omtrent 6 engelske Mil, deri indbefattet Kingston Dock med en Dybde af 26 Fod ved Høivande og Queens Dock med 28 Fod. Vandstanden i Havnen er 26 Fod ved Springtide og 24 Fod ved Neap-tide. Der er trende store Tørdokke og fire Patent Stips.

Havneafgifter: Dokafgift:

Alle Skibe til eller fra Havne i Storbritannien og Irland, ind- og udgaaende	1½ Pence pr. R.-T.
Alle Skibe til eller fra Havne i Udlandet. ind- og udgaaende	4 ———
Skibe, som forblive i Havn over 24 Døgn betale for hver overskydende Uge	1 ———

Vandafgiften er 8 Pence for 120 Gallons.

For Brug af Planker ved Ind- og Udlosning 1 Shilling pr. Planke.

Ballast: Ind- og Udtagen betales efter Overenskomst.

Kullempning: Naar Lastning foregaar ved Kran:

For Skibe, der laste indtil 100 Tons	2 Pence pr. Ton.
» » » » fra 100 til 300 Tons	2½ » ———

Clyde: Lodsafgift.

Fra Glasgow til Greenock eller omvendt. 1 s. 6 d pr. Fod.
 For Skibe, der ikke stikker dybere end 10 Fod.
 » Fartøier, der stikker fra 10 til 12 Fod dybt 2 s. pr. Fod.
 » — — 12 til og med 15 Fod dybt 2 s. 6 d. pr. Fod.
 » — — dybere end 15 Fod dybt 3 s. pr. Fod.
 Under Bugsering afdrages en Femtedel.
 For Forhaling af Fartøier i Havnen 7 s. 6 d. for Skibe ikke over 500 Tons
 og 10 s. for større Skibe.

Udgiftsberegning for et Dampskib drægtig 500 R.-T. ankommet
 i Ballast og afseilet med en Ladning Kul:

Indgaaende Lodsafgift omtrent 11 Fod dybgaaende	£ 1—2—0
Udgaaende Do. — 17 —	» 2—11—0
Fyrafgift	» 7—11—3
Dokafgift	» 11—9—2
Kullempning	» 9—7—6
Baad-Assistance (indgaaende)	» 0—7—6
— (udgaaende)	» 0—7—6
Udklaringsafgift	» 2—2—0
Konsulatafgift	» 1—15—0

Tilsammen. . . £ 36—12—11

hvortil kommer saakaldet Clyde-dues for Kulladninger, nemlig
 4 d. pr. Ton » 12—10—0
 der for Glasgows Vedkommende altid erlægges af Fartøierne, medens denne
 Afgift i de fleste andre Kulhavne erlægges af Afskiberen.

Udgiftsberegning for et Seilskib drægtig 450 R.-T. ankommet
 med en Ladning Logwood og afseilet med en Ladning Kul:

Indgaaende Bugsering (15—17 Fod)	£ 17—16—3
Udgaaende —	» 17—16—3
Indgaaende Lodsafgift (omtr. 16 Fod)	» 1—12—0
Udgaaende — —	» 1—12—0
Baad-Assistance (indgaaende)	» 0—7—6
Do. (udgaaende)	» 0—7—6
Stuer (omtr. 1 s. pr. Ton)	» 22—10—0
Fyrafgift (indgaaende)	» 10—8—1
Frugt-Incassation	» 2—2—0
Dokafgift	» 15—0—0
Kullempning	» 7—12—6
Fyrafgift (udgaaende)	» 6—8—1
Klareringsafgift	» 1—1—0
Konsulatafgift	» 1—11—6

£ 106—4—8

hvortil kommer udgaaende Clyde-Afgift for Kulladninger . . . » 10—3—4

Tilsammen . . £ 116—8—0

**Udgiftsberetning for et Dampskib drægtig 300 R.-T. ankommet
med en Ladning Is og afseilet med en Ladning Kul:**

Lodsafgift. Indgaaende (mellem 12—15 Fod dybgaaende) . . .	£	1—15—0
Do. Udgaende	»	1—15—0
Toldbodpapirer (indgaaende)	»	0— 2—6
Do. (udgaaende)	»	0— 2—6
Fyrafgift (indgaaende)	»	4— 3—9
Do. (udgaaende)	»	4— 3—9
Dokafgift	»	10— 0—0
Indkassation af Fragt	»	2— 2—0
Klareringsafgift	»	1— 1—0
Konsulatafgift	»	1— 1—0
Udgaaende Clyde-Afgift for Kulladningen	»	8— 6—8
		£ 34—13—2

**Udgiftsberetning for et Seilskib drægtig 350 R.-T. ankommet
med en Ladning Is og afseilet med en Ladning Kul:**

Bugserafgift (indgaaende)	£	13— 2— 6
Do. (udgaaende)	»	13— 2— 6
Lodsafgift (indgaaende)	»	1— 3— 4
Do. (udgaaende)	»	1— 3— 4
Baad-Assistance (indgaaende)	»	0— 7— 6
Do. (udgaaende)	»	0— 7— 6
Toldbodpapirer (indgaaende)	»	0— 2— 6
Do. (udgaaende)	»	0— 2— 6
Fyrafgift (indgaaende)	»	5— 1—10
Do. (udgaaende)	»	5— 1—10
Dokafgift	»	11—13— 4
Indkassation af Fragt	»	2— 2— 0
Kullempning	»	6—10— 0
Klareringsafgift	»	1— 1— 0
Konsulatafgift	»	1— 4— 6
Udgaaende Clyde-Afgift for Kulladningen	»	8—13— 4
		£ 70—19— 6

Grangemouth

har den største norske Skibsfart af alle Havne i Skotland. Bekvemme Dokke og Anledning til at indlade 2000 Tons Kul i Løbet af et Døgn. Vandstanden er 21 Fod Springtide, 17 Fod Neaptide.

Havneafgifter: Dokafgift:

Fra indenlandske Havne	2 Pence pr. R.-Ton.
» udenlandske	3 — — — — —
Dampskibe fri efter 8 Reiser i Aaret.	

Havnefyr: 1 s. pr. 100 Tons.

Lodsafgift: Ind- eller Udgaaende.

Seilskibe indtil 100 Tons	£ 0—1—0 pr. Fod.
— » 200 —	» 0—1—3 » —
— » 300 —	» 0—1—6 » —
— over 300 —	» 0—2—0 » —
Dampskibe under 200 —	» 0—10—6
— 200—300 —	» 0—12—6
— 300—400 —	» 0—15—0
— 400—500 —	» 0—17—6
— 500—600 —	» 0—20—0
— 600—700 —	» 0—22—6
— 700—800 —	» 0—25—0
— 800—900 —	» 0—27—6
— 900—1000 —	» 0—30—0
— 1000 og opover	» 0—32—6
Lods ikke obligatorisk.	

Ballast: Lastning	£ 0—1—1 pr. Ton.
Losning	» 0—0—10 » —

Kullempning: Last	» 0—0—3 » —
Bunkers	» 0—0—6 » —

Bugserafgift: Grangemouth til eller fra

	Under 60 R.-Tons.	60—80 R.-Tons.	80—100 R.-Tons.	100—120 R.-Tons.
Boness	£ 1—5—0	£ 1—10—0	£ 1—15—0	£ 2—0—0
Alloa eller Char- lestown	» 1—15—0	» 2—0—0	» 2—5—0	» 2—10—0
Clackmannan eller Kennet Pans	» 1—10—0	» 1—15—0	» 2—0—0	» 2—5—0
St. Davids	» 2—5—0	» 2—10—0	» 2—15—0	» 3—0—0
Burnt Island eller Leith Rhed	» 2—15—0	» 3—0—0	» 3—5—0	» 3—10—0
Leith eller Gran- ton	» 3—5—0	» 3—10—0	» 3—15—0	» 4—0—0
Dysart	» 3—10—0	» 3—15—0	» 4—0—0	» 4—5—0
og 5 s. for hver overskydende 20 Tons.				

Udgiftsberegning No. 1 for et Dampskib af 600 R.-Tons
ankommet med Stykgods og afgaaet med Kul.

Lodspenge ind	£ 1—2—6
— ud	» 1—2—6
Baadhjælp ind	» 0—7—6
— ud	» 0—7—6
Stuer (1 200 Tons à 8 d. + crane dues 2 d.)	» 40—0—0
Fyrpenge ind	» 3—4—11
— ud	» 2—17—5
Indklarering + Inkassation af Fragt	» 2—2—0
Dokafgifter	» 7—17—6

£ 59—1—10

Udgiftsberegning No. 4 for et Seilskib af 300 R.-Tons
ankommet med Ballast og afgaaet med Kul.

Bugserpenge ind	£ 3—17—6
— ud	» 2— 0—0
Lodspenge ind	» 1— 0—0
— ud	» 1— 8—0
Baadhjælp	» 0— 7—6
Dokafgift	» 3—18—0
Konsulatafgift	» 1— 1—0
Kullempning (450 Tons à 3 d.)	» 5—12—6
Fyrpenge (udgaaende)	» 1—10—0
Udklarering	» 1— 1—0
Tilsammen £ 21—15—6	

Udgiftsberegning No. 5 for et Seilskib af 300 R.-Tons
ankommet med Trælast og afgaaet med Kul.

Bugserpenge ind (efter Akkord)	£ 5— 0—0
— ud	» 5— 0—0
Lodspenge 2 s. pr. Fod 14 ft. ind	» 1— 8—0
— —»— ud	» 1— 8—0
Baadhjælp ind	» 0— 7—6
Stuer (140 Stdr. à 1 s. 6 d.) om behøves	» 10—10—0
Fyrpenge ind	» 1—11—0
— ud	» 1—11—0
Indklarering og Indkassering af Fragt	» 1— 1—0
Dokafgifter	» 3—18—0
Konsulatafgift	» 1— 1—0
Kullempning 450 Tons à 3 d.	» 5—12—6
Udklarering	» 1—11—6
Tilsammen £ 39—19—6	

Udgiftsberegning No. 6 for et Seilskib af 300 R.-Tons
ankommet med en Ladning Halm og afgaaet
med en Ladning Kul.

Bugserpenge ind	£ 3—17—6
— ud	» 2— 0—0
Lodspenge 2 s. pr. Fod (10 Fod) ind	» 1— 0—0
— —»— (14 ») ud	» 1— 8—0
Baadhjælp ind	» 0— 7—6
— ud	» 0— 7—6
Stuer (200 Tons à 8 d.)	» 6—13—4
Fyrpenge ind	» 1—10—0
— ud	» 1—10—0
Indklarering	» 1— 1—0
Dokafgifter	» 3—18—0
Konsulatafgift	» 1— 1—0
Kullempning 450 Tons à 3 d.	» 5—12—6
Udklarering	» 1— 1—0
Tilsammen £ 31— 7—4	

Granton

en meget god og let tilgængelig Havn. Væsentlig Kuludskibning. Gode Kraner. 6 Kulspruter. Væsentligste Indførselsartikler:

Espartogræs, Træløst, Cement, Bark, Flasker. Udførselsartikler: Kul og Jern.

Vandstanden 31 Fod Springtide ved Indseilingen og den vestlige Kai og 27 Fod Neaptide.

Havneafgifter: Dokafgift:

1. For Fartøier til eller fra en Havn i Skotland eller fra Tynefloden eller Havn nord for Tyne . . . £ 0—0—2 pr. R.-T.
2. Til eller fra andre Havne i Storbritanien og Irland » 0—0—2 » —
3. Til eller fra Havne paa Island eller Havne uden for Østersøen mellem Nordcap og Cap Finisterre . . . » 0—0—4 » —
4. Til eller fra andre Havne i Europa eller Havne indenfor Gibraltarstrædet . . . » 0—0—6 » —
Ovenstaaende gjælder for de 10 første Reiser pr. Aar, senere en Reduktion til det halve under No. 1, 3 og 4
5. Til eller fra alle andre Havne for hver Reise . . . » 0—0—9 »
6. Skibe, der ankomme i Ballast for at laste Kul, Koks, Pigjern . . . » 0—0—2 » —
7. Dampskibe for at indtage Bunker Kul . . . » 0—0—2 » —

Bugsering: 3 d. pr. Ton indgaaende, 2 d. pr. Ton udgaaende.

Havneløds: £ 0—1—6 pr. Fod dybgaaende og $\frac{1}{4}$ d. pr. Ton over 300 R.-T.

Kullempning: $2\frac{1}{2}$ Pence for enkelt Dæk, 3 Pence for dobbelt Dæk.
Bunker Kul 6 til 8 Pence efter Indredningen.

Ballast: Losning 6 Pence pr. Ton.

For Fyldning af Kulboxerne £ 0—1—6 pr. Ton.

Ingen Lægtring af Lasten.

Træløst stables ikke for Fartøiets Regning.

Krudt, Petroleum etc. maa losses og indtages efter Havnemesterens nærmere Anordning.

Udgiftsberegning No. 1 for et Dampskib af 480 R.-Tons, ankommet med Træløst og afgaaet med en Ladning Kul.

Lodspenge (ind)	£ 1—7—10
— (ud)	» 1—5—0
Baadhjælp (ind og ud)	» 1—0—0
Stuer	» 31—16—11
Fyrpenge (ind)	» 6—3—0
— (ud)	» 4—18—0
Indklarering	» 2—2—0

Transport £ 48—12—9

	Transport	£ 48—12— 9
Dokafgift	»	11—10— 0
Konsulatafgift	»	1—13— 7
Kullempning	»	9—15— 0
Bunker 6 d. pr. Ton.		
Udklarering	»	1— 1— 0
	Tilsammen	£ 72—12— 4

Udgiftsberegning af et Seilskib af 271 R.-Tons, ankommet
med Træløst og afgaaet med Kul.

Bugserpenge (ind)		£ 3—10— 0
— (ud)		» 2— 0— 0
Lodspenge (ind)		» 1— 5— 0
— (ud)		» 1— 5— 0
Fyrpenge (ind)		» 2— 9—11
— (ud)		» 1— 3—10
Dokafgifter		» 7— 8— 6
Konsulatafgift		» 0—18—11
Kullempning		» 4— 5— 2
Udklarering		» 2— 2— 0
	Tilsammen	£ 26— 8— 4

Greenock

Havn beliggende ved Clyden er praktisk talt tilgængelig for alle Slags Fartøier uden Hensyn til Vandstand. Der er store Sukkerraffinaderier, Skibsværfter, Jernstøberier. De vigtigste Indførselsartikler: Træløst, Sukker og Korn. Udførselsartikler: Kul, Jern og Maskinerier. Der er flere Tørdokke.

Havneafgifter: Dokafgift: Alle Skibe til eller fra:

Havne i Storbritanien og Irland	£ 0—0—4 ¹ / ₄ pr. R.-T.
Havne i Europa Syd for Ushant, Middelhavet, Sortehavet eller det azovske Hav	» 0—0—4 » —
Havne i Europa Nord for Ushant	» 0—0—9 » —
Havne paa Østkysten af Britisk Nordamerika	» 0—1—1 » —
Havne paa Østkysten af de forenede Stater Nord for Cape Hatteras, alle Havne Syd for Cape Hatteras, den mexikanske Golf, Vest Indien, Caribiske Sø og ned til Britisk Guiana	» 0—1—1 » —
Alle andre Havne ikke før nævnt	» 0—1—1 » —
Dampskibe for Bunker Kul	» 0—0—7 » —

Kullempning:

Smaa Seilskibe under 200 Tons	2 d. pr. Ton.
Dampskibe — — —	2 — — —
Bunker Kul	4 — — —

	1 Luge.	2 Luger.	3 Luger.
Seilskibe fra 200—400 Tons	3 d.	2 ¹ / ₂ d.	2 ¹ / ₂ d.
over 400 —	3 ¹ / ₂ -	3 -	2 ¹ / ₂ -
— der indtager samme Mængde som dens Register Tonnage	3 -	2 ¹ / ₂ -	2 -

Liggedage begynder 72 Timer efterat Fartøiet er anmeldt for Toldboden og anbragt ved Losseplads.

Udgiftsberegning No. 1 for et Dampskib af 1454 R.-Tons,
ankommet fra Pensacola med Trælast og afgaaet i Ballast
til Glasgow.

Bugserpenge (ind)	£ 8— 0—0
— (ud)	» 16— 0—0
Lodspenge (ind)	» 3— 0—6
— (ud)	» 1— 8—0
Baadhjælp (ind og ud)	» 1— 7—6
Stuer	» 65—11—6
Edsvorne Maalere	» 23— 0—0
Fyrpenge (Kanalen £ 15—18—1)	
(Clyden » 3—17—2)	
	» 19—15—3
Indklarering og Indkassering af Fragt	» 4— 4—0
Dokafgifter	» 86— 0—4
Konsulatafgift	» 5— 1—8
Udklarering	» 1— 1—0
Tilsammen	£ 234— 9—9

Udgiftsberegning No. 2 for et Seilskib af 1266 R.-Tons,
ankommet fra Ship Island med Planker og Tømmer, afgaaet til
Quebec med Kul.

Bugserpenge (ind)	£ 35— 0—0
— (ud)	» 22—10—0
Lodspenge (ind)	» 2— 2—8
— (ud)	» 2— 2—8
Baadhjælp.	» 0— 7—6
Stuer	» 45— 0—0
Maaler.	» 15—14—3
Fyrpenge (ind)	» 16—18—6
— (ud)	» 18— 8—6
Indklarering etc.	» 2— 2—0
Dokafgifter	» 73—12—3
Konsulatafgift	» 4— 8—6
Kullempning (1100 Tons som Ballast)	» 15— 5—4
Udklarering	» 1— 1—0
Befragtningskommission	» 13— 3—10
Tilsammen	£ 267—17—0

Udgiftsberegning No. 3 for et Seilskib af 1042 R.-Tons,
ankommet med Tømmer fra Quebec og afgaaet til Pensacola
i Ballast.

Bugserpenge (ind)	£ 16—10—0
— (ud)	» 9—10—0
Lodspenge	» 1—14—9
Baadhjælp	» 0—17—6
Stuer	» 45—0—0
Maaler	» 13—12—1
Fyrpenge	» 15—12—9
Indklarering	» 2—2—0
Dokafgifter	» 62—10—2
Konsulatafgift	» 3—12—10
Udklarering	» 1—1—0
Tilsammen	£ 172—3—1

Udgiftsberegning No. 4 for et Seilfartøi af 396 R.-Tons,
ankommet fra Demerara med Trælaster og afgaaet til
Demerara med Kul.

Bugserpenge (ind)	£ 7—10—0
— (ud)	» 5—0—0
Lodspenge (ind og ud)	» 1—6—6
Baadhjælp	» 0—10—0
Stuer	» 20—10—0
Maaler	» 26—3—2
Fyrpenge (ind)	» 8—15—0
— (ud)	» 8—9—4
Indklarering og Udklarering etc.	» 3—3—0
Dokafgift	» 21—9—0
Konsulatafgift	» 1—7—8
Kullempning	» 6—1—0
Befragtningskommission	» 6—15—9
Tilsammen	£ 117—0—5

Kirkwall

Havn har en Stenkai 1510 Fod lang. Indfører: Kul og Salt. Udfører: Kvæg, Faar og Fisk. Vandstanden: 21 Fod Springtide, 12 Fod Neaptide.

Havneafgifter: Dokafgift:

Skibe af	15—30 Tons	£ 0—0—1½ pr. Ton
— -	30—100 »	» 0—0—3 » —
— -	100—150 »	» 0—0—4 » —
	over 150 «	» 0—0—6 » —

Havnefyr: 1 s. for hvert Skib over 20 Tons.

Ankringspenge: 1 s. for hvert Skib.

Ballast: 1 s. pr. Ton.

Lerwick

er Hovedhavnen paa Shetlandsøerne og ligger 211 Mil vestenfor Norge. Alle udenlandske Skibe bestemte til Shetland maa stoppe ved Fort Charlotte, hvor Toldbodfunktionærene kommer ombord. Indfører Salt, Is og Trælast. Udfører Fisk af alle Slags. Vandstanden er 9 til 11 Favne Springtide og 8—9 Favne Neaptide.

Havneafgifter: Dokafgift:

Skibe af	15— 50 R.-Ton	6 d. pr. R.-Ton
» -	50—150 —	8 - » —
over	150 —	10 - » —

Lodsafgift: Der er ikke autoriserede Lodse og saaledes ingen fastsat Taxt.

Ballast. Ifølge Overenskomst.

Leven Methil,

en liden Havn ved Firth Fjorden. Indseiling til Dokken 50 Fod bred. Vandstanden 14 Fod Springtide, $8\frac{1}{2}$ Neaptide.

Havneafgifter: Dokafgift:

Alle Seilskibe til eller fra Havne i Storbritanien og Irland	£ 0—0—4	pr. R.-T.
Alle Seilskibe fra Havne mellem Nordcap, Østersøen, Vestkysten af Europa saa langt Syd som Gibraltar	» 0—0— $4\frac{1}{2}$	» —
Dampskibe til eller fra Havne i Storbritanien og Irland	» 0—0— $5\frac{1}{2}$	» —
Havne mellem Nordcap, Østersøen, Vestkysten af Europa til Gibraltar	» 0—0—6	» —
Seilskibe og Dampskibe fra andre Havne i Verden	» 0—0—6	» —
af alle Afgifter 15 pCt Rabat.		

Havnefyr: Alle Skibe £ 0—0— $0\frac{1}{4}$ pr. R.-T.

Lodsafgift:

Skibe under	100 Tons	£ 0— 6—6
—	100— 150 »	» 0— 8—0
—	150— 200 »	» 0— 9—6
—	200— 250 »	» 0—11—0
—	250— 300 »	» 0—12—6
—	300— 350 »	» 0—14—0
—	350— 400 »	» 0—15—6
—	400— 500 »	» 0—17—0
—	500— 600 »	» 0—18—6
—	600— 700 »	» 1— 0—0
—	700— 800 »	» 1— 2—6
—	800— 900 »	» 1— 5—0
—	900—1000 »	» 1— 7—6
over	1000 »	» 1—10—0

Ballast: Losning 9 d. pr. Ton, Lastning 1 s. pr. Ton.

Kullempning: £ 0—0—2 pr. Ton.
 Bunker » 0—0—6 » —

Bugserafgift: Ifølge Overenskomst, sædvanligvis betales der for Skibe,
 tomme eller i Ballast, 1 d. pr. R.-Ton, Minimum 100 Ton.
 Skibe med Ladning 2 - » ———— — 50 »

Udgiftsberegning No. 1 for et Dampskib af 400 R-Tons,
 ankommet i Ballast og afgaaet med Kul.

Lodspenge (ind)	£ 0—17—0
— (ud)	» 0—17—0
Baadhjælp (ind)	» 0— 5—0
— (ud)	» 0— 5—0
Indklarering	» 1— 1—0
Dokafgifter	» 8—17—1
Konsulatafgift	» 1— 8—0
Kullempning (700 Tons à 2 d.)	» 5—16—8
Bunker 80 » - 5 d. eller 6 d.	» 1—13—4
Fyrpenge (udgaaende)	» 1—15—2
Udklarering	» 1— 1—0
Befragtningskommission, £ 200 à 2 ¹ / ₂ pCt.	» 5— 0—0
Tilsammen £ 28—16—3	

Udgiftsberegning No. 2 for et Seilskib af 250 R-Tons,
 ankommet med Planker og Battens og afgaaet med Kul.

Bugserpenge (indgaaende)	£ 2— 1—8
— (udgaaende)	» 2— 1—8
Lodspenge (indgaaende)	» 0—12—6
— (udgaaende)	» 0—12—6
Baadhjælp (indgaaende)	» 0— 7—6
Fyrpenge (indgaaende)	» 1— 5—0
— (udgaaende)	» 1— 2—0
Befragtningskommission £ 150 à 2 pCt.	» 3— 0—0
Indklarering og Indkassering af Fragt	» 1— 1—0
Dokafgifter	» 3—15—7
Konsulatafgift	» 0—17—6
Kullempning, 400 Tons à 2 d.	» 3— 6—8
Udklarering	» 1— 1—0
Befragtningskommission, £ 100 à 2 ¹ / ₂ pCt.	» 2—10—0
Tilsammen £ 23—14—7	

Udgiftsberegning No. 3 for et Seilskib af 100 R-Tons,
 ankommet i Ballast og afgaaet med en Ladning Kul.

Bugserpenge (ind) (100 Tons à 1 d.)	£ 0— 8—4
— (ud) (100 » - 2 -)	» 0—16—8
Lodspenge (ind)	» 0— 8—0
— (ud) (ikke tvungent)	» 0— 8—0
Transport £ 2— 1—0	

	Transport	£ 2— 1— 0
Indklarering	»	0— 5— 0
Dokafgifter	»	1—13— 8
Konsulatafgift	»	0— 7— 0
Kullempning 160 Tons à 2 d.	»	1— 6— 8
Fyrpenge (udgaaende)	»	0— 8—10
Udklarering	»	0— 5— 6
Befragtningskommission, £ 50 à 2 ¹ / ₂ pCt.	»	1— 5— 0
Tilsammen		£ 7—12— 8

Macduff

Havn er i senere Tid meget forbedret. Vandstanden 13—16 Fod Springtide, 11—13 Fod Neaptide ved Indløbet.

Havneafgifter: Dokafgift:

Alle Skibe, der losse eller lade	£ 0—0—3 pr. R.-T.
Skibe, lagt op for Vinteren, betaler for hver Maaned	
eller Del deraf	» 0—0—3 » —
Efter 3 Maaneder	» 0—0—1 » —

Ankringspenge:

Alle Skibe under 30 Tons	£ 0—0—8 pr. Skib
— 30— 60 »	» 0—1—3 —
— 60— 80 »	» 0—1—9 —
— 80—120 »	» 0—2—3 —
— 120—300 »	» 0—3— 6 —
— 300 og opover	» 0—4—6 —

Havnefyr:

Skibe under 30 Tons	£ 0—0—9 pr. Skib
— 30— 50 »	» 0—1—3 —
— 50— 80 »	» 0—1—9 —
— 80—100 »	» 0—2—3 —
— over 100 »	» 0—3—6 —

Lodsafgift (Ind og ud):

Hvert Skib	£ 0—0—1 ¹ / ₂ pr R.-T.
Benyttelse af Baad	» 0—2—0 —
Do. af Baad til at lægge ud warp	» 0—5—0 —

Ballast: Losning eller Lastning £ 0—1—0 pr. Ton.

Montrose

har en god Havn. Indseilingskanalen er ikke bred, men der er 19 Fod Vand over Baren ved Lavvande; der er en Dok 120 Yards lang og 100 Yards bred. Vandstand ved Dokporten: Springtide 19¹/₂ Fod; Neaptide 16 Fod.

Indfører Hamp, Træløst og Hvede. Udfører Poteter og forædlet Træløst.

Havneafgifter: Dokavgift.

Alle Skibe til Havne syd for Stenbukkens Vendecirkel	£	0—1—6	pr. R.-Ton.
Havne mellem Equator og Stenbukkens Vendecirkel	»	0—1—3	» —
Havne mellem Krebsens Vendecirkel og Equator	»	0—1—0	» —
Til eller fra Havne i Nord Amerika, Grønland, St. Davidstrædet og Havne inden Gibraltar Strædet	»	0—0—8	» —
Havne nordfor Trondhjem eller fra Azorerne, Madeira eller Teneriffa Øerne	»	0—0—7	» —
Havne imellem Trondhjem og Gibraltar samt Østersøen	»	0—0—5	» —
Fra Havne i Storbritannien og Irland	»	0—0—3	» —
hvis lastet alene med Kul eller Ler	»	0—0—2	» —
Skibe, der forblive i Havnen over 2 Maaneder, betaler pr. Maaned	»	0—0—1	» —
alt ÷ $16\frac{2}{3}$ pCt. Rabat.			
Havnefyr: Hvert Skib betaler	»	0—0— $\frac{1}{2}$	» —

Lodsaavgift:

	Udenlandsk Havn.		Indenlandsk Havn.	
	Ind og ud.		Ind.	Ud.
	s.	d.	s. d.	s. d.
Skibe under 50 Tons	10	0	6—0	5—0
50—60	13	0	8—0	5—0
60—70	15	0	9—0	6—0
70—85	17	6	10—0	7—6
85—100	20	0	12—0	8—0
100—120	25	0	15—0	10—0
120—150	30	0	20—0	10—0
150—200	35	0	20—0	15—0
200—300	40	0	22—6	17—6
300—400	45	0	25—0	20—0
400—550	50	0	30—0	20—0
550—750	60	0	40—0	20—0
over 750	70	0	42—6	22—6

Ballast:

Taget ombord fra Lægter	8 d.	pr. Ton
Benyttes Heiseindretning	10	—
Fra Oplagssted	9	—

Bugseravgift:

Skibe med Ladning	$2\frac{3}{4}$ d.	pr. R.-T.
» » Ballast	$2\frac{1}{4}$	—

Bugsering i Havnen 5 s. til 10 s., alt efter Skibets Størrelse.

Udgiftsberegning No. 1 for et Seilskib af 650 R.-Tons,
ankommet med Planker og Battens og afgaaet i Ballast.

Bugserpenge (ind)	£	7— 9— 0
— (ud)	»	6— 1— 11
Lodspenge (ind og ud)	»	4— 4— 0
Fyrpenge 1 d. pr. Ton	»	2— 14— 2
Ind- og Udklarering	»	3— 3— 0
Dokafgift 5 d. pr. Ton ÷ $16\frac{2}{3}$ pCt.	»	11— 5— 8
Konsulatafgift	»	2— 5— 6
Tilsammen		£ 37— 3— 3

Udgiftsberegning No. 2 for et Seilskib af 100 R.-Tons,
ankommet med Is og afgaaet i Ballast.

Bugserpenge (ind)	£	1— 2— 11
— (ud)	»	0— 18— 9
Lodspenge (ind og ud)	»	1— 11— 6
Fyrpenge 1 d. pr. Ton	»	0— 8— 4
Ind- og Udklarering	»	0— 10— 6
Dokafgift 5 d. pr. Ton ÷ $16\frac{2}{3}$ pCt.	»	1— 14— 9
Konsulatafgift	»	0— 7— 0
Tilsammen		£ 6— 13— 9

Peterhead

ligger paa en Halvø, der er det østligste Punkt i Skotland. Havn paa begge Sider. Vandstand 18—19 Fod Springtide. 15—16 Fod Neaptide. To Tørdokke. Fra Peterhead udgaar Hvalfangere til Grønland. Indfører: Kul, Trælast, Fisk, Salt, Mel, Stav, Jern, Ben og Gjødse. Udfører: Korn, Fisk, Granit, Hvalolje, Kultjære.

Havneafgifter: Dokafgift:

Alle Skibe til eller fra Havne i Storbritanien og Irland . .	$3\frac{3}{4}$ d. pr. R.-T.
Alle Skibe paa udenlandske Havne	6 d. —
Skibe, fra Havne i Storbritanien og Irland, der anløbe som	
Nødhavn	1 d. —
fra udenlandske Havne	2 d. —

Havnefyr: $\frac{1}{8}$ d. pr. R.-T.

Lodsafgift:

Skibe under	40 Tons	8 s. 6 d.
—	40— 50	» 11 »
—	50— 60	» 13 »
—	60— 70	» 15 »
—	70— 80	» 17 »
—	80— 90	» 19 »
—	90— 100	» 21 »

Skibe under	100—120 Tons	23 s. 6 d.
—	120—160 »	27 s.
—	160—200 »	34 s.
—	200—250 »	38 s.
—	250—300 »	46 s.
—	300—350 »	52 s.
—	350—400 »	56 s.
—	400—500 »	67 s.
—	over 500 »	84 s.

Ovenstaaende Afgift indbefatter Lodsafgift ind og ud.
Afgiften afkortes med $\frac{1}{3}$ for Skibe, der kun søge Nødhavn.

Ballast: Lastning 1 s. pr. Ton, Losning 6 d. pr. Ton.

Bugserafgift:

Bugsering af Skibe i almindeligt Veir indenfor Lodsdistriktet, ind og ud 2 d. pr. R.-T., i stygt Veir betales ifølge Overenskomst, men hvis ikke Aftale kan blive truffet fastsættes Afgiften af Overlodsens.

Udgiftsberegning No. 1 for et Dampskib af 300 R.-T. ankommet med Salt og afgaaet med en Ladning Sild:

Lodspenge	£	2— 6— 0
Stuer	»	12—10— 0
Fyrpenge (ind)	»	0— 4—10
Do. (ud)	»	0—10— 6
Ind- og Udklarering	»	2— 2— 0
Dokafgifter	»	8—10— 0
Consulatafgift	»	1— 1— 0
Befragtningskommission 5 pCt. af 3 000 Tønder à £ 0—1—3	»	9— 8— 0
Tilsammen	£	36—12— 4

Udgiftsberegning No. 2 for et Seilskib af 200 R.-T. ankommet med en Ladning Planker og Battens og afgaaet i Ballast:

Bugserpenge (ind)	£	1—13—4
Do. (ud)	»	1—13—4
Lodspenge ind og ud	»	1—14—0
Fyrpenge	»	0— 7—0
Befratningskommission $2\frac{1}{2}$ pCt. af 150 £	»	3—15—0
Indklarering etc.	»	2— 2—0
Dokafgift	»	5—15—0
Consulatafgift	»	0—14—0
		£ 17—13—8

Port Glasgow

ligger ved Clyden 15 Mile V.N.V. for Glasgow; har tre Havne; Dybden langs med Kaierne er 15 til 17 Fod Høivande. Har en Tørdok. Jernbane passerer langs med Kaierne, der er udstyrede med Kraner. I Dokken er Dybden 19 Fod og Skibe af 1 600 R.-T. har ladet der. Der forarbejdes Taugværk, Seil-lærred, Jernkabler og Ankre. Der er ogsaa Jernskibsværft.

Havneafgifter: Dokaftgift.

Skibe fra eller til udenlandsk Havn med Last eller Ballast	£ 0—0—8	pr. R.-T.
til eller fra indenlandsk Havn	» 0—0—4	—
Skibe der lossere eller laster ikke mere end halv Ladning, betaler det halve. Skibe afgaaet fra en anden Havn men indkommet til Port Glasgow i Havari, betaler naar Ladning losses eller lastes og Skibet afgaaet fra fremmed Havn	» 0—0—6	—
— indenlandsk Havn	» 0—0—3	—
hvis Ladningen ikke losses:		
Fra udenlandsk Havn	» 0—0—3	—
Fra indenlandsk Havn	» 0—0—2	—

St. Davids

paa Nordsiden af Firth Fjorden. Sikker Anker- og Lasteplads. Vandstand: 19 Fod Springtide. 13½ Fod Neaptide. Indførsel: Pitprops. Udførsel: Kul. Ingen Havneudgifter. Lodsafgift (ikke tvungen) og Bugserafgift efter Overenskomst.

Ind- og Udtagen af Ballast 6 d. pr. Ton.

Indladning af Kul og Lempning 2½ d. pr. Ton.

Fartøier forsynes med Vand uden Afgift.

Stornoway

paa Østsiden af Lewis-Hebriderne, god Ankerplads med 4 til 6 Favne Vand. Anledning for Dampskibe til at indtage Bunkerkul. Vandstand ved Dampskibsbryggen 20 til 24 Fod Springtide. 13 til 14 Fod Neaptide. Vandstand ved Kaien: 14 til 15 Fod Springtide og 9 til 10 Fod Neaptide.

Havneafgift 3 d. pr. R.-T.

Ballast 9 d. Ton.

Lods- og Bugserafgift efter Overenskomst.

Udgiftsberegning No. 1 for et Dampskib af 300 R.-T. ankommet i Ballast og afgaaet med en Ladning Sild.

Lodspenge	£ 1—10—0
Baadhjælp	» 0—5—0
Stuer 5 s. pr. 100 Brls.	» 0—0—0
Indklarering	» 0—10—6
Kaiafgift 3 d. pr. R.-T.	» 3—15—0

Transport £ 6—0—6

	Transport	£	6—	0—	6
Konsulatafgift	»	1—	1—	0	
Fyrpenge (udgaaende)	»	1—	3—	4	
Udklarering	»	2—	2—	0	
Tilsammen		»	10—	6—	10

Udgiftsberegning No. 2. for et Seilskib af 130 R.-T. ankommet med en Ladning Stav og afgaaet i Ballast:

Bugserpenge efter Overenskomst.					
Lodspenge (ind og ud) efter Overenskomst	£	2—	0—	0	
Baadhjælp	»	0—	5—	0	
Fyrpenge (ind)	»	0—	12—	6	
Indklarering	»	1—	1—	0	
Kaiafgifter 3 d. pr. R.-T.	»	1—	12—	6	
Konsulatafgift	»	0—	9—	1	
Udklarering	»	0—	10—	6	
Tilsammen		£	6—	10—	7

Troon

ved Firth of Clyde har en stor og bekvem Havn; der er 7 30 Tons Dampkraner og kan der lades indtil 250 Tons Kul i Timen.

Der er to Tørdokke.

Vandstanden 19—22 Fod Springtide, 17 $\frac{1}{2}$ til 20 $\frac{1}{2}$ Fod Neaptide.

Værfter for Bygning af Staal- og Jernskibe.

Indførsel: Trælast, Jern og Malm. Udførsel: Kul og Rujern.

Havneafgifter: Dokafgift:

Skibe 12 til 15 Tons	£	0—	0—	1	pr. R.-T.
» 15 til 25 »	»	0—	0—	1 $\frac{1}{2}$	—
» 25 til 45 »	»	0—	0—	2	—
» over 45 Tons	»	0—	0—	3	—
» i Havn eller Dok over 21 Dage chargeres					
pr. Uge	»	0—	0—	1	—
Baadassistance	»	0—	0—	1 $\frac{1}{2}$	—

Ballast: Skibe under 200 R.-T. 10 d. pr. Tons og for hvert overskydende 100 Tons betales et Tillæg af 1 d. pr. Ton.

Kullempning: 2 $\frac{1}{2}$ d. til 3 d. pr. R.-T. Skibe med dobbelt Dæk 4 d. pr. R.-T.

Bugserafgift: Skibe under 250 Tons	£	0—	0—	2	pr. R.-T.
» 250—500 »	»	0—	0—	2 $\frac{1}{2}$	—
» over 500 »	»	0—	0—	3	—

**Udgiftsberegning for et Seilskib af 600 R.-T. ankommet med
en Ladning Tømmer og afgaaet i Ballast.**

Bugserpenge (ind)	£	3—2—6
— (ud)	»	3—2—6
Baadhjælp (ind)	»	1—11—4
— (ud)	»	1—11—4
Stuer (1000 Loads à 1 sh.)	»	50—0—0
Fyrpenge (Kanalen)	»	12—0—0
Indklarering og Udklarering	»	3—3—0
Dokafgifter	»	7—10—0
Konsulatafgift	»	2—2—0
tilsammen		£ 84—2—8

**Udgiftsberegning No. 2 for et Dampskib af 600 R.-T. ankommet
i Ballast og afgaaet med en Ladning Kul.**

Baadhjælp	£	1—11—4
Befragtningskommission 5 pCt. af Fragten.		
Dokafgifter	»	7—10—0
Konsulatafgift	»	2—2—0
Kullempning (1000 Tons à 3 d. pr. Ton)	»	12—10—0
Fyrpenge (udgaaende) Kanalen	»	12—0—0
Baadhjælp (ud)	»	1—11—4
Udklarering	»	2—2—0
tilsammen		£ 39—6—8

**Udgiftsberegning No. 3 for et Seilskib af 300 R.-T. ankommet
i Ballast og afgaaet med Kul.**

Bugseringspenge (ind)	£	1—11—3
— (ud)	»	1—1—3
Baadhjælp (ind og ud)	»	1—11—4
Stuer (100 Tons Ballast)	»	5—0—0
Indklarering, Udklarering etc.	»	2—2—0
Dokafgifter	»	3—15—0
Konsulatafgift	»	1—1—0
Kullempning (500 Tons à 3 d.)	»	6—5—0
Fyrpenge (udgaaende)	»	6—0—0
Befragtningskommission 5 pCt. af Fragt.		
tilsammen		£ 28—16—10

Wick

ligger i Caithness det nordøstligste Distrikt af Skotland. Stedet er Hovedsædet for Sildefisket. Vandstanden: 12 til 15 Fod Springtide, 7 til 10 Fod Neaptide. Indfører: Salt, Kul, Tøndebaand, Stav, Tømmer, Korn etc. Udfører: Sild, Tønder, Mel etc.

Havneafgifter. Dokafgift.

Skibe fra 15—45 Tons	£ 0—0—3	pr. R.-Ton.
— 45—100 —	» 0—0—5	» —
over 100 —	» 0—0—6	» —

Skibe søgende Nødhavn eller i Ballast betaler halv

Afgift. Skibe, der ligge i Havnen længer end

14 Dage mellem 1ste Juli og 1ste Oktober, be-

taler for hver overskydende Periode af 10 Dage » 0—0—2 »

Havnefyrr: Skibe betaler pr. R.-Ton £ 0—0— $\frac{1}{4}$.

Lodsafgift:

For hvert Skib over 20 Tons	£ 0—0—3	pr. R.-Ton.
For Lods udenfor Havnedistriktet for «one Tide» .	» 0—5—0	» —
fra 10 til 24 Timers Ophold ombord	» 0—10—0	» —
36 Timer	» 1—0—0	» —
2 Dage eller en Uge	» 1—10—0	» —

Hvis Lodsen maa sættes iland i anden Havn, betales hans Reisepenge ved Siden af ovenstaaende Afgift.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1892 m. M.,

No. 14.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1893.

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

Quebec.

Skibsfarten 1892.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	-	-	25	24 507	25	24 507	-	-	-
„ Norge til Vicekonsul- stationerne	-	-	41	26 434	41	26 434	-	-	-
„ andre Lande til Ho- vedstationen	63	57 255	109	96 231	172	153 486	-	-	10 603
„ andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	76	52 104	276	189 362	352	241 466	-	-	30 743
Ialt	139	109 359	451	333 822	590	445 893	64	60 167	41 346
II. Afgaaede.									
Til andre Lande fra Ho- vedstationen	183	164 960	13	11 623	196	176 583	-	-	89 994
„ andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	275	252 625	16	15 275	291	267 900	-	-	27 626
Ialt	458	417 585	29	26 898	487	444 483	64	60 167	417 620

For Havari eller Ordre ankom 28 Skibe, dr. 23 224 Tons.

Af svenske Skibe ankom 14, dr. 10 263 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. § 2 900.06, ved Vicekonsulaterne 4 042.69, hvoraf tilfaldt Konsulen 2 021.35. Af svenske Skibe ved Hovedst. 23.85, ved Vicekonsulaterne 150.88, hvoraf tilfaldt Konsulen 75.44. Ialt tilfaldt Konsulen 5 020.76. Expeditionsafgifter af norske Exp. 104.01, af svenske 237.01.

Aarsberetning dateret 18de April 1893.

I Overensstemmelse med § 73 i kongl. Forordning angaaende Konsulatvæsenet har jeg herved den Ære at afgive Beretning om de forenede Rigers Handel og Søfart paa Distriktet i Aaret 1892, og om Distriktets Handels- og Søfartsforholde overhovedet.

H a n d e l. Den i tidligere Beretninger omhandlede Import af norske Produkter til Halifax har gjentaget sig, men er fremdeles af lidet nævneværdig Betydenhed og indskrænker sig efter velvillig Opgave fra vedkommende Importør til Taagehorn, Værdi ca. Kr. 600, Skindtrøier ca. Kr. 500 og Barberknive Kr. 100. Dertil kommer vistnok som sædvanlig endel Jern- og Staalvarer, hovedsagelig fra Sverige, Medicintran fra Norge, samt endel andre Varer af mindre Betydenhed, og hvorover, forsaavidt ei indgaaende i nedenstaaende Opgave tagne af officielle Tabeller for Finantsaaret, særskilte Opgaver mangler, ligesom ogsaa mulig Export til de forenede Riger.

Ifølge Opgaver i „Canada Gazette“ androg Importværdien fra alle Lande under Kalenderaaret til § 114 155 799, og Exportværdierne tilsammen til § 113 414 030, der var fordelt over de forskjellige Industribrancher som følger:

Produkter af Bjergværksdrift	§	4 835 041	mod i Aaret 1891	6 386 794
— - Fiskeri	-	8 766 575	— — —	10 563 025
— - Skovbrug	-	26 347 772	— — —	21 454 544
— - Fædrift	-	31 035 190	— — —	27 080 467
— - Agerbrug	-	22 822 469	— — —	19 233 392
Manufakturvarer	-	7 544 360	— — —	6 369 089
Andre Artikler	-	229 739	— — —	144 682
Penge og ædle Metaller . .	-	305 194	— — —	213 479
Transitvarer	-	11 427 690	— — —	13 017 891

Tilsammen § 113 314 030 mod i Aaret 1891 104 456 343

Ifølge de for Bndgetaaret i 1891—92 udkomne Handelstabeller ere under samme importeret forskellige norske og svenske Varer, hvoraf særlig kan nævnes som importeret fra Norge:

Medicintran 9 590 Gallons til Værdi af § 5 229, et Skib til Værdi af § 4 000, forskellige andre Artikler § 710, tilsammen £ 9 929.

Fra Sverige: Stangjern 1 721 cwt. til Værdi § 3 157, Jern til Fabrikation af Hesteskosøm 4 801 cwt. § 9 196, andre Staalvarer § 1 609, forskellige andre Artikler § 1 009, tilsammen § 14 971.

Fra Norge og Sverige: Forskellige Artikler til Værdi af § 613.

Den samlede Import fra begge de forenede Riger andrager til en Værdi af § 25 513.

Paa Grund af den Mangelfuldhed ved den kanadiske Handels- og Søfartstatistik, og hvorved de forenede Riger behandles som et Statssamfund, har jeg indgivet Forestilling til vedkommende Regjeringsdepartement, om Ønskeligheden af Forandring heri forat derved samtlige Interesserede kunde opnaa en korrekt Oversigt og Opgave for hvert af Rigerne, idet jeg har fremholdt, at disse, hvad disse Forholde angaar, danner to af hinanden ligesaa uafhængige Stater, som hvilkensomhelst andet Land, der er indtaget i Statistiken, og hvilken Forestilling jeg har enhver Grund til at tro vil opnaa sit Øiemed, ved næstkommende Udgave af disse Tabeller.

Konfederationen Canada's Handelsomsætning androg under Budget-aaret som følger:

Import til en Værdi af § 127 406 068 mod i Aaret 1891 § 119 967 638, Export Do. § 113 963 375, mod 1891 § 98 417 296, hvorefter Importen oversteg Exporten § 13 442 693, mod i 1891 § 21 550 342, og den samlede Handelsomsætning androg til § 241 369 443 mod i 1891 § 218 384 934.

Af ovenstaaende Værdi for 1892 er angivet til indenlandsk Forbrug 116 978 943, men i hvilke Tal Provinsen Britisk Columbia indgaar med Import til en Værdi af 6 358 967; Export 6 574 989 og Værdien angivet til indenlandsk Forbrug 6 137 970, hvorefter Handelsomsætningen for den Del af Distriktet, der indgaar under Konfederationen Canada, androg som følger: Import § 121 047 101 mod i 1891 § 114 490 227, Export § 107 388 387, § 92 218 016, Handelsomsætning § 228 435 488, § 206 708 243, indenlandsk Forbrug 110 840 973, 108 200 855; for Newfoundland, der indgaar under Distriktet, savnes Opgaver.

Importen, der omfatter alle Slags Manufaktur- og Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Øl og Porter, Ris, Kornvarer, Sydfrugter m. m. vare fordelte over de forskjellige Markeder som følger:

De forenede Stater § 53.1 Mill., Storbritannien 41.3 Mill., Tyskland 5.9 Mill., Frankrig 2.4 Mill., Vestindien 3.0 Mill., China og Japan 3.0 Mill. Spanske Besiddelser i Stillehavet 2.3 Mill., alle andre Lande 6.0 Mill., tilsammen § 117.0 Mill.

Exporten var fordelt over de forskjellige Industribrancher som følger:

Produkter af Bjergværksdrift § 5 906 471, do. af Fiskeri 9 675 398, do. af Skovbrug 22 281 744, do. af Fædrift 28 594 850. do. af Agerbrug 22 113 284, Manufakturvarer 7 040 988, forskjellige Artikler 71 518, ansat Værdi for manglende Opgaver fra forskjellige Indlandstoldstationer 3 348 213, Penge og ædle Metaller 306 447, Transitvarer 14 624 462, tilsammen § 113 963 375.

Til Handelsomsætningen søværts er anvendt for indgaaende 5 475 999 Tons Skibsrums hvoraf optager med indlastede Varer Tons Vægt 1 091 052, Tons Maal 197 467, tilsammen 1 288 519, og for udgaaende 5 276 975 Tons Skibsrums med indlastede Varer Tons Vægt 2 425 783, Tons Maal 2 080 090, tilsammen 4 505 873, hvoraf under Britisk Columbia for indgaaende 1 467 070 Reg.-Tons, der optoges med Tons Vægt 112 222, Tons Maal 74 715, tilsammen 186 970 og for udgaaende 1 539 418 Reg.-Tons, der optoges med Tons Vægt 804 186, Tons Maal 118 356, tilsammen 922 542, hvorefter den Del som Konfederationen Canada har anvendt i oversøisk Skibsfart for indgaaende 4 008 929 Tons Skibsrums, der har været optaget med 978 797 Tons Vægt, 122 752 Tons Maal, tilsammen 1 101 549 Fragtgods og for udgaaende 3 737 557 Tons Skibsrums, der optoges med 1 621 597 Tons Vægt, 1 961 734 Tons Maal, tilsammen 3 583 331 Tons Fragtgods.

I ovenstaaende Register Tonnage indgaar Seilskibe med 1 901 419, og for udgaaende med 1 889 040 eller henholdsvis 28.8 pr. Cent for Indgaaende og 27.9 for Udgaaende.

De forenede Riger deltog med 446 047 for Indgaaende og 388 366 for Udgaaende, eller henholdsvis 12.3 pr. Cent for Indgaaende og 13.7 for Udgaaende, af den hele Tonnage hvorunder indgaar for Indg. ca. 22 700 Tons og for Udg. 22 150, der er fordelt over Havne og Udhavne, hvor de forenede Riger er uden Repræsentation.

Det samlede Antal af norske Skibe androg til 580 med en Tonnage af 445 893 og af svenske Skibe 14, drægtige 10 263, hvorefter Besøget af Skibe tilhørende de forenede Riger har andraget tilsammen 604 med Drægtighed 456 156 mod tilsammen 448 Skibe og 324 889 Tons i Aaret 1891, og viser saaledes et større Antal af 156 Skibe med 131 269 Tons Drægtighed.

De under Aarets Løb, dels under Indgaaende, optjente, og dels under Udgaande, forventede Fragtbeløb, andrager som følger:

For Indgaaende	£ 41 346
„ Udgaande	- 467 304

Summa £ 467 304

Fordelt over de forskellige Havne stiller den norske Skibsfart paa Distriktets Konsulsstationer som følger:

Montreal 28, dr. 25 630 Tons, heraf Dampskibe 19, dr. 19 922 Tons, Three Rivers 4, dr. 4 114 Tons, St. Etienne 13, dr. 13 190, Chicoutimi 24, dr. 20 837 Tons, Sault au-Cochon 3, dr. 1 977 Tons, Bersimis 12, dr. 10 006 Tons, Metis 8, dr. 6 612 Tons, Matan 6, dr. 4 083 Tons, St. Anna des Monts 2, dr. 978 Tons, Campbellton 10, dr. 6 204 Tons, Buctouche 2, dr. 745 Tons, Dalhousie 29, dr. 14 310 Tons, Bathurst 17, dr. 10 859 Tons, Shediac 19, dr. 9 512 Tons, Richibucto 15, dr. 5 078 Tons, Chatham 39, dr. 28 500 Tons, Newcastle 14, dr. 8 690 Tons, Baie Verte-Tiduish 28, dr. 15 956 Tons, St. John 9, dr. 6 211 Tons, Northport 8, dr. 5 767 Tons, Parrsboro 6, dr. 5 576 Tons, Sheet Harbor 7, dr. 4 368 Tons, heraf Dampskibe 2, Pictou 2, dr. 1 059 Tons, Ship Harbor 2, dr. 1 780 Tons, Halifax 30, dr. 14 849 Tons, heraf Dampskibe 6, dr. 3 534 Tons, Pugwash 9, dr. 6 119 Tons, Sherbrooke 1, dr. 420 Tons, Sydney N. Sydney 40, dr. 33 951 Tons, heraf Dampskibe 29, dr. 25 848 Tons, Cow-Bay & little Glace-Bay 1, dr. 408 Tons, St. Johns 5, dr. 615 Tons.

Ialt: Ved Vicekonsulaterne 383, dr. 269 900 Tons, heraf Dampskibe 55, dr. 52 019 Tons, ved Hovedstationen 197, dr. 177 993 Tons, heraf Dampskibe 12, dr. 10 860 Tons, tilsammen 580, dr. 445 893 Tons, heraf Dampskibe 67, dr. 62 879 Tons mod i Aaret 1891 438, dr. 319 000 Tons, heraf Dampskibe 12, dr. 8 963 Tons.

En Betragtning heraf vil vise en Forøgelse i den samlede Tonnage af 126 793 Tons, og overstiger saaledes med betydelige Tal forrige Aar, hvilken Forøgelse for den omtrentlige Halvdel er at søge hos norske Dampskibe som under Sæsonen har havt Sysselsættelse dels i Kulfart mellem Havne paa Cape Breton Ø, Montreal og Quebec, og dels i et norsk Dampskib, der har været sysselsat i Frugtfarten mellem Vestindien, Halifax og Montreal.

Følgende Af- og Paamønstringer ere foregaaede ved Distriktets Konsulsstationer: Ved Hovedstationen Afmønstring 58, Paamønstring 159, tilsammen 217, ved Vicekonsulstationerne Afmønstring 69, Paamønstring 125, tilsammen 194.

I Aarets Løb er paa 9 Sømandsanvisninger hjemsendt til Norge § 299. Videre er ved Vicekonsulatsekretæren ydet Assistance til Hjemsendelse af Hyrebeløb i direkte Postremisse, en Forsendelsesmaade, der synes efterhaanden i større og større Udstrækning at foretrækkes af Sømændene som mere expedit. Denne Forsendelsesmaade vides ogsaa at have været benyttet af Sømænd uden saadan Assistance, hvorved maa anbefales den

største Agtpaagivenhed ved Iagttagelsen af den internationale Postkonventions Bestemmelse om nøiagtig Opgave af saavel Afsenders som den tilsigtede Modtagers nøiagtige Adresse.

9 820 Sømænds og andre Breve, Avispakker og Bogforsendelser er i Aarets Løb modtagne og dels indleveret til Adressaterne, dels readdresserede til andre Steder, og dels naar vedkommende Adresse ei ved Eftersyn i maritime Blade eller paa anden Maade har kunnet opspores, returnerede som uafhængte efter Skibsfartsæsonens Slutning.

Konsulatets egen Korrespondance omfatter 896 modtagne og 1 763 afsendte Breve og Telegrammer, hvortil kommer en større Del Pakkeforsendelser, dels til og fra Hjemlandenes Myndigheder og dels vexlede mellem Hovedstationen og de forskellige Vicekonsulater og andre Personer, videre er modtaget, varetaget og besørget Efterladenskaber efter 13 afdøde Sømænd, videre indkasseret og hjemsendt Arvemidler i 2 norske og 3 svenske Dødsboer og endelig dels ved Hovedstationen og dels ved Vicekonsulaterne i Henhold til Forskrifterne ydet fornøden Bistand til Underholdning, Beklædning, Bortforhyrelse eller Hjemsendelse paa anden Maade af Besætningerne paa 7 norske Skibe forulykkede paa Distriktets Havne, ligesaa ogsaa til 16 Sømænd efterladte som Syge og under Lægepleining, samtlige fra norske Skibe.

Rømningsondet har under Aaret, hverken ved Hovedstationen eller ved Vicekonsulaterne været tilstede i samme Omfang som under det foregaaende og det næstforegaaende Aar og stiller sig under de sidst forløbne 5 Aar som nedenstaaende Tabel vil udvise:

	Distriktets gennemsnitlige Middelstal.			pCt. af Besætningen.	Hovedstationens gennemsnitlige Middelstal.			pCt. af Besætningen.
	Ant.	pr. Skib.	pr. 1000 T.	Ant.	Ant.	pr. Skib.	pr. 1000 T.	Ant.
1888 . .	317	0.60	0.90	5.08	121	0.90	1.06	6.87
1889 . .	345	0.51	0.78	4.35	162	0.88	1.01	6.46
1890 . .	487	0.65	0.96	5.40	208	1.01	1.12	7.54
1891 . .	330	0.73	1.01	6.26	161	1.18	1.28	8.90
1892 . .	364	0.61	0.80	4.72	180	0.90	1.00	6.57
Vicekonsulaternes gennemsnitlige Middelstal.								
	Antal.			pr. Skib.	pr. 1000 T.	pCt. af Besætningen.		
1888	196			0.50	0.84	4.38		
1889	183			0.37	0.65	3.37		
1890	279			0.51	0.87	4.54		
1891	170			0.54	0.86	4.91		
1882	184			0.45	0.67	3.69		

Blandt Vicekonsulaterne viser Ondet sig i stærkest Grad at have været tilstede ved:

1. St. John, hvor Desertionernes Antal, 32, har været 22 % af Besætningernes Antal.

2. Halifax 34 eller 11 %.

3. Chatham-Newcastle til 53 eller $8\frac{1}{4}$ % mod ved Hovedstationen $6\frac{1}{2}$ %.

Rømnningernes Antal fra norske Skibe har andraget til 343 ca. $4\frac{3}{4}$ % af Besætningernes Antal og fra svenske Skibe 21 eller ca. $12\frac{1}{2}$ %.

Af Desertørerne ved Hovedstationen var 87 Nordmænd, 46 Svensker, 12 Englændere og 32 henhørende til forskellige andre Nationaliteter.

Det i tidligere Beretninger omhandlede, af den herværende Lokalafdeling af norsk Skibsførerforening, etablerede „Temperance Seaman's Home for Scandinavian Seaman“, har fremdeles fortsat sin Virksomhed, inden at jeg har fundet nogen Foranledning til at forandre den Opfatning, som jeg allerede gjorde gjældende ved dets Oprettelse, at forsaavidt Institutionens Regler ei afgav — og som ikke er Tilfældet — tilstrækkelig Garanti med Indtægt af Rømlinger, vilde Institutionen hellere virke til Skade end til Gavn for vor Skibsfart.

Under „Sick & distressed mariners act“ har paa et herværende Hospital været indlagt og nydt Lægetilsyn og Forpleining et samlet Antal af 101 Sømænd fra norske Skibe, der tilsammen har været forpleiet i 1502 Dage. Samtlige blev igjen udskrevne som helbredede med Undtagelse af 1 til Hjemsendelse. Kostendet af omhandlede Lægetilsyn afholdes, som bekendt, af den kanadiske Regjering ved Tonnage-Afgift paa Skibene af 2 Cent pr. Register-Tons, som for de forenede Rigers hertil ankomne Skibe vil have andraget til \$ 3228.90, hvilket for det samlede Antal af Dagsforpleining vil andrage henved \$ 2.50 pr. Dag, medens vedkommende Hospital kun nyder en Godtgjørelse af \$ 0.90 pr. Dag, der vil andrage \$ 1368.00 medens Overskuddet \$ 1860.70 vil være indgaaet i Statskassen, et Forhold som aarlig har været tilstede siden det hersteds tidligere etablerede „Marine og Emigrant Hospital“ ved Afgang af Aaret 1889 blev nedlagt, og hvorefter der saavel af vedkommende Myndighed, som af Skibsrederne og deres Agenter, er vakt Spørgsmaal, dels om Afgiftens Nedsættelse og dels om Lovens Ophævelse og Overgang til det andetsteds gjældende System, at det bliver vedkommende Skibs egen Sag at betale Udgifter ved Lægetilsyn og Forpleining af syge Sømænd blandt dets Besætning.

I Arbejderforholdene inden Distriktet er ingen saavidt bekendt Forandring foregaaet, og et i St. John, New Brunswick af derværende Arbejderforening paa en Forhøielse af Daglønnen af \$ 1 pr. Dag, er blevet forpurret ved Sammenhold blandt øvrige Interesserede.

Ei hellere fandt nogen Forandring i Skibsafgifterne Sted, idet det af vedkommende Regjeringsmyndighed paatænkte Forslag om Ophævelse af det hersteds etablerede Flodpoliti atter opgaves, men blev optaget under det i indeværende Aar forsamlede Parliaments, af hvilket det blev vedtaget og er ved Hans Excellens Generalguvernørens Sanktion af den 1ste dennes blevet ophøiet til Lov, hvorved den Skibsfarten ved Hovedstationen paahæftede Afgift af 3 Cent pr. Ton herefter vil bortfalde.

Paa Distriktets Kyster og i nærliggende Farvande er følgende Forlis indtrufne blandt norske Skibe.

Norske Skibe. Barkskibet „Henry“ af Tønsberg, Skipper Jakobsen, totalt forlist paa Sable Island.

Barkskibet „Castellar“ af Farsund, Skipper Samuelsen, indbragt til Sydney for Søskade, kondemneret og solgt.

Barkskibet „Resolut“ af Christiania, Skipper Pedersen, strandet ved Bay St. George, Newfoundland, senere bragt ind til Halifax, kondemneret og solgt der.

Barkskibet „Europa“ af Arendal, Skipper Tommesen, strandet ved Indseilingen til Miramichifloden, kondemneret og solgt.

Barkskibet „Atlantic“ af Arendal, Skipper Olsen, strandet ved Indseilingen til Miramichifloden, kondemneret og solgt.

Barkskibet „Albion“ af Drammen, Skipper Hansen, totalt Vrag paa Øen Anticosti.

Barkskibet „Juno“ af Porsgrund, Skipper Simonsen, indbragt til Sydney efter Kollision, kondemneret og solgt.

Samtlige Besætninger med Undtagelse af Kaptainen, Styrmanden og 4 af Besætningen paa Barkskibet „Henry“ blev reddede og er ved de forskellige Konsulatstationer tildelt forskriftmæssig Understøttelse ved Underhold og Hjemsendelse, dels til Bortforhyring med andre Skibe, dels paa anden og billigste Maade.

Betræffende Distriktets Handel og Søfart under Kalenderaaret foreligger ikke officielle Opgaver anderledes end Værdiansættelser af Export fordelt over de forskellige Industrigræne og Totalsum af Importværdierne, som ovenfor indtaget fra Landets officielle Blad „Canada Gazette“, og hvorunder indgaar Handelsomsætningen for Provinsen Britisk Columbia, men ikke Newfoundland. Som man vil se, beløb den hele Handelsomsætning sig til \$ 229 569 829 mod \$ 211 177 445 i Kalenderaaret 1891, og viser saaledes en Forøgelse af \$ 16 392 384, hvoraf falder paa Importen \$ 7 434 697 og Exporten \$ 8 997 687, hvilket sidste Tal fremkommer, ved at Exporten af Transitvarer gik ned med ca. \$ 1,6 Million Dollars. Heraf sees, at Udførselsværdien af Landets egne Produkter, overskred det foregaaende Aars Udførsel med ca. \$ 9,4 Millioner. Seet hen til de forskellige Industrigræne viser Produkter af Bjergværksdrift og af Fiskerierne en Tilbagegang mod Aaret 1891 af henholdsvis \$ 1,5 og 1,8 Millioner, hvorimod Produkter af Skovdrift, Fædrift og Fabrikdrift viser henholdsvis Forøgelser af \$ 5,0, 4,0, 3,6 og 1,2 Millioner.

Hvad Aarets Trælastforretning angaar i Forbindelse med ovenstaaende, kan efter et hersteds udkommende Circulære, der omfatter Forretningerne ved Hovedstationen, anføres, at Trælastexporten var 7 969 220 Fod Tømmer og 4 491 728 Quebec Standard Planker mod i Aaret 1891 6 798 090 Fod Tømmer og 2 984 521 Quebec Standard Planker, hvilket viser en Forøgelse af 1 171 130 Fod Tømmer og 1 507 207 Quebec Standard Planker. Et Handelscirculære omfattende Trælastexporten fra Provinsen New-Brunswick og Nova Scotia angiver en samlet Export af 413 Millioner superficielle Fod Planker mod 331,6 Millioner Do. for Aaret 1891, og viser saaledes en Forøgelse af 81,4 Millioner Do., hvortil for begge Aar kommer nogle mindre Partier Tømmer, hovedsagelig af Birk, som for Aaret 1892 beløb sig til 17 626 Tons eller ca. 700 000 Kubikfod.

De ved Hovedstationen overvintrede Beholdninger, andrager efter ovenomhandlede Handelscirculære til 5 382 279 Fod Tømmer og 732 101 Quebec Standard Planker mod henholdsvis ca. 6 Millioner og 1½ Million i Aaret 1891, og er en mindre Beholdning end nogensinde tidligere har overvintret hersteds.

For de fornemste Exportartikler stillede Priserne sig ved Aarets Udgang som følger:

Whitepine	14	til	35	Cent	pr.	Fod	mod	ved	Udgang	af	1891	16	til	35
Waney	30	"	40	"	"	"	"	"	"	-	"	28	"	37
Red	14	"	30	"	"	"	"	"	"	-	"	14	"	30
Eeg	45	"	51	"	"	"	"	"	"	-	"	43	"	47
Alm	25	"	32	"	"	"	"	"	"	-	"	23	"	30

alt efter Kvalitet og Dimensioner med mere, og som viser en Prisforringelse

for Hovedartikelen White Pine, medens Prisen for Red Pine var uforandret, hvorimod de øvrige Artikler viser Prisstigning.

For Planker stillede Priserne sig som følger:

	1ste Sort.	2den Sort.	3die Sort
Pine pr. Petr. Stand. hd.	§ 115 til 123	78 til 82	37 til 42
mod i Aaret 1891	” 115 - 120	75 - 80	38 - 40
og for Spruce	” 40 - 43	27 - 28	23 - 25
mod i Aaret 1891	” 40 - 42	25 - 26	22 - 23

og viser saaledes en Prisstigning for de fleste Artikler.

Fragtmarkedet aabnede sig med 17 til 18 sh. Sterling pr. load Tømmer og 42 sh. 6 d pr. Pet. Std. Planker til ledende Havne dog med liden Efterspørgsel; det varierede omkring disse Rater og holdt sig udover Sæsonen indtil henimod dens Slutning, da det blev aldeles demoraliseret ved Ankomst af et større Antal fragtsøgende Skibe, hvorunder en saa lav Fragtsats som 14 sh. til Liverpool blev antaget, og Barkskibet „Adorna“ af Christiania oplagdes hersteds til Overvintring.

Som for Trælastexporten saaledes gjælder ogsaa for Fiskeriernes vedkommende, at ingen anden Oplysning foreligger end de ovenfor indtagne Værdiopgaver for Canadas vedkommende. Og hvad Newfoundland angaar, kun Indberetning om, at saavel Sælfangsten som Koloniens øvrige Fiskerier har givet en tilfredsstillende Afkastning, medens dog Priserne paa Konsumptionsmarkederne har stillet sig lidet lønnende. Den i Exploits Bay for et Par Aar siden af et herværende Firma etablerede Trælastexport er fremdeles vedvarende og anvender aarlig en Tonnage af omkring 4 000 hovedsagelig norske Skibe. Om dens Fremtid er imidlertid Meningerne delte, og navnlig slutter Visekonsulen i St. Johns sig til den Opfatning, at Forretningerne ei har Udsigt til nogen lønnende Fremtid og Vedvaren.

I Juli Maaned hjemstøgtes Koloniens Hovedstad St. Johns af en voldsom Ildebrand, hvorunder Eiendomme til en angivet Værdi af 12 Millioner Dollars blev ødelagt, hvoriblandt Vicekonsulatet og dets Arkiv.

Ei hellere foreligger nogen samlet Oversigt over Aktiemarkedets Stilling og Fluktuationer under Aarets Løb, eller Beretninger fra de større Bankinstitutioner, betræffende den finansielle Stilling inden Distriktet, som dog ei har undergaaet Forstyrrelser af større eller mere væsentlig Omfang.

Fyr, Mærker, Havn- og Lodsvæsen.

1. De paa Admiralitetskaartene i Nærheden af Rich Point paa Vestkysten af Newfoundland kartlagte tvende Klipper har ved special Undersøgelse ei vist at eksistere.

2. Det paa Crab-Øen i Provindsen Ny Brunswick tidligere etablerede Fyr er blevet nedlagt.

3. En Damp-Taage-Pibe er blevet anbragt ved Chibucto Pynt Fyrstation paa den vestlige Side af Indseilingen til Halifax; den vil give Stød af 10" Varighed med 50" Mellemtid.

4. Cap Tourchu Fyr Nova Scotia $43^{\circ} 47\frac{1}{2}'$ N. B. $66^{\circ} 9\frac{1}{3}'$ V. Længde er blevet forandret til omdreieende, hvidt Lys visende 3 Blus med en Mellemtid af 20".

5. Bøien ved Old Mans Ledge østenfor Tusket-Øen, ved Indseilingen til Fundybugten paa $43^{\circ} 36\frac{1}{2}'$ N. B. $66\frac{1}{6}^{\circ}$ vestlig Længde, er blevet byttet med en sort, malet Jernkandeboie, opankret $\frac{1}{8}$ Mil Sydost for samme i 5 Favne Vand.

6. Damptaagehorn er blevet anbragt ved Cape Magdalene Fyrstation paa Gospeekysten ved St. Lawrencegulpen paa $49^{\circ} 15\frac{2}{3}'$ N. B., $65^{\circ} 19\frac{1}{2}'$ vestlig Længde, der vil give Stød af 8" Varighed hvert halve Minut.

7. Et Klipperev er opdaget paa Vestkysten af Newfoundland, beliggende paa $49^{\circ} 48'$ N. B., $57^{\circ} 55'$ vestlig Længde; det udstrækker sig fra Whale Rocks 1 Mil Nordvest fra Martin Point til Brandiis 1 Mil Vest fra Boston Point.

8. Et Fyrtaarn ved den sydlige Ende af Callaghan Øen i Dover Havn paa den sydlige eller atlantiske Kyst af Nova Scotia i $44^{\circ} 29'$ N. B., $63^{\circ} 51' 33''$ vestlig Længde fra hvilket et fast hvidt Lys vil blive vist med en Synsvidde af 12 Quartmil i alle Retninger.

9. Et Taagehorn er blevet anbragt ved Grindstone Øens Fyrstation, der vil give Stød af 15" Varighed med Mellemtid af 30." Beliggenhed $45^{\circ} 43\frac{1}{4}'$ N. B., $64^{\circ} 37\frac{1}{2}'$ vestlig Længde.

10. Cape Gaspe Fyrtaarn paa $48^{\circ} 45\frac{1}{4}'$ N. B., $64^{\circ} 9\frac{1}{2}'$ vestlig Længde, der nedbrændte den 7de Novbr. 90 er igjen opbygget; det viser et omdreieende, hvidt Fyr med 3 Blus med en Mellemtid af 15", der følges af en Formørkelse af 30" Varighed.

Den for et Par Aar siden i De forenede Stater vedtagne bekendte Mc. Kinley Bill, synes fremdeles ei at have haft nogen skadegjørende Indflydelse paa Distriktets Forretningsvirksomhed. Vistnok opnaaede under Aaret (Finantsaaret) 1892 Exportværdien til de forenede Stater kun \$ 33 830 696 mod \$ 37 280 572 i det foregaaende Aar, altsaa en Tilbagegang af ca. $3\frac{1}{2}$ Millioner Dollars, hvoraf ca. \$ 2.7 Mill. falder paa Produkter af Agerbrug, men dels fluktuerer disse Værdier fra det ene Aar til det andet, og dels forlyder det fra paalidelige Kilder, at de Produkter, der særlig har været trykkede, har søgt og fundet et ligesaa lønnende og bedre Marked andetsteds.

Betræffende Partistillingen inden Distriktet synes den stedse mere og mere at udvikle sig Opinion for Uafhængighed, men som vistnok endnu er et temmelig fjernt Fremtidsspørgsmaal.

Hvad angaar Udsigterne for Rigernes Skibsfart paa Distriktet i indeværende Aar, er disse, efter de fra England foreliggende Beretninger desværre slettere end nogensinde. Vistnok skal der efter Forlydende være solgt betydelige Kvantiteter Trælast, men for større Del for senere Afskibning, og den Tonnage, der ei i Markedet staar i den Grad over Behov, og Fragter afsluttede til Satser, der tidligere har været uhørte. Saaledes nævnes 18 sh. pr. load Tømmer til Liverpool, 16 sh. til Greenock og 19 til 20 sh. til Havne paa Østkysten af England. Det ovenfor omhandlede hersteds overvintrende Barkskip „Adorna“ af Christiania, angives fremdeles ubefragtet.

W. A. Schwartz.

Cagliari.

Skibsfarten 1892.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragt.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.					
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Seilskibe. Kr.	Dampskibe. Kr.
I. Ankomne.												
Fra Norge til Hovedstationen . .	1	302	-	-	-	-	-	-	1	302	4 478.00	-
„ andre Lande til Hovedstationen .	-	-	-	-	1	393	2	633	3	1 026	-	-
Ialt	1	302	-	-	1	393	2	633	4	1 328	4 478.00	-
II. Afgaaede.												
Til Norge fra Hovedstationen . .	1	393	-	-	-	-	-	-	1	393	3 717.80	-
„ andre Lande fra Hovedstationen .	1	302	1	329	-	-	1	304	3	935	3 283.20	3 732.48
Ialt	2	695	1	329	-	-	1	304	4	1 328	7 001.00	3 732.48

Til Distriktet ankom 1 svensk Dampskib dr. 767 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Kr. 64.40, af svenske Kr. 48.70.

Aarsberetning dateret 25de Mai 1893.

Følgende Fortegnelse viser de til Distriktet ankomne svenske og norske Skibe i 1892 i Sammenligning med de tre foregaaende Aar:

	1892	1891.	1890.
norske	4, dr. 1 328 Tons	4, dr. 2 189 Tons	12, dr. 7 926 Tons
svenske	1, - 767 „	2, - 863 „	18, - 8 897 „

Som det vil sees af ovenstaaende Tal er de forenede Rigers Skibsfart paa Cagliari i de to sidste Aar i stort Aftagende. Grunden hertil ligger i den formindskede Export af Salt til Udlandet.

Følgende Tabel viser Antal, Drægtighed og Flag af Skibe som besøgte Cagliari's Havn i 1892:

Storbritannien Seilskibe 2, dr. 236 Tons, Dampskibe 73, dr. 66 615 Tons, Italien Seilsk. 224, dr. 39 338 Tons, Dampsk. 91, dr. 55 134 Tons, Frankrige Dampsk. 1, dr. 255 Tons, Østerrige-Ungarn Seilsk. 7, dr. 3 194 Tons, Sverige og Norge Seilsk. 3, dr. 1 462 Tons, Dampsk 2, dr. 633 Tons, Rusland Seilsk. 2, dr. 1 467 Tons, Holland Dampsk. 9, dr. 6 931 Tons, Grækenland Seilsk. 4, dr. 1 586 Tons, Dampsk. 2, dr. 1 661 Tons, Belgien Dampsk. 4, dr. 3 940 Tons, Spanien Seilsk. 1, dr. 228 Tons, Danmark Dampsk. 1, dr. 957 Tons, tilsammen Seilsk. 243, dr. 47 511 Tons, Dampsk. 183, dr. 136 126 Tons.

Vareomsætningen mellem de forenede Riger og Cagliari indskrænkede sig for Indførselen til en Ladning Is fra Norge af ca. 400 Tons og for Udførselen til tre Ladninger Salt ca. 2 350 Tons. Indirekte indførtes Jern, Tjære, Beg og Fisk samt udførtes Vin og Olie i ubetydelige Partier.

Importen af udenlandske Varer til Cagliaris Provinds beløb sig til i 1892 Lire 7 685 325 mod Lire 6 520 181 i 1891, en Forøgelse af Lire 1 165 144 og bestod hovedsagelig af Kaffe, Bomuld, Korn, Petroleum, Kul, Jern og Manufakturvarer.

Exporten anslaaes til Lire 18 729 150 mod Lire 16 096 514 i foregaaende Aar, altsaa en Forøgelse af Lire 2 632 636. De vigtigste exporterede Artikler var væsentligst Malm, Salt, Vin, Ost, Huder, Kvæg, Kork, Trækul og Olie.

Salthøsten har været gunstig og anslaaes til ca. 145 000 Tons, til en Værdi af ca. Lire 1 300 000. Prisen paa Salt varierede under Aarets Løb mellem Lire 8 a 9 pr. metr. Ton ved Skibsside i Cagliari.

Udførselen til Udlandet foregik i følgende Nationers Skibe: Italienske Tons 7 281, russiske 1 823, østerrigske 7 423, norske 1 009, engelske 1 353, svenske 1 319, ialt Tons 20 208 mod Tons 10 600 i 1891 og Tons 72 467 i 1890.

Aarsagen til denne store Reduktion i de to sidste Aar søges for det meste i den Omstændighed, at siden den 1ste Januar 1891 har Saltkompagniet og den kgl. ital. Regjering indgaaet igjen Overenskomst om Udlevering af større Kvantum Salt til Staten ca. 100 000 Tons aarlig. Men da fortiden Kompagniet har tilbage en stor Beholdning af Salt er Udsigterne at Exporten vil i 1893 tiltage igjen.

Landbruget var i det hele taget tilfredsstillende og anslaaes Kornudbyttet omtrent som forrige Aar ca. 1 200 000 Htl. Vin gav ogsaa god Afkastning. Her maa mærkes, at Vinplantagerne har udvidet sig betydeligt i de sidste Aar, siden der er større Efterspørgsel af sardinske Vine fra Fastlandet.

En Oversigt over Vinproduktionen i Sardinien sammenlignet med de andre italienske Provindser erholdes af følgende Tal: Sardinien Htl. 786 300 Piemont 2 930 100, Lombardiet 920 000 Venedig 858 600. Ligurien 294 900, Emilien 3 459 800, Marche Umbrien 3 376 000, Toscana 3 464 500. Lazio 1 261 200, Meridionale Adriatica 7 051 400, Meridionale Mediter. 4 775 900 Sicilien 4 186 900, total Htl. 33 365 600.

Tunfisket viste sig fordelagtig, uagtet det ikke gav samme gode Resultat som i det foregaaende Aar; der udskibedes fra Carloforte til Genua & Alapis ca. 1 030 Tons, værd Lire 1 500 000. Aaret forud var Udførselen 1 500 Tons Værdi Lire 2 100 000.

Malm. Som allerede nævnt i tidligere Rapporter spiller Metallerne den største Rolle i Sardinien's Industri. Produktionen har været i forrige Aar Tons 173 731, Værdi Lire 21 700 000. Der har været 85 Gruber i Drift og stillede sig som følgende Oversigt udviser:

Blymalm, Tons 32 920, Zinkmalm 116 130, Sølv 1 670, Mangan 800 Antimonium 96, Brunkul 13 690, Antimonium oxyd 325, Jern 8 000, ialt Tons 173 731. Til Driften benyttedes 11 820 Arbeidere, hvoraf 941 Kvinder. Udskibningen herfra og Carloforte foregik for det meste i engelske, hollandske og belgiske Skibe.

Hvede fra Sortehavet indførtes forrige Aar ca. Tons 15 000; udelukkende engelske Dampskibe var sysselsatte i denne Fart.

Stenkul. Af denne Artikel importedes fra Cardiff og Newcastle omtrent samme Kvantum som forløbne Aar ca. 30 000 Tons.

Fragterne til og fra Cagliari have fremdeles været lave og noteredes sidst forløbne Aar: For Salt til Østersøen 75—80 Øre pr. Hl., for Kul fra England 8—9 £ pr. Ton, for Hvede fra Sortehavet fcs. 1,23 pr. Charge og for Malm til Antwerpen fcs. 12—14 pr. Ton.

Helbredstilstanden i Distriktet var under Aarets Løb god.

Kursen noteredes gennemsnitlig paa Paris 103—104, og paa London 26—26.20.

P. Pernis.

Gibraltar.

Aarsberetning dateret 17de Mai 1893.

Af ladede norske Fartøier ankom fra Norge 1, dr. 296 Tons, fra Sverige 3 dr. 1 047 Tons, fra andre Lande 15, dr. 5 336 Tons, ialt 19, dr. 6 679 Tons hvoraf Dampskibe 7, dr. 3 073 Tons. Bruttofragter £ 3 928 3 sh. „ d.

Med Ladning afgik til Norge 1 dr. 429 Tons, til andre Lande 4, dr. 1855 Tons og i Ballast til andre Lande 16, dr. 4 617 Tons, ialt 21, dr. 6 901 Tons, hvoraf Dampskibe 7, dr. 3 073 Tons. Bruttofragter £ 608 18 sh. „ d.

Af svenske Skibe ankom 5 dr. 1 776 Tons.

Erlagte Konsulatsafgifter af norske Skibe Kr. 428.87, af svenske Kr. 112.77, ialt Kr. 541.64. Expeditionsafgifter af norske Expd. 584.49, af svenske Kr. 13.

Til Gibraltar ankom forrige Aar for at losse eller lade 19 norske Fartøier dr. 6 679 R.-Tons, nemlig 7 Dampskibe dr. 3 059 R.-Tons (hvoraf 1 med Fisk fra Norge, der udlossede kun 12½ Tons Klipfisk uden nogen Fragtgodtgjørelse), 3 med 1889 Tons Kul for en Bruttofragt af £ 645, 2 ladet 231 Tons Kork for en Bruttofragt af £ 808, og 1 landsatte Passageger, samt 12 Seilskibe dr. 3 606 R.-Tons, hvoraf 6 med 1 832½ Tons Kul fra England med en Bruttofragt af £ 500 9 sh. „ d. (heri er ikke iberegnet noget for 600 Tons, da Skib og Last blev indbjerget hertil og solgt som abandonneret Gods), 3 dr. 1 047 R.-Tons med 501 Strd Planker fra Sverige for en Bruttofragt af £ 973 8 sh. „ d, 2 dr. 856 R.-Tons med 407½ Strd. Planker fra Canada for en Bruttofragt af £ 957 10 sh. „ d, samt 1 dr. 404 R.-Tons med 50 Tons General Cargo fra Genua for en Bruttofragt af £ 40.

For at indtage Kul ankom 182 norske Dampskibe.

For at reparere lidt Skade ankom intet Fartøj, men for Order 25, hvoraf 21 Dampskibe og 4 Seilskibe, for Modvind og Proviant 6 Seilskibe, 3 overliggende fra f. A. og 1 abandonneret.

Gibraltar besøgte f. A. ialt af 236 norske Fartøier, hvilket er 13 mindre end 1891.

Af Klipfisk direkte fra Norge er der paa dette Konsulat anmeldt 250 Baller à 50 Kilo. Med fremmede Skibe ankom ca. 3 550 Baller, samt 200 Do. fra Island, og 4 000 Baller fra Newfoundland, der blev solgt paa Auktion for 12 til 12½ Pesetas pr. Balle. Total 8 000 Baller, hvilket altsaa udgjør det dobbelte af Aar 1891.

Prisen paa norsk Klipfisk varierede fra Pesetas 18.75 til 31.25 pr. Balle, og for Islandsk Do. 31.25 Ptas. pr. Balle.

Trælast. De fra Sverige ankomne 4 Seilskibe lossede 659½ Strd. Planker, mest 3" & 4" à 14 Fod, hvilke solgtes à Ptas 52½ til 90 pr. Dusin, beregnet efter 14 Fod. Desforuden lossede 2 norske Fartøier fra Canada 407½ Strd., altsaa total 1 067 Strd., saaledes var Pladsforbruget noget mere end i 1891. Handelen er i stadig aftagende, men desuagtet er her i de sidste 3 à 4 Aar, ved Konsulatets Omsorg, gjort flere Forsøg med direkte Indførsel af norske og svenske Varer saasom Fyrstikker, Melk, Conserver, Øl, Spiritus, Tran, Papir etc., hvoraf her er solgt for ca. Kr. 30 000 pr. Aar, hvilket uden Tvivl vil kunne mangedobles, hvis vi faar en fast og direkte Dampskibsforbindelse.

Her solgtes ifjor 293 438 Tons Kul imod 392 374 i 1891, 487 073 i 1890 og 562 122 Tons i 1889, altsaa i Aar omtrent det halve imod Aar 1889.

Prisen var gjennemgaaende fra 21 til 22 sh. pr. Ton, men i November og December 18 sh. pr. Ton.

I 1889 ankom til Gibraltar	7 146	Fartøier	dr.	6 256 982	R.-Tons
- 1890 " "	6 333	"	-	5 756 461	—
- 1891 " "	5 790	"	-	5 337 807	—
- 1892 " "	4 947	"	-	4 393 019	—

altsaa 2 199 Fartøier mindre end Aar 1889.

Den totale Skibsfart paa Gibraltar fordeler sig paa de følgende Nationer saaledes:

Ankomne Dampskibe: Engelske 2 704, og Kolonierne 323, norske og svenske 249, franske 214, spanske 289 (iberegnet smaa Flodbaade i fast Rute mellem Algeciras og Gibraltar) tyske 140, italienske 78, hollandske 59, østerrikske 54, græske 52, russiske 30, danske 18, belgiske 6, tyrkiske 6, portugisiske 2, total 4 224.

Ankomne Seilskibe: Spanske 381, engelske 97, og Kolonierne 92, portugisiske 64, norske og svenske 31, franske 17, italienske 17, danske 11, russiske 9, tyske 7, østerrikske 3, hollandske 1, chilenske 1, amerikanske 1, græske 1, total 723.

Fragterne vare gjennemgaaende meget lave. I November Maaned blev Algeciras-Bobadilla-Jernbanen aabnet, saa nu er her direkte Forbindelse med Paris og London, hvorved Posten fra Norge nu tager kun 7 Dage istedetfor som før 8 à 9 Dage.

Ingen Rømninger og Dødsfald fandt Sted blandt Nordmænd og Svensker.

Sundhedstilstanden var under hele Aaret udmærket.

I Sammenhæng hermed vover jeg at give en Del Oplysninger og min Opfatning angaaende den foreslaaede regelmæssige Dampskibslinie paa Norge og Middelhavet.

Efter at jeg nu i 6 Aar, for et større Dampskibsrederi i Christiania, har samlet Materialer og indhentet Oplysninger om, hvorvidt en saadan Linie vilde blive rentebærende og af nogen synderlig national Betydning

for Afsætning af vore Exportartikler, saa jeg mig for et Par Maaneder siden istand til at fremsende et samlet Uddrag af alle de i disse Aar erholdte Rapporter og Meddelelser fra vore Konsulater og flere større Forretningshuse rundt om i de forskjellige Middelhavslande, er jeg nu kommet til den fulde Overbevisning, at en saadan Linie. som denne foreslaaede, ikke alene som Forretningsforetagende vil give et respektabelt Udbytte, men ere vore Exporteringsartikler uden en saadan Linie simpelt hen udelukket fra Syd-europas og Nordafrikas Markeder, hvorfor en direkte Linie er af en saa stor national Betydenhed, at Staten ved at subventionere samme vil faa sine Penge mange Gange igjen.

Uden en klækkelig Subvention vil det være vanskeligt at gennemføre Planen; thi der er nu saa mange Konkurrenter, der allerede have sine Ruter saa vel indarbejdede, og som giver et saa stort Udbytte, at man bør være forberedt paa en haardnakket Modstand i de første Par Aar.

Min Mening er, at der maatte udgaa 2de Baade hver Maaned. Den ene fra Christiania (f. Ex. den første), Laurvig (eller Fredrikshald eller Christianssand) Antwerpen (eller Hamburg), Oporto, Lisabon, Cadix, Gibraltar, Valencia eller Tarragona, Barcelona, Marseille, Genua, Neapel, Messina, Algier, Gibraltar, Lissabon, Bordeaux, Antwerpen eller Hamburg, Christianssand og Christiania.

Den 2den fra Bergen (f. Ex. hver 15de) med Anløb af Stavanger eller Christianssand, Nord-Spanien, Oporto, Lissabon, Gibraltar, Barcelona, Marseille, Vest- og Øst-Italien, Sicilien, Algier, Gibraltar, Lisabon, Bordeaux, Havre eller Antwerpen, Christianssand eller Stavanger og Bergen.

Hertil behøves der 4 Baade for Bergenslinien og 3 for Christianialinien, men disse 3 sidstnævnte maatte være paa 500 à 700 R.-Tons, medens de fra Bergen helst paa 300 à 500 R.-Tons, og bør alle have 1ste-Klasses Passagerbequemmeligheder for mindst 12 Personer.

Da der vistnok ofte vilde blive Anmodninger om at medtage smaa Partier til andre Lande og Steder udenfor den faste Route, hvorved de store Baades Omkostninger ikke vilde dækkes, og for at spare Tid, tror jeg, at det vilde være heldigt at have et Transitdepot (Hulk) i Gibraltar, og en mindre Baad f. Eks. paa 300 Reg.-Tons for Kystfart i Middelhavet med Gibraltar som Udgangspunkt, da her ofte er Forespørgsel efter mindre Baade for Transitvarer til og fra Algier - Gibraltar og Sicilien - Gibraltar. En saadan Baad vil altid kunne faa fuld Last fra Marokko med Varer til Barcelona og Marseille, som vore store Baade altsaa da kunde medtage herfra; thi herved vil spares Tid og Omkostninger for de større Baade. En saadan liden Baad vil ogsaa kunne faa stadig Beskæftigelse mellem Marokko - Cadix, Sevilla og Huelva. Her findes nu ingen Baade mellem Gibraltar - Algier og Tunis uden ved Gjennemfragter med Baade direkte til Oran 2 Gange maanedlig. Herfor beregnes følgende Fragter:

Til Oran Frs. 30

„ Algier	„	50	Gjennemgangsfragter	
„ Tunis	„	80	--	pr. 1 000 Kilo + 10 % Kaplake.

Derfor er det nu umuligt at faa sendt Klipfisk til disse Steder uden via Marseille.

En saadan liden Baad vil ingen extra Udgifter have hersteds, da den jo maa tage Kul alligevel, hvorfor kun betales Havneudgifter, og ere disse ganske ubetydelige. En passende Hulk paa 400 à 500 R.-Tons vil kunne kjøbes for £ 4 à 500, og vil Udgifterne for samme blive ca. £ 80 pr. Aar, (iberegnet for 1 Mand stadig ombord, License, Olie, Vand, Underhold etc.)

Angaaende en Kombination af en Linie paa Norge—Middelhavet og Orienten, tror jeg nok, at den er berettiget, men vil jeg ikke udtale mig mere bestemt herom, da jeg ingen andre Oplysninger endnu har kunnet erholde desangaaende end Herr Stipendiat Rolfsens Rapporter fra Orienten; dog er det min Mening, at det for vore norske Forholde vilde blive et altfor stort Foretagende til at begynde med paa en og samme Gang, da dertil vil fordres mindst 4 Baade mere, hvorfor jeg finder, at det under disse Omstændigheder vilde være heldigst og naturligst, at man begyndte med Middelhavslinien, for derved at samle mere praktisk Erfarenhed og Vished for, om en Forlængelse af samme til Orienten virkelig er paakrævet og i saa Tilfælde, om den vilde blive rentebærende.

I det Tilfælde finder jeg, at man burde begynde med at befragte en mindre Baad i Time-charter for at tage de norske Varer til Orienten fra det da nødvendige Transitoplæg i Marseille, og efter Herr Stipendiat Rolfsens Udsagn vilde jo denne Baad altid kunne gjøre Regning paa Retourlast tilbage dertil.

For Fiskebaadenes Vedkommende kan jeg aldrig tænke mig Muligheden af, at de skulde kunne paatage sig at bringe Partier af Fisk til Orienten, med Anløb af alle de ovennævnte Steder i og udenfor Middelhavet, da Fisken neppe vil kunne udstaa de varme Klimater i en saa lang Tid, som vilde blive nødvendig i disse Farvande.

At en saadan Linie som denne foreslaaede vil blive af stor national Betydning, bør kunne ansees som hævet over al Tvivl, og er der i Aarenes Løb fremkommet saa mange Anmodninger herom, at det er at haabe, at vi i en nær Fremtid maa kunne faa denne Plan realiseret.

A. N. B. Dietrichson.

St. Thomas.

Aarsberetning dateret 6te Mai 1893.

Der ankom med Ladning til Hovedst. 5 norske Skibe dr. 2 498 Tons, og i Ballast 2, dr. 1 347 T., samt til Vicekonsulsst. i Ballast 2, dr. 799 T., ialt 9, dr. 4 644 T., alt Seilskibe og fra fremmede Steder.

Der afgik til fremmede Steder fra Hovedst. med Ladning 4 Skibe, dr. 2 278 Tons, og i Ballast 2, dr. 1 132 T., samt fra Vicekonsulsst. med Ladning 2, dr. 809 Tons, ialt 8, dr. 4 219 Tons. Erlagt Konsulatafgift ved Hovedst. § 61.12, ved Vicekonsulsst. 13.61.

For norsk Regning solgtes et Skib dr. 307 T.

For Havari eller Ordre anløb 63 norske Skibe dr. 30 630 T.

Af svenske Skibe ankom 2 dr. 815 Tons for at losse eller lade og i Havari eller for Ordre 12 dr. 5 482 Tons. Erlagt Konsulatafgift § 14.42.

Indførselen til St. Thomas for Finantsaaret 1891—92 er ifølge den officielle Statistik ca. 1 Million Dollars.

Kulimporten tør være i Stigning; der er nu et Dampskibsselskab mere, der regelmæssig anløber her for Kul, nemlig „Finska Ångbåts“ Selskabet, og Øens Betydning som Kulstation for Dampskibe kan sees deraf, at der i

for Afsætning af vore Exportartikler, saa jeg mig for et Par Maaneder siden istand til at fremsende et samlet Uddrag af alle de i disse Aar erholdte Rapporter og Meddelelser fra vore Konsulater og flere større Forretningshuse rundt om i de forskellige Middelhavslande, er jeg nu kommet til den fulde Overbevisning, at en saadan Linie. som denne foreslaaede, ikke alene som Forretningsforetagende vil give et respektabelt Udbytte, men ere vore Exporteringsartikler uden en saadan Linie simpelt hen udelukket fra Syd-europas og Nordafrikas Markeder, hvorfor en direkte Linie er af en saa stor national Betydenhed, at Staten ved at subventionere samme vil faa sine Penge mange Gange igjen.

Uden en klækkelig Subvention vil det være vanskeligt at gennemføre Planen; thi der er nu saa mange Konkurrenter, der allerede have sine Ruter saa vel indarbejdede, og som giver et saa stort Udbytte, at man bør være forberedt paa en haardnakket Modstand i de første Par Aar.

Min Mening er, at der maatte udgaa 2de Baade hver Maaned. Den ene fra Christiania (f. Ex. den første), Laurvig (eller Fredrikshald eller Christianssand) Antwerpen (eller Hamburg), Oporto, Lisabon, Cadix, Gibraltar, Valencia eller Tarragona, Barcelona, Marseille, Genua, Neapel, Messina, Algier, Gibraltar, Lissabon, Bordeaux, Antwerpen eller Hamburg, Christianssand og Christiania.

Den 2den fra Bergen (f. Ex. hver 15de) med Anløb af Stavanger eller Christianssand, Nord-Spanien, Oporto, Lissabon, Gibraltar, Barcelona, Marseille, Vest- og Øst-Italien, Sicilien, Algier, Gibraltar, Lisabon, Bordeaux, Havre eller Antwerpen, Christianssand eller Stavanger og Bergen.

Hertil behøves der 4 Baade for Bergenslinien og 3 for Christianialinien, men disse 3 sidstnævnte maatte være paa 500 à 700 R.-Tons, medens de fra Bergen helst paa 300 à 500 R.-Tons, og bør alle have 1ste Klasses Passagerbekvemmeligheder for mindst 12 Personer.

Da der vistnok ofte vilde blive Anmodninger om at medtage smaa Partier til andre Lande og Steder udenfor den faste Route, hvorved de store Baades Omkostninger ikke vilde dækkes, og for at spare Tid, tror jeg, at det vilde være heldigt at have et Transitdepot (Hulk) i Gibraltar, og en mindre Baad f. Eks. paa 300 Reg.-Tons for Kystfart i Middelhavet med Gibraltar som Udgangspunkt, da her ofte er Forespørgsel efter mindre Baade for Transitvarer til og fra Algier - Gibraltar og Sicilien - Gibraltar. En saadan Baad vil altid kunne faa fuld Last fra Marokko med Varer til Barcelona og Marseille, som vore store Baade altsaa da kunde medtage herifra; thi herved vil spares Tid og Omkostninger for de større Baade. En saadan liden Baad vil ogsaa kunne faa stadig Beskjæftigelse mellem Marokko - Cadiz, Sevilla og Huerva. Her findes nu ingen Baade mellem Gibraltar - Algier og Tunis uden ved Gjennemfragter med Baade direkte til Oran 2 Gange maanedlig. Herfor beregnes følgende Fragter:

Til Oran Frs. 30

„ Algier	„	50	Gjennemgangsfragter	
„ Tunis	„	80	--	pr. 1 000 Kilo + 10 % Kaplake.

Derfor er det nu umuligt at faa sendt Klipfisk til disse Steder uden via Marseille.

En saadan liden Baad vil ingen extra Udgifter have hersteds, da den jo maa tage Kul alligevel, hvorfor kun betales Havneudgifter, og ere disse ganske ubetydelige. En passende Hulk paa 400 à 500 R.-Tons vil kunne kjøbes for £ 4 à 500, og vil Udgifterne for samme blive ca. £ 80 pr. Aar, (iberegnet for 1 Mand stadig ombord, License, Olie, Vand, Underhold etc.)

Angaaende en Kombination af en Linie paa Norge—Middelhavet og Orienten, tror jeg nok, at den er berettiget, men vil jeg ikke udtale mig mere bestemt herom, da jeg ingen andre Oplysninger endnu har kunnet erholde desangaaende end Herr Stipendiat Rolfsens Rapporter fra Orienten; dog er det min Mening, at det for vore norske Forholde vilde blive et altfor stort Foretagende til at begynde med paa en og samme Gang, da dertil vil fordres mindst 4 Baade mere, hvorfor jeg finder, at det under disse Omstændigheder vilde være heldigst og naturligst, at man begyndte med Middelhavslinien, for derved at samle mere praktisk Erfarenhed og Vished for, om en Forlængelse af sømme til Orienten virkelig er paakrævet og i saa Tilfælde, om den vilde blive rentebærende.

I det Tilfælde finder jeg, at man burde begynde med at befragte en mindre Baad i Time-charter for at tage de norske Varer til Orienten fra det da nødvendige Transitoplæg i Marseille, og efter Herr Stipendiat Rolfsens Udsagn vilde jo denne Baad altid kunne gjøre Regning paa Retourlast tilbage dertil.

For Fiskebaadens Vedkommende kan jeg aldrig tænke mig Muligheden af, at de skulde kunne paatage sig at bringe Partier af Fisk til Orienten, med Anløb af alle de ovennævnte Steder i og udenfor Middelhavet, da Fiskene neppe vil kunne udstaa de varme Klimater i en saa lang Tid, som vilde blive nødvendig i disse Farvande.

At en saadan Linie som denne foreslaaede vil blive af stor national Betydning, bør kunne ansees som hævet over al Tvivl, og er der i Aarenes Løb fremkommet saa mange Anmodninger herom, at det er at haabe, at vi i en nær Fremtid maa kunne faa denne Plan realiseret.

A. N. B. Dietrichson.

St. Thomas.

Aarsberetning dateret 6te Mai 1893.

Der ankom med Ladning til Hovedst. 5 norske Skibe dr. 2 498 Tons, og i Ballast 2, dr. 1 347 T., samt til Vicekonsulsst. i Ballast 2, dr. 799 T., ialt 9, dr. 4 644 T., alt Seilskibe og fra fremmede Steder.

Der afgik til fremmede Steder fra Hovedst. med Ladning 4 Skibe, dr. 2 278 Tons, og i Ballast 2, dr. 1 132 T., samt fra Vicekonsulsst. med Ladning 2, dr. 809 Tons, ialt 8, dr. 4 219 Tons. Erlagt Konsulatafgift ved Hovedst. \$ 61.12, ved Vicekonsulsst. 13.61.

For norsk Regning solgtes et Skib dr. 307 T.

For Havari eller Ordre anløb 63 norske Skibe dr. 30 630 T.

Af svenske Skibe ankom 2 dr. 815 Tons for at losse eller lade og i Havari eller for Ordre 12 dr. 5 482 Tons. Erlagt Konsulatafgift \$ 14.42.

Indførselen til St. Thomas for Finantsaaret 1891—92 er ifølge den officielle Statistik ca. 1 Million Dollars.

Kulimporten tør være i Stigning; der er nu et Dampskibsselskab mere, der regelmæssig anløber her for Kul, nemlig „Finska Ångbåts“ Selskabet, og Øens Betydning som Kulstation for Dampskibe kan sees deraf, at der i

Maanederne Januar—April dette Aar var ikke mindre end 25 Orlogsskibe af forskjellige Nationer (deriblandt H. M. Korvet „Saga“), der besøgte vor Havn, hovedsagelig for Kul, Vand og Proviant.

For St. Croix Vedkommende var de indgaaende Toldindtrader i 1891—92 \$ 52 259.70 (mod \$ 64 349.55 i 1890—91), og af udgaaende % 11 609.60 (mod % 23 909.59 i 1890—91). Værdien af Ind- og Udførsel findes ikke opgivet, men Indførselen, der hovedsagelig bestaar af „bread-stuffs“, sympathiserer med Sukkerhøstens Størrelse og Værdi.

Udførselen fra St. Croix stiller sig saaledes:

	℥ Sukker.	Gallons Sirup.	Gl. Rum.
Til Danmark	529 593	15 793	—
„ andre Lande i Europa . . .	2 126 992	—	—
„ de forenede Stater	5 126 744	26 388	30 581
„ St. Thomas	124 584	23 388	733
	7 907 893	65 997	31 314
mod i 1890—91	17 682 209	86 225	272 245

Tørken har desværre vedvaret og havt en yderst ødelæggende Indflydelse paa Sukkerhøsten.

Af de ankomne Skibe var: danske 291, engelske 1 396, franske 76, tyske 133, amerikanske 133, hollandske 62, spanske 18, norske 59, svenske 9, andre Nationer 53, tilsammen 2 230.

Der paamønstredes i 1892 ialt 22 Mand, hvoraf 16 til norske og 6 til svenske Fartøier; der afmønstredes ialt 28 Mand, hvoraf 7 fra svenske og 21 fra norske Fartøier (9 fra et Skib der kondemneredes); der fandt ingen Rømninger Sted i 1892.

Der forefaldt ved Konsulatet 58 indgaaende og 94 udgaaende Expeditioner.

Forandringen i Hayneafgifterne (som alt meddelt af Konsulatet), hvorefter alle Skibe, der kun komme for Ordre, Proviant, Vand, fragtsøgende, Lægehjælp eller „bunker Coal“, ere fritagne for alle Afgifter, vil sikkert bidrage betydeligt til at disse Klasser af Skibe atter mere og mere vilde søge tilbage til St. Thomas, hvilken Plads, tiltrods for al den Konkurrence der bydes den, dog tilfulde hævder sin Stilling som den sikreste og billigste Havn i disse Farvande.

Sundhedstilstanden har været god, og endskjønt vore sanitære Forhold og Foranstaltninger ere langt forud for nogen af vore nærmere eller fjernere Naboer, saa er der dog truffen betydelige extra Foranstaltninger mod den i Europa sidste Aar graserende Kolera.

H. M.s Korvet „Saga“ aflagde et 12 Dages Besøg her i afvigte Januar Maaned.

P. Aubeck.

Indhold: Cagliari Side 500. — Gibraltar Side 502. — Quebec Side 491. — St. Thomas Side 505.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1892 m. M.,

No. 15.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1893.

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

Kapstaden.

Skibsfarten 1892.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	8	4 964	-	-	8	4 964	-	-	6 835
” Norge til Vicekon- sulstationerne . . .	27	13 939	-	-	27	13 939	-	-	20 557
” Sverige til Hovedsta- tionen	16	9 225	-	-	16	9 225	-	-	12 930
” Sverige til Vicekon- sulstationerne . . .	50	25 153	-	-	50	25 153	-	-	40 377
” andre Lande til Ho- vedstationen	36	21 713	-	-	36	21 713	-	-	29 977
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	55	28 946	1	450	56	29 396	-	-	47 553
Ialt	192	103 940	1	450	193	104 390	-	-	158 229
II. Afgaaede:									
Til andre Lande fra Ho- vedstationen	5	1 915	54	31 345	59	33 296	-	-	1 395
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	10	5 676	119	60 448	129	66 124	-	-	6 580
Ialt	15	7 627	173	91 793	188	99 420	-	-	7 975

For at reparere eller Ordre ankom 15 Skibe dr. 9 445 Ton.

Af svenske Skibe ankom 40 dr. 19 924 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter: Af norske Skibe ved Hovedst. £ 117. 8. 9.
ved Vicekonsulst. £ 221. 10. 6. Af svenske Skibe ved Hovedst. £ 12.
9. 3., ved Vicekonsulst. £ 58. 14. 1.

Aarsberetning dateret 6te Mai 1893.

I 1891 ankom der 168 norske Skibe dr. 86 315 og 45 svenske Skibe dr. 20 941 T. Heraf sees, at der er ankommet 20 norske Skibe mere og 5 svenske mindre end forløbne Aar.

Hvad Skibsfarten forøvrigt angaar, saa er Tonnagen forøget med 177 272 Tons, medens Skibenes Antal er formindsket med 21.

Faa Forlis har fundet Sted i det forløbne Aar; det største var det brittiske Dampskib „Wallarahs“ Stranding ved Dassen Island.

Som sædvanligt har adskillige Fartøier søgt Havn for at reparere Skader foraarsaget ved de haarde Vinterstorme. Af disse er Barkene „Drottning Sophia“ fra Helsingborg og „Rosalie“ fra Norrkøping bleven kondemneret og solgt som Vrag. Reparationsomkostningerne beregnedes nemlig saa høit, at de oversteg de gamle Fartøiers Værdi.

I Forbigaaende bør nævnes, at de største Fartøier kan indtages i den herværende Tørdok: men Omkostningerne bliver som før nævnt meget store, nemlig 6 sh. pr. Brutto Reg.-Ton pr. Døgn, foruden Ind- og Udtagningsdagene, for hvilke der tilsammen maa betales 2 sh. 6 d pr. Brutto Reg.-Tons. Dette tilsammen med den høie Arbeidsløn, gjør en Reparation her usædvanlig dyr i Forhold til de europæiske Havne.

Ved de Forsigtighedsregler, som iagttoges med to engelske Postskibe, der havde haft nogle Tilfælde af smitsomme Kopper ombord, gennem at beordre disse Fartøier til Saldana Bay (60 Mil herfra) og der landsætte de Syge og andre Passagerer, som ikke ønskede at følge med Fartøierne til Europa, har Myndighederne undgaaet at Samfærselen hindredes gennem en lang og kostbar Karantæne, hvilken ellers vilde have drevet alle Fartøier fra Stedet, saalænge denne Epidemi rasede. I Sammenhæng hermed bør nævnes, at alle Omkostninger i saadanne Tilfælde maa bæres af Skibet.

For andre Sygdomme maa britiske, som fremmede Sømænd betale til Hospitalet i Kapstaden 3 sh. 6 d pr. Dag; denne Afgift maa garanteres af de respektive Konsulater for ubestemt Tid, og dette har flere Gange foraarsaget de forenede Rigers Skibe store Udgifter ved langvarige Sygdomstilfælde. Der er ofte fremkomne Forslag om at betale en vis Afgift for hvert Fartøi istedetfor; men endnu er det ikke gaaet igjennem i Parlamentet.

Ved Hovedstationen paamønstredes 77 og afmønstredes 42 Mand, af de sidste var 20 Svensker og 23 Nordmænd. Fra norske Skibe rømte 11 Mand.

Handel. Værdien af Koloniens Import har oversteget foregaaende Aars med £ 886 288. Der importeredes for £ 6 829 539 i 1891 og £ 7 715 818 i 1892. Af de importerede Artikler bør nævnes følgende, der berører de forenede Rigers Export: Cement £ 25 736, Dynamit og Sprængstof £ 130 677, Jernmanufakturvarer £ 554 324, Maskiner £ 296 128, Maltedrikke £ 86 814, Møbler £ 176 507, Ost £ 36 675, Smør £ 57 258, Spritvarer £ 145 887, Trævarer uforædlede £ 166 348, do. forædlede £ 146 311, Preserver £ 46 736, Agerbrugsredskaber £ 58 682.

En stærkt opdreven Konkurrence og lette Kommunikationer har bevirket Bruddet af det Monopol, som de store Kjøbmænd, der importerede sine Varer fra London gennem sit eget Hus dersteds eller ved Agenter og derefter forsynede de smaa Kjøbmænd med Varer, har havt. Nu importerer Smaahandlerne næsten almindelig direkte fra Fabrikkerne i første Haand. Dette gjør, at Varer

tilvirket af hvilkensomhelst Nation nu finder et lettere Marked her, dels gennem Besparelse af en kostbar Mellemand og dels ved, at Londonner-agenterne ofte begunstigede sit eget Lands Produkter paa Grund af deres Kjendskab til disse, og fordi det var den letteste Maade at udføre Forretningerne paa. Engelske Varer foretrækkes fremdeles, især enkelte kjendte Mærker. Direkte Dampskibsforbindelse er netop aabnet med Nordamerika, og deraf venter man en livlig Konkurrence mellem dette Land og England, specielt i Maskiner for Agerbrug og Guldminning. Middelprisen paa Trævarer, de forenede Rigers Hovedexport, var $3'' \times 9''$ Furuplanker 5 d, $\frac{7}{8}'' \times 6$ Gulvbord $1\frac{1}{8}$ d, $1\frac{1}{8}'' \times 6''$ $1\frac{1}{4}$ d, $\frac{1}{2}'' \times 6$ Tagbord $\frac{1}{2}$ d, alt pr. løbende Fod og af en Kvalitet, der ikke overstiger 4a.

De fornemste Exportartiklers Værdi var i 1892: Angorahaar £ 373 810, Aloe 1 825, Diamanter 3 906 992, Elfenben 2 408, saltet Fisk 16 722, uforarbejdet Guld 4 095 512, Horn 6 196, Huder 73 973, Kobbermalm 253 681, Gjede- og Faareskind 404 406, Korn 7 589, Strudsfjær 517 009, Uld 2 209 093, Vin 18 645.

I sin Almindelighed kan Sydafrikas kommercielle Historie fremvise store Fremskridt og Udvikling i 1892. Landet er nu opmaalt næsten helt op til Zambesifloden, Regjeringen har udstrakt sin Jernbanelinie til Vaalfloden og derifra i Forbindelse med det store „Netherlands Company“ i Transvaal videre fortsat Linien til Johannesburg og Pretoria, hvilke fjerntliggende Steder saaledes staar i direkte Forbindelse med Kapstaden. Jernbanebygning foregaar fra Delago Bay og Natal til Johannesburg. Den britiske Regjering har ogsaa besluttet at fortsætte Linien Cape Town—Kimberley—Vryberg til Mafeking i Bechuanaland. Ligeledes er en Jernbane fra den nye portugisiske Havn Beira til Hovedstationen i Mashonaland, Fort Salisbury, under Bygning og tredive engelske Mil er allerede færdig. Naturligvis maa disse storartede Foretagender med Aabning og Kolonisering af uciviliserede Trakter være af stor Fordel for Kolonien og skaffe dennes Produkter et nyt Marked.

I Løbet af Aaret har der været afholdt en Udstilling i Kimberley for koloniale Produkter, Minemaskiner og engelske Manufakturartikler. I financier Henseende gav denne Udstilling et daarligt Udbytte paa Grund af den ca. 600 eng. Mil lange Vei fra Kysten og paa Grund af den ringe Opmærksomhed, som Europa skjænkede Udstillingen, trods de store Opofrelser der blev gjort, for at henlede Opmærksomheden paa den.

Den svenske Exportforening har udsendt en egen Agent, Ingeniør F. Lundström, forat indlede Forbindelser med de herværende Importører. Det er dog ikke rimeligt at hans Arbejde vil lykkes i nogen videre Udstrækning, uagtet det ikke er Tvil om at flere norske og svenske Fabrikater baade i Kvantitet og Prisbillighed kan konkurrere med de engelske og amerikanske, hvilke udbredes over Landet ved Agenter, som reiser omkring overalt og udsende Konsignationer samt ved større Pengeofre faar Varerne kjendte og indførte. Det var ønskeligt at Fabrikaterne i Hjemmet ogsaa vilde følge dette Exempel ved at opofre noget og ikke vente nogen Fortjeneste af de første Forsendelser. Forædlede Trævarer fra Norge har allerede vundet sig et Marked paa denne Maade.

I sanitær Henseende har Kapstaden forbedret sig betydelig. Ligeledes har der som før nævnt været taget strenge Forsigtighedsregler med Hensyn til Helbredstilstanden ombord i de ankomne Skibe, og denne Forsigtighed kan vi for en stor Del takke for, at Helbredstilstanden i Aarets Løb har været særdeles god.

A. O. Ohlsson.

Marseille.

Skibsfarten 1892.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	1	1 132	-	-	1	1 132	-	-	-
„ Sverige til Hovedsta- tionerne	3	1 205	-	-	3	1 205	-	-	30 600
„ andre Lande til Ho- vedstationen	76	46 861	5	2 030	81	48 895	-	-	1 825 500
„ andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	141	63 072	10	4 749	15	67 821	-	-	676 500
Ialt	221	112 270	15	6 779	236	119 053	191	95 384	2 532 600
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	2	1 205	-	-	2	1 205	-	-	-
„ andre Lande fra Ho- vedstationen	30	14 505	51	33 590	81	48 095	-	-	324 300
„ andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	82	38 679	64	30 124	152	68 803	-	-	9 500
Ialt	120	54 389	115	63 714	235	118 103	190	94 351	333 800

Af svenske Skibe ankom 73 dr. 46 943 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe: Ved Hovedstationen frcs. 3 997.25, ved Vicekonsulatstationerne frcs. 5 140.40, hvoraf tilfaldt Konsulen 2 570.20. Af svenske Skibe ved Hovedstationen frcs. 2 246.35, ved Vicekonsulatstationerne frcs. 1 168.95, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 584.45; ialt tilfaldt Konsulen frcs. 9 398.25. Expeditionsafgifter af norske Exp. frcs. 742.50, af svenske frcs. 488.90.

Aarsberetning dateret 1ste Juni 1893.

Uagtet Forhaabningerne om, at Traktatforhandlingerne mellem Frankrige og Spanien skulde ledet til et godt Resultat inden Aarets Udløb, ikke er opfyldt, har dog vore Dampskibe fundet Sysselsættelse i Vinter og gjort ca. ti Reiser paa Cette.

Der er saaledes endnu Mulighed for at denne vigtige Trade atter en Dag skal aabnes og blive af samme Betydning som for et Par Aar tilbage.

Hvad desuden fortjener at lægges Mærke til, er den anseelige Transport af Kvæg, der fornemmelig foregaar i Sommermaanederne fra Algier til Marseille. Et svenskt Dampskib havde forrige Sommer en lønnende Maanedsfragt i denne Trade og overførte fra Oran ikke mindre end 48 365 Faar, Okser og Hester. Det var glædeligt at se den Tillid, som Skipperen paa Malmødampskibet „Vesta“ forstod at vinde i denne Trade. De store regulære Selskaber kunde ikke konkurrere og maatte slaa sig sammen og ved Fragt-

nedsættelse kue den trodsige Svenske. Sandsynligvis havde der været Fragtfortjeneste ogsaa iaar, hvis det Rygte ikke var kommen i Omløb, at de Rettigheder, som tilkom skandinaviske Skibe til at deltage i Fragtarten mellem Frankrige og Algier, snart skulde ophøre, og dette afskrækkede naturligvis Befragterne. Ophævelse af denne Rettighed kommer til at mindske Fragtarten for vore Dampskibe betydeligt, nu da den just syntes at tage et vist Opsving. Saaledes ankom i Aarets Løb fra Algier til Distriktet 17 svenske Dampskibe og 17 afgik dertil.

Et mindre svensk Dampskib har i nogen Tid været befragtet af et Marseillefirma for regulære Ture paa Ægypten og asiatiske Havne ved Middelhavet.

1892 ankom der til Distriktet: Dampsk. 381 dr. 189 735 Tons, Seilsk. 90 dr. 47 417 mod 1891 Dampsk. 1 013 dr. 485 202, Seilsk. 131 dr. 64 457, 1890 Dampsk. 711 dr. 329 717, Seilsk. 129 dr. 60 238, 1889 Dampsk. 425 dr. 200 236, Seilsk. 141 dr.. 64 742.

Den norske Skibsfart paa Distriktet har saaledes været ugunstig i 1892, sammenlignet med de foregaaende Aar. Nedgangen siden 1891 var i Antal ikke mindre end $673 = 58.8 \%$ og for Tonnagen $312\,507 = 56.8 \%$. At det foregaaende Aars usædvanlige gunstige Sifre skulde gjentages i 1892, ventede man ikke; men det kan ikke negtes at Nedgangen overskred Forventningerne.

Hvad jeg har nævnt angaaende Vigtigheden af Vintraden, gjælder i større Grad de norske Dampskibe, som har spillet en betydelig Rolle i denne Fart, og selv om Nedgangen er betydelig, saa maa det kanske tages med i Betragtning, at de har deltaget i saa meget større Udstrækning.

Desuagtet har et betydeligt Antal fundet Sysselsættelse i 1892 i Vintraden, og en definitiv Overenskomst mellem Frankrige og Spanien med fordelagtigere Toldsatser vilde blive en velkommen Nyhed.

Nedgangen træffer hovedsagelig Dampskibe, hvis Antal formindskedes med $632 = 62.4 \%$ og i Tonnage $295\,467 = 60.8 \%$.

Middeltonnagen for disse har holdt sig omtrent paa samme Niveau, nemlig 498 mod 479.

Nedgangen for Seilfartøier har ogsaa været usædvanligt stor og under de nuværende Forholde værd at lægge Mærke til. Antallet sank med $41 = 31.3 \%$ og Tonnagen med $17\,040 = 26.4 \%$. En ubetydelig Forhøjelse af Middeltonnagen er indtruffet, nemlig 492 til 526.

Norske Skibe fordeltes paa Distriktets Havne saaledes: Marseille 168 dr. 100 539 T., Cette 254 dr. 112 562, Nizza 26 dr. 12 780, Port Vendres 12 dr. 4 208, Port de Bouc 6 dr. 3 898, Toulon 5 dr. 3 174; Cannes, Bastia og Agde besøgte ikke af noget norsk Fartøi. 1891 besøgte Marseille af 314 Skibe dr. 192 680, Cette 743 dr. 316 734, Nizza 50 dr. 22 018, Port Vendres 20 dr. 10 388, Port de Bouc 6 dr. 3 912, Toulon 7 dr. 2 633, Cannes 4 dr. 1 294, Bastia og Agde intet.

Hovedstationen har saaledes mistet i Antal $146 = 46.5 \%$ og i Tonnage $92\,156 = 47.3 \%$ og Cette ligeledes $489 = 65.8 \%$ og $204\,172 = 64.4 \%$. Nizza 48% i Antal og 42% i Tonnage paa Grund af Vintradens Stilling. Af de øvrige Vicekonsulatstationer er Port Vendres den betydeligste foruden hvilken Port de Bouc & Toulon i Aarets Løb har været besøgt af et Par Skibe.

Norske Fartøiers optjente Bruttofragter beløb sig til i 1892: Dampsk. frs. 1 320 000, Seilsk. 1 546 400 tilsammen 2 866 400, 1891 Dampsk. 3 442 150, Seilsk. 1 566 800 tils. 5 008 959.

Totalbeløbets Nedgang er saaledes frs. 2 142 550 = 42.7 %. Paa ankomne og afgaaede Skibe fordeler Beløbet sig saaledes: Dampsk. ank. frs. 1 232 200, afg. frs. 87 800, Seilsk. ank. frs. 1 300 400, afg. 246 000.

Følgende Fragtnoteringer er opgivet for vore Skibe. Indgaaende: Træ pr. Std. Piteå frs. 60—64, Skellefteå 64, Umeå 62—65, Nordmaling 54, Domsjo 60, Sundswall 58—75, Gefle 75, Arkangel 85, Onega 80, Kotka 60, Wiborg 59.50; Jern, pr. Ton fra Gefle, 12 (Dampsk.); Kul, Swansea 8 (do.), Newcastle 8.50 (do.); Korn Sortehavet 15—16.50, Oran 8—10; Korinther, Grækenland 15—16; Svovel, Sicilien 9; Sukker, Guadeloupe 32—45; Java 36; Ris, Rangoon 45; Palmeolie, Kotonin 53; Oliefrø, Bathurst 28.50, Rio Nunez 45, Port Elisabeth 35, Quilimani 83, Batavia 45, Surabaya 55, Padang 50, Mascassar 55, Menado 80, Jap 55, Bismarcksøerne 64, New Briton 67.50, Fidschiøerne 50—75, Tonga 60—65: Rotting pr. Ton fra Padang 96; Vin og Stykgods pr. Maaned 4 000 à 10 000 frs.

Udgaaende: Klid, Ton, Danmark frs. 23; Oliekager, Hamburg 10—12, Bremen 13.75, Stettin 15.60—18.25 (Dampsk.), 14—17.50 (Seilsk.), Kings Lynn 10, Norrkøping 15; Oker, Kirkaldy 18.50; Sukker, Bussorah 18.75; Stykgods, Algier 10, Newyork 8.50—9.50, Kuba 12—16, Martinique 17, Vera Cruz 34, Rio 28—34, Montevideo 27, Buenos Ayres 26, La Reunion 29.

Til Marseille indførtes med norske Skibe i 1891: Trælast 1 463 Std., Jern 660 Ton, Oliefrø 19 488 Ton, Korn 19 910 Ton, Sukker 6 216, Svovl 6 060, Kul 2 918, Korinther 3 650, Ris 1 900, Vindruer 1 050, Palmeolie 400, Huder 200, Rotting 80 og Faarehuder St. 367.

Efter de før opgivne Fragtnoteringer sees det, hvor Ladningerne kom fra. Indførselen af Korinther er aftaget paa Grund af den forhøiede Told.

Udførte Varer i norske Skibe 1891: Dampsk.: Stykgods 900 Ton, Oliekager 3 610, Sukker 1 400, Svovlsyre 260. Seilsk.: Stykgods 11 080, Oliekager 1 105, Oker 220.

Stykgodsexporten er gaaet ned. Dette kommer formodentlig af de usikre Tilstande i de sydamerikanske Stater, dels af Ulyst til at slutte Fragter paa Brasilien paa Grund af smitsomme Sygdomme. Oliekager er fremdeles en vigtig Exportartikel og den vil efter al Sandsynlighed udvikle sig.

Til Marseille ankom direkte fra Norge og Sverige: Træ, hugget, fra Sverige Kg. 50 000, Norge intet; saget, Sverige 19 329 000, Norge 6 000. Tomme Fade, Sverige 31 116, Norge ingen, Sverige Tjære, 600, Norge intet. Klipfisk, Norge 9 609. Stokfisk, Norge 23 388. Anden Slags Fisk, Norge 9 947. Fisketran, Norge 10 636. Jern, Sverige 456 000, Norge Intet.

Den store Import i 1891 af Træ, Jern og Tjære har indvirket i høi Grad paa 1892, hvilke tre Artikler viser betydelig lavere Sifre. Der er bleven forsøgt med Hayre, Øl og Ost, men Told og store Omkostninger umuliggjør videre Forretninger. Uagtet de høie Toldsatser har man indført mindre Partier Fisk fra Norge. Under Benævnelsen Anden Slags Fisk, forekom tør, saltet og røget 8 589 Kg., anderledes prepareret 1 254 Kg. samt Sild 104 Kg.

Fra Marseille udførtes direkte til Norge: Oliekager 140 000 Kg., Olier 178 981, Gryn 21 570, Klid 417 356, Oker 64 027, Sæbe 820, Arachidefrø 10 000, Vin og Løkkører 6 338, Makaroni 11 993, Kobberplader 232, Gummi 7 264, Oliven 180, Lakrits 2 834, Uld 2 000, Oliefarver 2 698, Diverse 650.

Ved Hovedstationen paamønstredes paa norske Skibe 209 og afmønstredes 195 samt rømte 24. Det skandinaviske Sømandshjem har fremdeles en meget velgjørende Indflydelse paa Sømændene. Fuldstændig at tilintetgjøre udenforstaaende ildesindede Personers Virksomhed blandt Søfolk er vanskeligt; dertil fordres af Sømændene mere Karakterfasthed og Handlekraft, hvorved de lokale Hyrebasers Magt skulde forsvinde.

Ved Konsulatets Omsorg indlagdes paa Hospital hersteds 38 Sømænd. Af Hyrebeløb indsendtes til Norge frcs. 3 850.

Den store Nedgang i de senere Aar af disse Pengebeløb kommer af, at Sømændene foretrækker at sende sine Penge hurtigere hjem end gennem Konsulatet. Derfor køber han i Regelen Bankanvisninger. Konsulatets Adresse er fremdeles 26 rue de l'Arsenal.

C. Peyron.

Port Louis (Mauritius).

Aarsberetning dateret 20de April 1893.

Der ankom 11 norske Skibe, dr. 5 857 Tons mod 21, dr. 9 679 i 1891, 11, dr. 4 149 i 1890 og 3, dr. 1 146 i 1889.

Der var intet norsk Skib i Havnen under den ødelæggende Orkan 29de April.

Udfragter herfra i 1892 var til Europa fra 19/—26/6 + 5 % pr. Ton, Amerika 17/6—26/3, Australien 12/6—20/, New Zealand 20/—27/6, Kapkolonien Dampsk. 25—30/, Do. Seilsk. 17/6—25/, alt + 5 %, Bombay Annas 4—10/ pr. Bag.

Dampskibe vedblive fremdeles med at dominere Fragtmarkedet paa Bekostning af Seilskibene, der hurtig falder ned til en anden Klasses Betydning.

Sukkerexport. Hele Exporten var i de sidste Aar: Af Høsten 1887—88 124 073 140 Kg., 1888—89 132 172 988, 1889—90 124 564 951, 1890—91 129 443 098, 1891—92 113 813 075 Kg. Høsten 1892—93 vil ikke overstige 70 000 Tons paa Grund af den Skade, som Orkanen af 29de April foraarsagede. Deraf er allerede udskibet 58 000. Det er dog tilfredsstillende at kunne tilføie, at Priserne, grundet paa en begrænset Forsyning, har været høiere end de foregaaende Aar og er holdt oppe, hvorved Plantageeernes Tab ved den daarlige Høst er bleven betydelig formindsket.

Exportens Nedgang, som jeg omtalte i min forrige Aarsberetning, er vedbleven og beløb sig sidste Aar til 57 %. Der udførtes til Australien og New Zealand i 1890—91 30 185 866 og i 1891—92 kun 13 144 510.

Det indiske Marked er af denne Grund af størst Vigtighed for denne Ø's Produktion, og det er meget sandsynligt, at alt krystaliseret Sukker inden kort Tid vil ganske absorberes af Indien.

Exporten af de tre sidste Indhøstninger fordeltes saaledes: 1889—90, Storbritannien 10 598 438, Frankrige 20 332, Australien 39 906 544, Kapkolonien 11 196 137, Indien 62 759 666, Amerika 1 792 440, andre Steder 1 291 394; 1890—91, Storbritannien 14 995 667, Frankrige 17 745, Austra-

lien 30 185 866, Kapkolonien 11 741 487, Indien 68 260 803 Amerika 1 505 126, andre Steder 2 736 404; 1891—92, Storbritannien 14 226 639, Frankrige 1 554, Australien 13 144 510, Kapkolonien 11 667 693, Italien 73 220 845, andre Steder 1 551 834.

Diffussionsprocessen. Denne Proces er fremdeles kun et Forsøg. Med Undtagelse af en enkelt Plantage, hvor det nødvendige Maskineri er opsat, har Processen ikke været anvendt ved Sukkerfabrikationen paa Øen. Resultatet af det første Forsøg med Processen paa Plantagen „Britannia“ har ikke været ganske tilfredsstillende; men da man antager, at den daarlige Høst, foraarsaget ved sidste Orkan, kan have havt nogen Indflydelse, vil Resultaterne ikke blive offentliggjort før Slutten af Høsten 1893—94.

Rør af Frø. I de sidste to Aar er der gjort Forsøg paa at fremdrive Rør fra Frø i det Haab at kunne producere Rør, som bedst egne sig for Øens Jordbund. Dette Foretagende, som er sat igang paa flere Steder, synes at love godt.

Landbrugsskole. Der er brudt nok en ny Bane i Ønsket om at bringe Planterne videnskabelig Bistand ved Driften af deres Eien- dom, nemlig ved Oprettelsen af en Landbrugsskole, ved hvis Hjælp man haaber at faa undersøgt Jordbundens Beskaffenhed paa forskellige Steder, samt faa den forbedret ved Brug af specielt prepareret Gjødning, som passer for Jordbunden.

Exporten i 1892 bestod forøvrigt af: Rum, Liter 2 715 850, Værdi Rs. 304 605, Vanille Kg. 17 603, Værdi Rs. 180 354, Aloefibre Kg. 1 234 622, Værdi Rs. 378 785 mod 1891: Rum L. 3 818 364, V. 397 797, Vanille Kg. 14 873, V. 211 313, Aloefibre Kg. 1 485 510, V. 453 530.

Størsteparten af Rum udførtes til Madagaskar og Storbritanien, Vanille og Aloefibre til Frankrig og Storbritanien.

The dyrkningen. I de sidste Aar har der været en Bevægelse oppe med det Formaal at faa oprettet Theplantager paa Øens Høisletter, og denne Plan er nu sat igang under Bestyrelse af en duelig Theplanter fra Ceylon, og der gjøres alt muligt, for at Foretagendet skal faa et godt Udfald.

Direkte Telegraforbindelse. En Kontrakt for Nedlægning af en Kabel fra Zanzibar til Mauritius via Mahé (Seychelles) er endelig bleven afsluttet, og de forberedende Arbejder er kommen saa langt, at man kan vente at se Linien færdig til September.

Havneforbedringer. Der er intet at meddele i Retning af Fremgang.

Handelen i sin Almindelighed har i det forløbne Aar ladt meget tilbage at ønske.

Smaakopppepidemien aftog gradvis indtil Slutten af 1892, da den ganske forsvandt. Og til ovenanførte kan føies de store Vexler, som droges paa Øens Resourcer ved Orkanen, der foraarsagede almindelig Elendighed og Eiendomstab over hele Øen. Handelen, der allerede var gaaet betydeligt tilbage ved de foregaaende Aars Resultater, blev nu fuldstændig lammet; men gennem Lokalregjeringens energiske Optræden sammen med den britiske Regjering's Hjælp ved Optagelsen af et Laan under dennes Garanti paa ca.

10 000 000 Rs., der laantes ud til Plantere og andre, som havde lidt ved Orkanen, er Tiltroen gjenoprettet; Handelen har faaet et nyt Stød fremover og kommer sig nu gradvis efter den store Nedgang.

Efter Nytaar har der været et sjældent godt Veir for den kommende Sukkerhøst, der giver Haab om noget over det almindelige, og da Varen stiger i Pris baade hjemme og ude saa haaber man, at Handelen vil vokse og at Operationerne i det kommende Aar vil bidrage til Oprettelse af Øens forrige Velstand.

Hamilton Stein.

Honolulu.

Der ankom fra fremmede Havne 4 norske & svenske Skibe, dr. 2 980 Tons, 5 tyske, dr. 5 114 T., 9 hawaiiske, dr. 5 009 T., 32 britiske, dr. 64 339 T., 204 amerikanske, dr. 154 007 T., 3 japanesiske, dr. 3 701 T., 5 andre Nationaliteter dr. 3 472 T., tils. 262 Skibe, dr. 238 622 Tons imod 310 Skibe dr. 284 155 Tons i 1891.

Hele Exporten af indenlandske og fremmede Varer beløb sig til \$ 10 395 788 i 1891 og \$ 8 181 687 i 1892, hvilket viser en Nedgang af \$ 2 214 101. Importen var \$ 7 439 482 i 1891 og \$ 4 028 295 i 1892, hvilket viser en Nedgang af \$ 3 411 187.

Exporten oversteg efter ovenanførte Importen med \$ 4 153 392.

Den meste Handel foregik med de forenede Stater, 93 % af den hele.

De fornemste Exportartikler i 1892 var: Sukker lbs. 263 656 715, Ris 115 116 328, Huder 21 622 St., Bananer 105 375 Bundter, Uld 288 969 lbs., Gjedeskind 3 449 Stk., Faareskind 5 358 Stk., Talg 792 lbs., Sirup 37 988 Gll., Betelblade 121 Kasser, Kaffe 13 568 lbs., Guano 61 Tons, Ananas 19 471 Stk.

Sukkerexporten er gaaet ned i det forløbne Aar med ca. 11 Millioner \$.

Følgende Artikler viser ogsaa en aftagende Export: Huder, Bananer, Gjedeskind, Betelblade, Guano, og følgende viser Opgang: Ris, Uld og Kaffe.

Det forløbne Aar har været et meget ulykkeligt for de hawaiiske Øer. Kun en nærmere Forbindelse med de forenede Stater vil bringe den gamle Velstand tilbage.

H. W. Schmidt.

Trinidad.

Der ankom fra fremmede Steder med Ladning 19 Skibe dr. 6 931 og i Ballast 11 dr. 4 301 Tons. Af disse vare 2 Dampskibe, dr. 1 211. Bruttofragt £ 5 126.

Der afgik til andre Lande med Ladning 17 Skibe dr. 6 042, Bruttofragt £ 7 878, i Ballast 12 dr. 7 312 Tons.

Konsulatafgift £ 45 sh. d 5.

Importen beløb sig til £ 2 089 380, hvilket viser en Forøgelse af £ 67 372 mod foregaaende Aar.

Exporten beløb sig til £ 2 258 063, hvilket viser en Forøgelse af £ 288 426.

Cacaohøsten led betydelig i 1892 ved stærke Regnskyl, men alligevel forøges Plantning af Cacao, medens Sukkerplantningen aftager. Dette kommer af, at Land er billigt, og det koster lidet at plante Cacao, da man paa samme Tid kan plante under Træerne det, som man trænger til Husbrug eller sælge Overskuddet. Dyrkeren finder desuden Anledning til andet Arbejde et Par Dage om Ugen foruden at have Tilsyn med sine Planter.

Der udførtes 1892 for £ 208 317 mere end foregaaende Aar.

Cacao gaar især til England, Amerika og Frankrige.

Sukker, der er Øens Hovedprodukt, gik mest til Amerika og kun ganske lidet til Storbritannien. Udførsel af Sukker og Sirup har været i stigende, medens der spores lidt Nedgang i Kokusnødder. Af disse tilberedes ogsaa Olie, der bruges af den indfødte Befolkning som Fødemiddel.

Asfaltudførselen fra Asfalsøen forøges Aar for Aar.

Rumexporten er meget liden, da Størsteparten forbruges paa Øen.

Frugttraden er heller ikke af nogen Betydning. Der oprettedes en egen Dampskibslinie for Frugtens Skyld, men den gik overstyr. Befolkningen er altfor doven til at dyrke Grønsager og Frugt i saa stor Mængde, at der kan blive nogen videre Export.

Af norske og svenske Varer kommer der ikke meget til Øen, og hvis der kommer noget, saa anføres det paa engelsk eller tysk Statistik, eftersom Varen ankommer fra London eller Hamburg.

Fyrstikker importeres der adskilligt fra Malmø, og denne Indførsel vilde være endnu større, hvis der ikke var bleven oprettet en Fyrstikfabrik paa Øen.

Fragterne har været lave i 1892, da Øen er bleven anløbet af altfor mange Dampskibe. De har varieret mellem 30--40 sh. pr. Ton.

Handelen var meget god i 1892 paa Grund af stor Sukker- og Cacaohøst. Indlandshandelen er liden, men dersom de foreslaaede nye Jernbanelinier bliver færdige, saa vil udentvivl Handel og Jorddyrkning tage et stort Opsving.

Industrielle Foretagender synes ikke at blomstre i Øens tropiske Klimat. Der findes kun: Dr. Siegerts Angostura Bitters factory, The Trinidad Matchfactory, The West India, The Factory og tre Oliefabrikker.

Skibsfarten har tiltaget.

Christian Schoener.

Smyrna.

Af norske Dampskibe ankom fra fremmede Steder med Ladning 7 dr. 7 176 Tons og i Ballast 3 dr. 3 563 Tons, ialt 10 dr. 10 739 Tons.

Fra Hovedstationen afgik til fremmede Steder med Ladning 3 Dampskibe dr. 3 563 Tons og i Ballast 2, dr. 2 494 Tons og fra Vicekonsulaterne med Ladning 3 dr. 1 459 Tons og i Ballast 2 dr. 3 222 Tons, ialt 10 dr. 10 740 Tons.

Af svenske Skibe ankom 5 dr. 4 056 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Kr. 384.75 ved Vicekonsulaterne frs. 297.31, hvoraf tilfaldt Konsulen frs. 148.65. Af svenske Skibe ved Hovedst. Kr. 73 66, ved Vicekonsulaterne Kr. 183.90, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 91.85. Ialt tilfaldt Konsulen Kr. 699.01. Expeditionsafgifter ved Hovest. Kr. 50.

Aarsberetning dateret 10de April 1893.

Der ankom til Smyrna i 1892 1 462 Dampskibe dr. 1 699 404 T. og 444 Seilskibe dr. 56 431 T., ialt 1 906 Skibe dr. 1 755 835 T.

Paa Grund af Oprettelsen af nye Dampskibsselskaber er Fragterne gaaet ned betydeligt. Især maa bemærkes en ny Linie fra Hamburg under tydsk Flag og to nye græske.

De 64 ankomne tyske Skibe dr. 79 898 T. i 1892 var befragtet af tre Selskaber i Hamburg for at lette den direkte Forbindelse mellem Tydskland og Levanten.

Nedsættelse i Jernbanefragterne er af Jernbanernes tyske Bestyrelser tilstaaet Varer, som kommer denne Vei. „Deutsche Levantlinie“ og Selskabet A. E. de Freitas og J. Olivier har organiseret en tomaanedlig Linie fra Hamburg til Smyrna og omvendt.

Den første indbefatter Anløb af Belgien, Grækenland, og det sorte Hav samt tilbage over Konstantinopel, Saloniki og Smyrna, hvor der lades direkte for Hamburg.

De 25 ankomne danske Baade dr. 29 200 T., der har gjort tomaanedlige Reiser til Smyrna, tilhører det danske Selskab i Kjøbenhavn. De har indtaget Ladninger i Vourla, Tschesme, Alatzata, og er afgaaet til Antwerpen, Kjøbenhavn og St. Petersburg, hvilken sidste Havn opgives om Viinteren. Selskabet udsteder derhos direkte Konnossementer for Havne og Stationer i det indre af Holland og Belgien, Tydskland, Sverige og Norge, Nordrusland og Finland.

Det Kongelige Nederlandske Selskabs Skibe kommer hver 14de Dag til Smyrna, hvorfra de gaar tilbage til Amsterdam, efterat have kompletteret sine Ladninger i Vourla, Tschesme, Alatzata, Scala Nova, og Samos. De udsteder, som de danske, direkte Konnossementer til Hamburg og alle Havne og Stationer i det Indre af Holland, Tydskland, Sverige og Norge og Nordrusland.

Der ankom 5 norske Dampskibe, dr. 6 059 T.

De andre store Dampskibslinier, der allerede har bestaaet i flere Aar, fortsætter sine sædvanlige Ruter.

Det amerikanske Flag er ganske forsvundet fra vore Farvand, og Handelen mellem de forenede Stater og Levanten foregaar udelukkende i Transit med engelske Dampskibe.

I Skibsfarten figurerer det græske Flag med 39 Dampskibe, men dette Tal vedkommer alene det græske Selskab i Syra og ikke et andet græsk Selskab, Pantaleon & Co., hvis Skibe har opnaaet Fritagelse for at melde sig i det græske Konsulat og der betale Afgift og derfor ikke opføres i dettes Protokoller, hvilket er Grunden til at de er udeladt i foranstaaende Opgaver. Af disse Skibe ankom 120, altsaa ialt af græske 159. Selskabet Pantaleon vedligeholder en firdobbelt ugentlig Fart: 1) mellem Smyrna, Arkipelets sydlige Øer, Havnene i Caramenien, Tinos, Andros og Syra. 2) Mellem Smyrna, Havnene paa Sydkysten af Provindsen Aidin, Scalanova, Mougla, Samos, Nicaria, Chios og tilhørende Øer. 3) Mellem Smyrna, Arkipelets nordlige Øer, Havnene paa Macedoniens Kyst, og Saloniki, Dardanellerne og Konstantinopel. 4) Mellem Smyrna, Creta, Cypern, Messina, hele Syriens Kyst, Rhodos og Piræus.

Selskabets Baade er godt bygget, hurtige og indrettet paa at føre Kanoner og Mandskab for den græske Marine. Deres Søfolk, gamle Sø-mænd fra Cycladerne, kjender alle Kyster og Kroge i Lilleasien og Middelhavets Øer.

Indførselen til Smyrna var i 1892 frcs. 76 819 300, mod i 1891 frcs. 71 391 355.

Af Indførselen kom fra Tyskland for frcs. 2 382 550, Amerika frcs. 627 340, England frcs. 24 425 360, Østerrige frcs. 12 854 220, Belgien frcs. 1 984 585, Egypten frcs. 1 201 655, Spanien frcs. 7 150, Frankrige frcs. 10 835 390, Grækenland frcs. 787 120, Holland frcs. 2 239 325, Italien frcs. 2 557 995, Rumænien frcs. 4 960 350, Rusland frcs. 3 183 880, Tyrkiet frcs. 8 772 380.

Garn, Tøier og Manufakturvarer udgjør alene ca. 30 pCt. af Smyrnas Indførsel fra Udlandet. Den indbefatter iøvrigt saa talrige Artikler, at en detaljeret Gjennemgaaelse ikke er mulig.

Af Bomuldsgarn er Indførselen i Gjennemsnit over 4 Mill. frcs. aarlig. Indførselen fra England foregaar i Baller à 136 Kg. Den største Del kommer fra Manchester via Liverpool. Det Fortrin, der gives de engelske Varer, skriver sig udelukkende fra disses lave Pris. De engelske Fabrikers Fuldkomnethed sikrer dem en ubestridelig Overlegenhed, og den lette Adgang til Brændsel, Arbeidets relativt lavere Pris samt de billige Fragter baade fra Forsyning med Raastof og Afskibning af Fabrikatet gjør Konkurrencen med engelske Fabrikker meget vanskelig.

I vævede Varer af Bomuld og Lin udøver England saa at sige et virkeligt Monopol. Den store Overflod paa Raabomuld, der tillader Optagelse af Ordre paa Grundlag af Raastofpriserne, er den fornemste Grund til denne Overlegenhed.

Af Metaller har Indførselen i flere Aar vist en Stigning. Den gradvise Ombytning af Jern fra Træ i Bygninger og Fabrikationen indenlands af Metalvarer, som før kom fra Udlandet, har bevirket denne Tilvæxt. Indførselen af Metaller til Smyrna udgjorde i 1892 fr. 4 040 000, indbefattende raa Metaller, Smedejern, Jernblik og valset Jern. Staalet indbefatter Barrer tildannet ved Valsning, der sælges under Navn af ottekantet fladt og rundt Staal, og sendes i Kasser af Vægt 70 Kg. fradraget Thara. Prisen er fra 34 til 35 frcs. pr. 100 Kg. netto f. o. b. betalbar inden 4 Maaneder.

Jern og Jernbaand indføres fra England, Belgien og Sverige. Salgsprisen er pr. Ton svensk Jern i Barrer fr. 290 og i Stænger fr. 295.

Værktøi og Isenkramvarer, navnlig alle Slags Saxe, File, Høveljern, Sage, Skruenøgler, Strygejern, Skruer etc., kommer i betydelig Mængde fra Fabrikerne i Rhinpreussen. Prisen for nogle Slags Isenkramvarer i Smyrna er for Saxe 50 c. à 3 frcs. efter Størrelsen, Høvler 30 c.—2½ frcs., Sage 30 c.—fr. 4.50. De mest efterspurgte File koster 10—50 c., men der sælges ogsaa endel til 1—2 fr. Stykket.

Af Fødevarer indføres for ca. 20 Mill. frcs., nemlig Kolonialvarer af alle Slags, Smør, Fedt, Klipfisk, Øl, Vin og Konserver. Fra de skandinaviske Lande er indført konserveret Smør, Øl paa Flasker og en liden Kvantitet Klipfisk.

Den aarlige Konsumtion af Klipfisk er meget stor. Den store Fisk kommer fra England og Frankrige. Prisen varierer mellem £ 14 og £ 17 pr. Ton f. o. b. i England.

Papir. Den aarlige Indførsel til Smyrna opgaar til frcs. 1 751 000. Den ordinære Kvalitet Pakpapir sælges til 25—30 frcs. pr. 100 Kg. Den gode Kvalitet Skrivpapir kommer fra Frankrige og Østerrige og derhos en liden Mængde fra England.

Ordinære Fyrstikker kommer udelukkende fra Østerrige til en Pris, der umuliggjør al Konkurrence. Indførselen af Fyrstikker opgaar aarlig til ½ Million frcs.; de sælges til 36 frcs. pr. 200 Dus. franco Triest.

De gode svenske Jönköpings Fyrstikker er efterspurgt og finder let Kjøbere.

Træløst. Rumænien forsyner os som før med den største Mængde af de Bjelker og Bord, der forbruges i Smyrna. En stor Mængde almindelige Bord fra Galatz bruges hvert Aar af det monopoliserede Tobaksselskab, og efter hvad der er mig meddelt af dettes Direktion forhandler et Hus i Fredriksstad om Kontrakt angaaende Leverance af Kasser til Selskabet.

Kasser til Figen og Rosiner. Den aarlig forbrugte Kvantitet opgaar til over 2 Millioner. Priserne er efter Specifikation og opgaar efter Størrelsen til 75—100 c. Det nævnte norske Hus har afsendt et lidet Parti af disse Smaakasser efter Ordre fra et frugtexporterende Hus, samt et Parti Planker og Bord i Konsignation, men den betydelige Fragt har ikke givet noget Overskud; for at det skal kunne lønne sig udkræves direkte Forbindelse mellem norske Havne og Smyrna.

Sække og Paklærred. Af tomme Sække indførtes i 1892 for omtrent 950 000 frcs., især fra England. De sælges for 3—5 P. pr. Sæk efter Kurs 110 Piastre pr. 20 frcs.

Udførsel. Efter administrative Opgaver udgjorde Udførselen fra Smyrna i 1892 frcs. 103 920 235, mod i 1891 frcs. 87 118 753.

Af Udførselen gik til Tydskland for frcs. 1 529 745, Amerika frcs. 10 732 913, England frcs. 46 142 097, Østerrige-Ungarn frcs. 15 039 295, Belgien frcs. 194 140, Spanien frcs. 3 333 290, Egypten frcs. 632 345, Frankrige frcs. 8 578 345, Grækenland frcs. 346 650, Holland frcs. 6 350 520, Italien frcs. 4 743 130, Portugal frcs. 694 200, Rumænien frcs. 502 865, Rusland frcs. 4 752 980, Tyrkiet frcs. 347 720.

Fabrikationen af Tæpper er den vigtigste Industri i Anatolien, og heri lægger de indfødte Arbeidere en mærkelig Færdighed. Det er i Regelen Kvinderne, de beskæftiger sig med Vævningen, hvorimod Mændene tilbereder og farver Ulden. Industrien er stadig gaaet frem og repræsenterer

nu 6—7 Millioner, medens Prisen varierer efter Kvalitet fra 14—30 frcs. pr. $\square$ Meter. Foruden Tæpper fabrikeres derhos Bomuldstøier og Stoffe af Silke og Bomuld; disse udføres til Rumælien, Grækenland og England, og Produktionen gaar op til 1 Million Stykker. De trykkede Tøier indføres fra Byerne i det Indre og fabrikeres ogsaa i Smyrna, hvor de er bekendt under Navn af Zimberia.

Landbrugsprodukter, bestaaende af Rosiner, Vallonea, Figen, Kornvarer, Bomuld, Opium, Tobak, Olie, Oliefrø, Lakrits, Galæbler, Gummi Tragant og Mastix, Filler, Krap, Huder, Ben, Vox og Kokoner etc., gaar til de ovennævnte Steder.

Mineralske Produkter, bestaaende af Smergel, Antimon, sølvholdigt Bly, Chrom og forskellige Slags Marmor udføres især til England. Af Smergel udføres en stor Mængde over Hamburg, hvoraf ca. 6—700 Tons gaar til Norge; til Porsgrund sendes 200 000 Kvintaler. Prisen er £ $4\frac{3}{4}$ pr. Ton f. o. b. Smyrna.

Jernbaner og Veie. Provindsen Aidin har to Jernbaner, Aidinbanen og Smyrna-Cassababanen.

Linien fra Smyrna til Aidin, der fortsætter til Diner med Sidelinier til Bondja, Sevdikeni, Thyra, Odemish, Socké, Dénizli og Tchivril, er ialt $515\frac{3}{10}$ Km. Omkostningerne ved Linien er fastsat til £ 1 784 000 med en Rente garanti fra Regjeringen for 6 pCt. Regjeringens Gjæld for skyldig Rente var i December 1891 £ 701 000. Nettoudbyttet for de to sidste Aar var 397 762 £ Stg. Aktierne, der i Begyndelsen af 1892 stod i £ 20, er nu faldt til £ 16 nominel Værdi. Anlægsomkostningerne beløber sig til £ Stg. 12 500 pr. Km. Selskabet eier til Liniens Drift 43 Lokomotiver, 117 Passager- og 1019 Godsvogne.

Smyrna Cassabaselskabet aabnede sin Linie for Trafiken i 1866. Porten garanterede en Rente af 5 pCt. af Kapitalen, der fastsattes til £ Stg. 800 000, eller 20 Millioner frcs. I 1872—75 anlagde Staten for egen Regning Stykket Cassaba til Alascheir og overdrog Driften deraf til Selskabet fra 1 Marts 1875 paa Betingelse af, at det skulde give Afkald paa Rente garanti og Nedsættelse af Koncessionstiden. Nu, $\frac{1}{13}$ Marts 1891, skulde hele Linien falde tilbage til Staten; men ved en i 1888 sluttet Konvention har Selskabet erholdt Tilladelse til at bygge en Sidelinie fra Magnesia til Soma over den hyrcaniske Slette og langs med Floden Hyllus og at drive den, saalænge Hovedlinien er i dets Hænder. Længden af denne Sidelinie er 92 Km. og den Sum, for hvilken Regjeringen har forpligtet sig til at tilbagebetale den, er fastsat til $11\frac{1}{2}$ Mill. frcs. eller 125 000 frcs. pr. Km. Hovedliniens Længde er 169 og Sidelinierne $94\frac{6}{10}$, ialt $263\frac{6}{10}$ Km. Selskabet havde efter sidste Opgaver 22 Lokomotiver. Bruttoindtægten var i 1ste Halvaar 1892 ialt £ 54 785, og Udgiften £ 31 133. Aktierne, 20 £, er nu faldt til £ Stg. 13 nominel Værdi.

Der er Tale om at det franske Selskab i Batégnolles skal købe Linien for 36 Mill. frcs. og for egen Regning forlænge den til Ushak og Karahisar.

Sundhedstilstanden var i Begyndelsen af Aaret tilfredsstillende. Senere optraadte sorte Kopper, der fra Juli til Oktober ytrede sig som en voldsom Epidemi, især blandt den lavere græske Befolkning i jødiske og tyrkiske Kvarterer. De frankiske Kvarterer stod ganske tomme,

Skolerne lukkedes efter Generalguvernørens Ordre og Gaderne blev Morgen og Aften bestænket med Karbolsyre. Man anslog Antallet af Døde i 5 Maaneder til 2 400, hvoriblandt i November 606, deraf 540 ikke vaccinerede. De fleste Ofre var Børn indtil 14 Aar. Intet Tiltælde indtraf blandt Revaccinerede. Ogsaa fremmede Søfolk, især fra engelske Dampskibe, var stærkt udsat, da de ikke holdtes ombord, men blandede sig blandt alle Slags Personer. De engelske Hospitaler var overfyldt af Syge, hvoriblandt 6 norske og 2 svenske Søfolk. Heraf døde 2.

Da der under denne Tid var 2 norske og 1 svensk Dampskib i Havnen gjorde jeg Førerne opmærksom paa den herskende Epidemi og tilholdt dem at holde Søfolkene ombord; ved disse strænge Forholdsregler kunde Dampskibene afreise med friske Besætninger.

Ogsaa den sorte Typhus har været hyppig i September. Nogle Tilfælde af Spedalskhed har vist sig, især blandt Fiskere.

Mersina. Høsten var ikke saa god som ventet. Korn og Sesam blev angrebet af Rust og i stor Mængde ødelagt. Bomuldshøsten var dog god og Udførselen oversteg den i 1891. Handelen var meget livlig paa Grund af Bomuldens stadige Stigning i Europa og Efterspørgsel efter Korn i Egypten.

Skibsfarten udgjorde 387 Dampskibe og 574 Seilskibe, dr. ialt 374 000 T., heraf franske 36 000 T., især Messageries Maritimes Paketbaade. Der ankom 2 norske Dampskibe dr. 962 T.

Det østerrigske Lloyds regelmæssigt anløbende Linie har meget bidraget til at udvide Forbindelserne med Østerrige og man kan tilskrive samme samt de nedgaaende Fragter, at Overskuddet af vort Udbytte med Triest udgjør 1 Mill. frcs.

Indførselen, frcs. 14 400 000, oversteg den i 1891 med 3 900 000 frcs. Overskuddet falder især paa Kolonialvarer, samt Manufakturvarer og tomme Sække (frcs. 600 000). Af Udførselen, gaar Hvede til Tyrkiet og Frankrige, Havre til Frankrige, Byg til Spanien og England, hvilket sidste Land optager alt Bomuldsfrø.

For 5 Aar siden havde Mersina neppe 6 000 Indbyggere; nu har den 15 000 og er bleven Sæde for en Pascha. Denne Tilvæxt skyldes Jernbanen, hvis Forlængelse ventes med Utaalmødighed, da den vil forstørre Byen, hvor der nu mangler Boliger. Kapitalister og Grundeiere vil ikke bygge af Frygt for at Jernbanens Endepunkt skal blive Yumurtalik i Stedet for Mersina, hvilket vilde medføre en stor Nedgang i Eiendommenes Værdi, eller, man kunde næsten sige, Havnen Mersinas Ruin.

Tyskland har oprettet et Konsulat her, og man venter Oprettelse af en Dampskibsexpedition for en direkte hamburgsk Dampskibslinie mellem Mersina, Antwerpen, Liverpool og Hamburg.

Provindsen har været meget prøvet af Kvægpest; $\frac{3}{4}$ af Oxerne er medgaaet og der er ikke nok igjen til Jorddyrkningen, hvorfor man kan se, dels Kameler, dels Kvinder, foran Plougen, medens mange Eiendomme er ubrugt og Beboerne udvandret til Amerika.

I Uveiret den 25de Januar forliste mange Skibe.

F. W. Spiegelthal.

Galatz.

Aarsberetning dateret 3 Juni 1893.

Fra fremmede Steder ankom til Hovedstationen i Ballast 22 norske Dampskibe og med Ladning 12, tilsammen 34 dr. 40 480 Tons. Til Vicekonsulsstationerne i Ballast 14 og med Ladning 11, tilsammen 25 dr. 31 274. Der afgik med Ladning til fremmede Steder fra Hovedstationen 34 Skibe dr. 40 480, fra Vicekonsulsstationerne 23 dr. 28 865.

Af svenske Skibe ankom 1 dr. 1 218 Tons. Oppebaarne Konsulat-afgifter af norske Skibe ved Hovedstationen frcs. 2 506.80, ved Vicekonsulsstationerne frcs. 2 345.

Baade Hvede- og Maishøsten gav et meget rigeligt Udbytte i 1892. Imidlertid har Udførselen fra Sulina Mundingen været mindre end de tre foregaaende Aar, og dette kom hovedsagelig af Karantænebestemmelser overfor Kolera, som afbrød alle Forbindelser og Fart paa Nedre-Donau. Hvedehøsten beløb sig til 21 240 000 Hektl., Byghøsten 7 315 000. De fornemste Udførselsartikler fra Sulinas Munding var i 1892: Korn, 28 462 500 Hektl. mod 29 920 000 i 1891, Melstoffs 19 413 Tons mod 15 622 i 1891, Vin, 63 Ton mod 900 i 1891 og 2 276 i 1890, Planker 1 935 329 Stkr. mod 4 387 660 i 1891, Naaletræ, Kbm. 217 000 mod 290 000 i 1891.

Importstatistiken er kun færdig for engelsk Kul og russisk Petroleum. Sifrene viser for Kul 258 000 Tons, Petroleum 9 255 Tons og 110 070 Kasser.

Fra Sulina afgik i 1892 1427 087 Tons, ca. 11 000 mindre end i 1891. Heraf var Dampskibe 1 124 dr. 1 309 715 Tons, Seilskibe 1 108 dr. 77 372. Middeltonnagen af Dampskibe 1 200 Tons.

I 1889 deltog Norge med 12 Dampskibe dr. 11 519, 1890 26 dr. 29 215, 1891 29 dr. 34 455, 1892 42 dr. 49 095 Tons.

I 1892 har Braila været besøgt af 700 Dampskibe dr. 787 279, Galatz 325 Seilskibe og 747 Dampskibe tilsammen dr. 736 500, Constanza 140 Dampskibe, 120 Seilskibe tilsammen dr. 11 116.

Importen fra Constanza har været værdsat til frcs. 5 744 000, Exporten 9 428 600. Der udførtes 80 933 Tons Korn og 9 500 Tons Olifrø, 484 T. Ost og 44 095 Stykker Faar.

Rumæniens Statsbudget for 1893—1894 var: Indtægter 188 379 500 og Udgifter den samme Sum. Statsgjælden beløb sig 1ste April 1893 til ca. 1 043 Millioner frcs.

Ifølge Lov af 2den Juni 1892 er de gamle Landbrugs-Kreditkasser ophævet, og en ny Indretning „Credit agricole“ med en Kapital af 20 Millioner frcs. har begyndt sin Virksomhed. Pengene er indskudt af Staten. Maximumsudlaanet har man sat til 1 000 frcs. og Minimum 50 frcs. Renten er 10 % pr. Aar for Udlaan og 12 % ved Fornyetelser.

Forat ophjælpe Landbruget i en større Skala foreslaaes Oprettelsen af en „Banque de crédit agricole“. Forslaget vil snarest muligt blive forelagt Deputerkamret.

Jernbanebudgettet viser en Indtægt af ca. 48 Millioner frcs. og en Udgift af ca. 34 Millioner. Resultatet vil sandsynligvis være under Forventningerne, da et ganske exceptionelt daarligt Veir har raset i hele Landet. Trafiken afbrødes om Vinteren af enorme Snemasser, og om Vaaren forårsagede Oversvømmelser forlængede Afbrydelser, ødelagte Veie og Broer, hvilket nødvendiggjorde kostbare Rekonstruktionsarbejder.

Dokkerne i Galatz og Braila har været i fuld Brug, men har endnu ikke naaet den Betydning for Kornhandelen, som Fremtiden uden Tvivl vil give, naar Begyndelsesvanskelighederne er overvundne.

For Importens Vedkommende funktionere Dokkerne tilfredsstillende. Losning af Varer og deres Forsendelse til det Indre af Landet foregaar med meget mere Regelmæssighed og Lethed end før, og Udgifterne er nu reguleret efter en fornuftig Maalestok.

De indre Havnebasiner, som tilhøre Dokkerne, er vanskelig at komme ind i for store Skibe paa Grund af utilstrækkelig Dybde; thi Sand og Mudder samler sig som rimeligt hurtigere her end i den aabne Flod. Basinerne er konstrueret med en Vandstand af kun 5 Meter ved Lavvande og dette gjør al Bevægelse vanskelig for store fuldlastede Dampskibe. Om Vinteren har Bassinerne været et ypperligt Tilflugtssted mod Drivisens Farer.

Beholdninger af Korn 1ste Januar 1893 var: I Galatz: Hvede 200 000 Hektl., Rug 92 000, Mais 175 900, Byg 148 000, Havre 5 000. I Braila: 356 000 Hektl. Hvede, 13 700 Rug, 108 200 Mais, 116 670 Byg, 8 900 Havre.

I Sulina fandtes der 100 000 T. ombord paa Lægtere.

Agerdyrkningsministeren har bekendtgjort, at der vil tilstaaes Rumænere som Fremmede, der ønsker at udvinde Petroleum i Landet, Concessioner. Disse skal gjælde for 10 Aar. Petroleumsudvinding maa ikke paabegyndes nærmere end 50 Meter fra et Sted, hvorpaa der allerede arbeides. En Concessions Overflade maa ikke være mindre end 3 Hektar og ikke større end 10.

Den monopoliserede Handelsflaade i Rumænien bestaar af 32 Jernlægere og 3 Bugserbaade for Transport af Varer paa Donau, især Salt fra Rumæniens Saltværker; det skal være Meningen at forøge den med 30 Lægere samt købe et Passagerdampskib for Fart paa Donau og to andre for Søfart.

Den Arm af Donau, som tilhører Rumænien, er opfyldt af et stort Antal Øer, hvis samlede Areal beløber sig til ca. 400 000 Hectar. Alle disse Øer er udyrkede og tilhører Staten. Regjeringen har udtænkt det Projekt at udtørre disse Øer, for at de skal kunne dyrkes og tænker paa at begynde med Øen St. Georges, der tilhører Sulinadistriktet. Det brugbare Terræn paa denne Ø beløber sig til 130 000 Hectar. En foreløbig Overenskomst, som skal være forelagt for Kammeret, er bleven sluttet med et Kompani, ifølge hvilken et Stykke af Øen, stort nok til at gjøre Forsøg i en stor Skala, er overladt Entreprenørerne. Forsøgets Varighed er fastsat til 2 Aar. Hvis Resultatet bliver tilfredsstillende og afgjørende skal Kompaniet modtage en Godtgjørelse paa 400 000 frcs., hvis det ikke opnaar en endelig Concession paa hele Foretagendet, der vil blive udsat til Licitation.

Uddybningen mellem den 8de og 18de Milliaire af Sulinkanalen, som den europæiske Donaukommission har ladet udføre, skal aabnes til Høsten. Dette Gjennemsnit vil forkorte Veien med 4 Mil og bringe en af Flodfartens Hindringer til at svinde. Det næste store Arbeide der skal udføres i Sulinkanalen, vil blive en Uddybning mellem den 18de og 27de Milliaire samt Uddybning af Sulinas Munding.

Fragterne var lavere i 1892 end det foregaaende Aar. Den laveste var 8 sh. 6 d i Marts og April fra Donau til Storbritannien og den højeste

18 sh. 6 d i Oktober. Middelfragten var 11 sh. 9 d mod 15 sh. 6 d i 1891. Fra Sulina var 7 sh. Minimumsfragt i Marts og April, Maximum 13 sh. 6 d i Oktober. Middelfragten var 9 sh. 8 d mod 13 sh. 6 d i 1891. Lægterfragten fra Galatz og Braila til Sulina holdt sig omtrent som i 1891 d. v. s. 4 à 4½ d pr. Quarter og 6 à 9 d henimod Flodfartens Slutning, deri ogsaa Overvintring iberegnet.

Donau blev islagt den 27 December 1891 og var fri igjen den 11 Februar 1892. Sidste Vinter var Floden lukket til Braila og Sulina den 29 December 1892 og Farten begyndte igjen 9 Marts 1893.

Dybden paa grunde Steder i Sulinaflodarmen varierede mellem 20 Fod 3 Tommer (engelsk) i April til 17 Fod 1 Tomme i September—Oktober.

Rumæniens Handel med fremmede Lande var i 1891: Indførselen ca. 437 Mill. frcs. og Udførselen ca. 275 Mill., saaledes fordelt: Tyskland, Indførsel ca. 140 Mill. frcs., Udførsel ca. 31 Mill. England I. 115, U. 144. Østerig-Ungarn I. 71, U. 23. Belgien I. 19, U. 41. Bulgarien I. 2.2, U. 3.2. Frankrig I. 42, U. 10. Grækenland I. 1.4, U. 0.38. Holland I. 2.05, U. 4.2. Italien I. 6.8, U. 6.2. Rusland I. 13.2, U. 3.3. Schweiz I. 8.6, U. 0.4. Tyrkiet I. 14, U. 6.8.

Opgaver over Handelen med Norge og Sverige findes ikke i den officielle Statistik; thi Meltransporten til de forenede Riger figurerer under Benævnelsen „Gibraltar for Ordre“ eller ogsaa under „England“, da Ladningerne ikke gaar direkte til skandinaviske Havne.

Det samme er Tilfældet med Varer, som komme fra Norge og Sverige, der sorteres under det Land, hvorfra Varen er afskibet.

Høsten i 1893 tegner sig til at blive god; thi den Sæd, der blev lagt i Jorden sidste Høst, har holdt sig uden Vanskelighed i den lange og strenge Vinter. Arbeidet med Vaarsæden er foregaaet regelmæssig. Overflod af Regn fulgt af varmt Veir har drevet Vegetationen meget fremover. Det er kun Oliefrøet, som har taget Skade af Vinterkulden, der ødelagde store Partier.

Sundhedstilstanden i Landet er meget tilfredsstillende, der hersker ingen Epidemi, og takket være Sanitetsvæsenets kraftige Forholdsregler, har Rumænien været sparet for Kolera, som rasede i de halvtropiske Lande. Der har ikke været nogen Kvægsygdom i 1892.

Louis Mendl.

Antwerpen.

Skibsfarten 1892.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. frcs.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	149	58 276	3	2 892	143	61 168	104	48 477	677 049
” Norge til Vicekonsuls- stationerne	93	25 610	1	300	94	25 910	8	2 525	333 275
” Sverige til Hovedsta- tionen	7	3 278	-	-	7	3 278	7	3 278	59 890
” Sverige fra Vicekon- sulsstationerne	17	6 491	-	-	17	6 491	3	2 404	114 200
” andre LandetilHoved- stationen	93	57 625	12	6 883	105	64 508	43	31 354	1 985 304
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne	18	7 921	-	-	18	7 921	13	4 640	186 310
Ialt	368	159 201	16	10 075	384	169 276	178	92 678	3 356 028
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	65	29 589	27	12 932	92	42 521	60	29 528	266 070
” Norge fra Vicekon- sulsstationerne	5	1 098	67	18 765	72	19 863	6	1 962	7 590
” Sverige fra Hovedsta- tionen	6	2 463	2	1 093	8	3 556	3	1 475	13 300
” Sverige fra Vicekon- sulsstationerne	1	190	17	4 864	18	5 054	-	-	2 300
” andre Lande fra Ho- vedstationen	78	45 251	80	41 022	158	86 273	91	52 106	659 020
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne	23	5 868	22	11 041	45	16 909	18	7 607	44 061
Ialt	178	84 459	215	89 717	393	174 176	178	92 678	992 341

Af svenske Skibe ankom 171 dr. 94 504 Ton.

Konsulatafgifter ved Hovedstationen: Af norske Skibe frcs. 9 439.90, af svenske frcs. 5 736.30. Ved Vicekonsulsstationerne: af norske 3 330.35, af svenske 635.25. Norske Expeditionsafgifter 945.84, svenske 119.60. Af Konsulatafgifter tilfaldt Konsulskassen ialt frcs. 17 159 og af Expeditionsafgifter frcs. 1 065.44, tilsammen frcs. 19 141.80.

Aarsberetning dateret 31te Mai 1893.

En Sammenligning med de 2de foregaaende Aar udviser for norske og svenske Fartøier følgende Forhold:

					Deraf Dampskibe.	
					Antal.	Drægtighed.
I 1890 ankom	347 norske	Fartøier	tils.	137 849 R.-T.,	149	67 798 R.-T
- 1891 —	394 —	—	-	167 505 —	151	78 168 —
- 1891 —	384 —	—	-	169 276 —	178	92 679 —
- 1890 —	181 svenske	—	-	86 484 —	142	74 408 —
- 1891 —	178 —	—	-	84 199 —	147	75 017 —
- 1892 —	171 —	—	-	94 504 —	147	85 518 —

Den vistnok ikke synderlig store Stigning i de forenede Rigers Skibsfart i de sidste Par Aar skyldes væsentlig Forøgelsen af den hertil ankomne Dampskibstonnage af saavel norske som svenske Fartøier.

De forenede Rigers Skibsfart var saaledes fordelt paa Distriktets Havne:

	Norske.		Svenske.	
	Antal.	Drægtighed.	Antal.	Drægtighed.
Antwerpen	255	128 954 R.-T.	154	87 443 R.-T.
Gent	44	14 743 —	16	6 709 —
Ostende	83	25 222 —	1	352 —
Louvain	2	357 —	—	— —

Regelmæssig Dampskibsforbindelse underholdtes i 1892 mellem Antwerpen og de forenede Riger af følgende Linier:

1. Antwerpen—Gøteborg en Gang ugentlig for Passagerer og Stykgods.
2. Antwerpen—Malmø—Stockholm omtrent en Gang hver fjortende Dag, væsentlig for Stykgods.
3. Antwerpen—Christiania en Gang ugentlig for Passagerer og Stykgods.
4. Antwerpen—Bergen (via engelsk Kulhavn) ca. en Gang hver tredie Uge.

Disse sidste Baade returnerer hertil fra Vignæs med Kis.

Ved Distriktets Stationer paamønstreredes ialt 388 Mand paa norske og 42 Mand paa svenske Fartøier, samt afmønstreredes respektive 404 og 41 Mand.

Ved frivillige Bidrag til den herværende Sømandsmission indbetaltes frcs. 609.

Af opsparede Hyrebælb hjemsendtes gennem Generalkonsulatet for norske Sømænd frcs. 9 143.00 og for svenske frcs. 5 486.20.

Gennem det herværende „Scandinavian sailors temperance home“ hjemsendtes desuden et betydeligere Bælb.

Med Hensyn til Rømninger har Forholdene her paa Pladsen i det forløbne Aar stillet sig bedre end tidligere, idet der fra norske Fartøier kun anmeldtes 16 Mand og fra svenske 3 Mand som rømte. Denne Forbedring skyldes vistnok for en ikke ringe Del, at det i forrige Aar lykkedes Generalkonsulatet at faa bragt saa stærke Bevisligheder tilveie mod enkelte herværende Runnere, at nogle straffedes og andre blev udviste, hvorefter større Forsigtighed har været iagttaget fra disse egentlige Anstifteres Side.

Som i Generalkonsulatets forrige Aarsrapport omhandlet, har Generalkonsulatet allerede tidligere taget Initiativet til, at der ved Paamønstringer paa Fartøier, der gaar i oversøisk Fart eller naar vedkommende Mandskaber mønstrer paa ubestemt Tid, i Kontrakten indtages en Clausul om, at „Sømanden skal være berettiget til Afmønstring, saafremt Fartøiet bestemmes til Santos“. Da Sundhedstilstanden paa dette Sted — efter hvad der har kunnet bringes i Erfaring — neppe har bedret sig synderlig i det forløbne Aar, har man ogsaa senere i lignende Tilfælde stadig anstrængt sig for at faa en saadan Clausul indtaget i Kontrakten og kan det med Tilfredsstillelse konstateres, at der i den senere Tid kun meget sjelden har været reist

nogen stærkere Indvending mod denne Forholdsregel fra vedkommende Skibsføreres Side.

Skibsfarten. Antwerpens Havn har i 1892 været besøgt af tilsammen 4 319 Fartøier udmaalende 4 474 603 R.-T. Drægtighed. Heraf var fra Storbritannien & Irland 2 396 dr. 2 415 462 R.-T., Tyskland 708 dr. 872 049 T., Belgien 283 dr. 443 113 T., Frankrige 118 dr. 115 708 T., Norge 255 dr. 128 954 T., Danmark 149 dr. 115 184 T., Sverige 154 dr. 87 443 T., Grækenland 29 dr. 50 609 T., Holland 75 dr. 84 447 T., Italien 30 dr. 33 842 T., Spanien 48 dr. 40 315 T., andre Lande 74 dr. 87 477 T., tilsammen 4 319 dr. 4 474 603 R.-T.

Sammenlignet med de foregaaende 20 Aar har Stedets Skibsfart undergaaet følgende Udvikling:

1872 Antal 4 206, Tonnage 1 660 984, Drægtighed pr. Skib 347, 1873 A. 4 817, T. 2 031 399, D. 422, 1874 A. 4 548, T. 2 129 839, D. 470, 1875 A. 4 267, T. 2 146 797, D. 503, 1876 A. 4 413, T. 2 480 771, D. 555, 1877 A. 4 267, T. 2 449 837, D. 574, 1878 A. 4 583 T. 2 775 034, D. 606, 1879 A. 4 111, T. 2 859 440, D. 996, 1880 A. 4 483, T., 3 063 825, D. 683, 1881 A. 3 936, T. 2 876 379, D. 731, 1882 A. 4 242, T. 3 401 544, D. 802, 1883 A. 4 362, T. 3 788 095, D. 868, 1884 A. 4 102, T. 3 427 021, D. 835, 1885 A. 4 198, T. 3 393 527, D. 808, 1886 A. 3 963, T. 3 400 945, D. 858, 1887 A. 4 176, T. 3 658 900, D. 876, 1888 A. 4 272, T. 3 869 980, D. 906, 1889 A. 4 379, T. 4 050 706, D. 925, 1890 A. 4 550, T. 4 493 043, D. 987, 1891 A. 4 461, T. 4 693 238, D. 1 052, 1892 A. 4 319, T. 4 474 603, D. 1 035.

Det vil af ovenstaaende Tabel sees, at medens Antallet af Skibe i de sidste 20 Aar har holdt sig nogenlunde stationært, idet samme kun har fluktueret mellem 3 936 i 1881 og 4 817 i 1873, er Tonnagen gaaet op fra 1 666 984 i 1872 til 4 693 238 i 1891 samt Fartøiernes Gjennemsnitsdrægtighed fra 374 i 1872 til 1 052 i 1891. Tonnagen var i 1892 218 635 R.-T mindre end i det foregaaende Aar. Stedets Skibsfart har mere og mere Tendens til at besørgeres af større Fartøier, særlig Dampskibe mellem 500 og 1 500 R.-T. hvilket Forhold illustreres ved nedenstaaende Opgave for de tre sidste Aar.

	1890.	1891.	1892.
Fartøier under 250 R.-T.	410	405	372
— fra 251—500	719	762	698
— - 501—1 000	1 725	1 503	1 575
— - 1 001—1 500	695	683	625
— - 1 500—2 000	552	587	567
— - 2 001 og derover	431	520	484

Det er antageligt at denne Tendens for en ikke uvæsentlig Del skyldes de høie Afgifter, især Fyr- og Lodspenge, der falder med forholdsvis størst Tyngde paa Seilskibe og mindre Dampere. Den almindelige Klage over diss Afgifter har endnu ikke ledet til nogen Nedsættelse: men da det mere og mere viser sig, at meget af den Trafik, som under andre Omstændigheder naturlig vilde have kommet Antwerpen tilgode, nu i en betænkelig Grad søger hen til andre continentale Havne, saasom Hamburg, Rotterdam og Dunkerque, er det vel at haabe, at Antwerpen snart vil faa sit berettigede Ønske i denne Henseende opfyldt og at den belgiske Stat til Fordel

herfor vil bringe de nødvendige Offre. En for dette Øiemed allerede for længere Tid tilbage nedsat Kommission har imidlertid endnu ikke kommet til noget endeligt Resultat.

Et andet Spørgsmaal, der ogsaa har megen Interesse for Antwerpens Skibsfart, er Spørgsmaalet om Foranstaltninger til at holde Schelden fri for Is under strenge Vintre. Dette Spørgsmaal har heller ikke kunnet finde nogen Løsning paa Grund af de formentlige stridende Interesser mellem den belgiske Stat og Byen Antwerpen, idet den første hævder at Omkostningerne herved bør afholdes af den væsentlig interesserede Part, nemlig Staten Antwerpen, medens dennes Styrelse mener, at Udgifterne billigvis bør udredes af Staten, gennem hvis Territorium Seilleden gaar, og som ogsaa oppebærer de Fordele, som flyder deraf. Sidste Vinter, der gennemgaaende var mild, frembød imidlertid ikke synderlige Hindringer. idet kun Seiladsen for Træseilskibe i nogle Dage var standset paa Grund heraf. Men at Foranstaltninger til saavidt muligt at hindre Gjentakelse af en Isblokade som den, der i 1891 i mere end en Maaned ganske standsede hele Antwerpens Skibsfart, snarest maa træffes, synes de fleste nu at være enige om, og da Omkostningerne hermed neppe ville være overdrevent store, tør det vel antages, at noget i denne Retning snart bliver gjort.

Til de øvrige belgiske Havne ankom i 1892 sammenlignet med det foregaaende Aar følgende Antal Fartøier:

	1891.		1892.	
	Antal.	Drægtighed.	Antal.	Drægtighed.
Til Ostende	604	256 651	494	186 815
- Gent	1 015	493 798	978	499 974
- Termonde	9	799	4	508
- Nienport	82	23 714	61	18 496
- Louvain	12	1 701	12	1 747
- Bruxelles	146	21 471	133	23 264

Spørgsmaalet om ved en dyb Kanal at gjøre Bruxelles til en Søhavn, hvortil Fartøier af større Dybgaaende skal kunne gaa op, er stadig proporeret, men uden at Projektet synes at være naaet synderlig nærmere sin Realisation end tidligere.

At Skibsfarten paa Antwerpen i det foregaaende Aar ikke har vist nogen større Udvikling end skeet, skyldes foruden de almindelige trykkende Konjunkturer, vistnok ogsaa for nogen Del den i Aarets sidste Del, her saavel som andetsteds i Melleuropa herskende Koleraepidemi med deraf følgende Kvarantæne for Fartøier kommende til og fra Antwerpen.

Skibsudgifterne i Antwerpen er væsentlig de samme som tidligere.

Lodspengene betales efter en Scala inddelt efter dybgaaende i „Palm“ (20 Decimeter) uafhængigt af Tonnagen og er som før bemærket meget høje.

Fyrpengene beregnes efter 22 ct. pr. Reg.-Ton tilsammen for ind- og udgaaende; og Dokpengene efter følgende Scala:

For Skibe af 85 R.-T eller mindre	fr. 0.40	+	15 %	pr. R.-T.
- — - 85 til 128 R.-T.	- 0.53	—	—	
- — - 129 - 171 —	- 0.58	—	—	
- — - 172 - 214 —	- 0.64	—	—	
- — - 215 - 257 —	- 0.76	—	—	
- — - 258 R.-T. og større	- 0.82	—	—	

For Fartøier, som ikke gaar ind i Dokken, men som kun lægger til ved Kaien, betales 22 ct. + 15 % pr. R.-T. (Fartøiets Plads anvises af Havnekapteinen). Skibe af indtil 21 Fods Dybtgaaende kan almindeligvis komme ind i Dokkene, men mere dybtgaaende Fartøier maa først delvis udlosse paa Floden, hvor der er mindst 27 Fod ved Lavvande.

For vaad Sandballast leveret af Havnevæsenet langs Siden betales efter fast Taxt frs. 1.30 pr. Ton, samt for tør Ballast leveret af private Personer (hvorfor der imidlertid ikke er nogen fast Taxt) betales ca. frs. 2.00 à frs. 2.50 leveret frit ombord.

De ordinære Udgifter for et Fartøi paa ca. 550 R.-T. Drægtighed, som ankommer til og afgaar fra Antwerpen med Ladning, vil stille sig omtrent saaledes:

A. Seilskibe (af ca. 17 Fods dybgaaende)		
Lodspenge for Indgaaende	frs.	417.38
Do. - Udgaende	-	358.73
Doklods for hver Flytning af Skibet	-	19.00
Lods for ind og ud af Dokken ca.	-	62.00
Dokafgift	-	518.65
Fyrpenge for Ind og Udgaende	-	121.00
Mæglergebyr.	ca. -	125.00
Porto og Diverse	-	40.00
Ind- og Udklarering	-	50.00
Commissaire maritime	-	28.00

Tilsammen frs. 1 779.76

Hertil kommer Buxering efter en Tarif af 1 sh. pr. R.-T. for Fartøier kommende vest- eller søndenfra og af 1 fr. for Fartøier kommende nord- eller østenfra.

B. Dampskibe (af ca. 15 Fods dybgaaende)		
Lodspenge fra Søen til Vlissingen	frs.	118.52
— - Vlissingen til Antwerpen	-	49.00
— - Antwerpen - Vlissingen	-	35.00
— - Vlissingen tilsøs	-	32.00
— for ind og ud af Dokken	-	5.00
Dokafgift	-	518.65
Fyrpenge ind og ud	-	121.00
Mæglergebyr ca.	-	100.00
Porto og Diverse	-	50.00
Ind- og Udklarering	-	50.00
Commissaire maritime	-	16.50
Dok-Lods og Baadmænd	-	75.00

Tilsammen frs. 1 170.67

For Vintersæsonen kommer et Tillæg i Lodspenge af ca. 30 % for saavel Seil- som Dampskibe.

For Dampskibe, som flere Gange i samme Aar besøger Antwerpen, finder følgende Reduktion i Dokafgifterne Sted:

for 3die Reise	$\frac{3}{4}$	af Afgiften
- 4de —	$\frac{1}{2}$	- —
- 5te —	$\frac{1}{4}$	- —

Som en forestaaende Forbedring ved Havneforholdene her paa Pladsen kan anføres, at der i forrige Aar er dannet et Consortium med en Kapital af et par Millioner frcs. til Opførelse af nye store Kornmagasiner. Herved vil blandt andet undgaaes for en Del den udstrakte Benyttelse af Lægtere, som for Tiden er til ikke liden Ulempe for Bevægelsen i Dokkerne.

For **Gands og Østendes** Vedkommende stiller Skibsudgifterne sig betydelig billigere eed i Antwerpen.

For Gand er saaledes Lodspengene for et Skib af ovennævnte Drægtighed og Dybgaaende pr. Sommertaxt (med forholdsmæssig Tillæg af Vintertaxt):

Seilskibe for indgaaende ca. frcs.	320
Do. - udgaaende - -	249
Dampskibe - indgaaende - -	170
Do. - udgaaende - -	112

Dokafgiften er 35 ct. pr. Register-Ton; for Buxering er der ingen fast Taxt men betales efter Akkord. For Ballast betales ca. 40 ct. pr. Ton fob.

Nye Tørdokker af en Længde af 426 og en Bredde af 42 Fod er fuldendte i Aarets Løb.

Kanalen fra Terneusen til Gand kan passeres af Fartøier af indtil 295 Fods Længde og 38 Fods Bredde, 17½ Fods Dybgaaende samt med indtil 2 500 Tons Last.

Til **Ostende** kommer Lodspengene for Fartøier af ovennævnte Drægtighed og dybgaaende efter Sommertaxt paa ca. 135 frcs. for indgaaende og ca. 92 frcs. for udgaaende for Seilskibe (med nogen Reduktion, saafremt Fartøiet indslæbes af Buxerbaad); samt resp. 92 frcs. og 64 frcs. for Dampskibe.

Efter Vintertaxten beregnes et Tillæg af ca. 10 %. Anløber et Fartøi **Ostende** som „windbound“ betales kun halve Lodspenge.

Dokpengene udgjør 30 ct., Slusepengene 7 ct. og Fyrpengene 17 ct. pr. Register-Ton.

Ballast koster frcs. 1.87 pr. Ton.

Fragtmarkedet stillede sig gennemgaaende endnu ugunstigere i 1892 end i 1891 saavel for de regulære Liniers som for „outsiders“ Vedkommende. De Fragter, som formentlig har givet det bedste Resultat, har været River-Plate Hidfragterne for større Fartøier med nogle og tyve sh. pr. Ton, samt for Petroleumtankskibene. Ligeledes enkelte regulære Linier.

Udfragterne har gennemgaaende været yderlig slette.

For følgende Pladse har der i Aarets Løb været afsluttet saadanne:

Udfragter. Dampskibe til Piræus, Smyrna, Vola, Saloniki, Konstantinopel, Nicolajew 10 à 12 sh., Odessa 7 sh. 6 d, La Plata 11 à 12 sh., Brasilien 17 sh. 6 d, Kristiania 7 sh. 6 d, alle med Stykgods, Randers med Klid 14 sh., Stockholm med Hvede frcs. 8.50, Tunis med Stykgods frcs. 12, København med Sten og Klid frcs. 10, Montreal med Stykgods 8 sh., Vestkysten af Amerika for tungt Gods 22 à 25 sh., for „maalegods“ à 40 Kbf. pr. Ton 25 à 35 sh., Melbourne & Sydney 20 à 30 sh.

Seilskibe til San Francisco 12 à 12 sh. 6 d, Valparaiso 14 à 15 sh., Buenos Ayres 15 sh., alle med Stykgods, Rio de Janeiro med Cement

15 sh., med Stykgods 17 à 19 sh., Savannah, Charleston og Wilmington med Cement 4 à 6 sh., New Orleans med Cement 7 sh. 6 d, New York og Philadelphia med Stykgods 4 sh. 6 d, Pensacola med Fosfat 3 à 4 sh., Øresund med Fosfat 5 à 5 sh. 6 d, Randers med Klid frcs. 15 à 17, Paysandu med Jernbaneskiner 22 sh. 6 d, Porsgrund med Fosfat 4 sh. 6 d, Hernøsand med Sølvsand frcs. 1.50, Adelaide med Cokes 15 sh., Haiti med Stykgods 15 sh. 6 d.

For Hidfragter har der været betalt: Fra La Plata med Huder 32 sh. 6 d—40 sh., med Korn dalende fra 27—20 sh., Sortehavet med Korn 10 sh. 6 d—17 sh., Baltimore med Korn 3 sh. 1½ d pr. Quarter, Cimpogas med Sukker 25 sh. pr. Ton, Grækenland med Mineralier 8 sh. à 10 sh. 6 d, Darien med Trælast 92 sh. 6 d pr. Std., Akyab med Riis 37 sh. 6 d pr. Ton, Rio Grande do sul med Huder & Horn 32 sh. 6 d, Bahia Blanca med Korn 26 sh., Pensacola med Trælast £ 4. 16. 3, Paysandu med Huder 39 sh., Savannah med Logwood 29 sh., Arendal, Kristiansand, Grimstad, etc. med Trælast frcs. 23 à 25 pr. Std., Skien med Trælast frcs. 26 à 30 pr. Std., Fredrikstad & Fredrikshald med Trælast frcs. 30 pr. Std., Gefle med Trælast frcs. 31 à 35 pr. Std., Sandarne, Borgå med Trælast frcs. 34 pr. Std.

Der har i den senere Tid været afsluttet, og der vil formodentlig fremdes blive tilbudt af nogle herværende Mæglere, Mineralfragter fra Sydfrankrige til Antwerpen til ca. 11 à 12 frcs. pr. Ton; men Betingelserne i Certepartierne stiller sig saa ugunstige for Fartøjerne, at der af saadanne Befragtninger neppe kan resultere andet end Tab, hvorfor Redere bør tilraades megen Forsigtighed ligeoverfor disse Fragter.

Til nogen Udsigt til Bedring synes der i hvert Fald for indeværende Aars Vedkommende ikke at være noget Tegn og der hersker her almindelig Mistillid blandt alle, som har med Skibsfarten at gjøre.

Trælastmarkedet. Efter de officielle Opgaver som hidtil har kunnet tilveiebringes, blev der i de sidste 5 Aar indført følgende Kvanta Trælast til Antwerpen:

Meter cube:	1892.	1891.	1890.	1889.	1888.
Huggen Gran og Furu . .	19 487	12 606	16 069	11 466	15 058
Saget Do. over 5 ct. . .	180 480	155 382	133 135	106 855	128 960
Do. Do. under 5 ct. . .	112 699	101 725	111 115	73 181	107 584
Kassebord for Glas . . .	55 888	60 961	70 986	75 620	60 792
Eg	14 717	15 484	8 297	11 900	14 774
Teak	755	607	629	477	973
Tilsammen m ³	384 026	346 765	340 231	279 499	328 141

Fordelt paa følgende Lande stillede Importen sig i de to sidste Aar saaledes:

	1892.	1891.
Norge	68 571 m ³	70 459 m ³
Sverige	146 433 -	127 831 -
Finland	54 812 -	42 963 -
Rusland	68 667 -	62 583 -
Preussen	8 828 -	11 531 -
Amerika	26 547 -	24 405 -
Øvrige Lande . . .	10 168 -	6 993 -
tilsammen	384 026 m ³	346 765 m ³

Sammenlignet med de 2 foregaaende Aar fordelte Importen fra Norge, Sverige og Finland sig med Hensyn til Dimensioner saaledes (alt i Antal Stykker med Undtagelse af Kassebord):

Fra	Planker			Battens			
	3" & 4" ×10—13	3"×9"	3"×6" à 8"	2½"× 8" à 9"	2½"×7"	2½"×6½"	2½"×6" og mindre.
Norge . . .	170	44 937	14 651	143	238 170	274 508	116 820
Sverige . .	4 948	95 384	38 384	27 130	469 196	133 506	227 463
Finland . .	1 893	15 782	15 271	5 445	214 485	107 898	159 130
Tils. 1892	7 011	156 103	68 306	32 718	921 851	515 912	503 413
" 1891	12 139	164 218	67 500	23 401	683 965	344 287	369 174
" 1890	5 937	106 829	51 132	10 851	769 806	268 469	364 683

	Skaarne Bord				Høvlede Bord.	Kassebord af 15/16 mm. Tykkelse.	
	2"	6 1/4"	5 1/4"	1 1/4", 3/4"		Ant. Stkr.	m ³
Norge	10	6 505	984	12 796	157 940	11 754 627	30 205
Sverige	325 768	325 007	356 984	2 722 819	182 694	5 637 945	21 011
Finland	95 306	197 281	94 654	790 121	—	761 036	3 071
Tils.							
1892	421 084	528 793	452 622	3 525 736	340 634	18 153 609	54 287
" 1891	510 488	358 337	420 081	3 137 699	593 259	19 779 594	59 448
" 1890	297 046	319 436	325 614	4 357 937	623 855	20 859 667	70 199

Fra de forenede Rigers vigtigste Konkurrenter her paa Pladsen, nemlig Rusland og Tyskland, importeredes af følgende Dimensioner fra nedenstaaende Havne (alt i Antal Stykker med Undtagelse af Kassebord):

Fra	Bjælker.	Poutreller.	Planker 3"×7" & 3"×10"	Battens 2 1/2"× 6" à 8"
Riga	12 462	1 901	305 532	257 233
Hvidehavet, Libau, Windau . .	—	1 285	447	871
St. Petersburg, Cronstadt . .	—	—	—	—
Danzig	—	8 799	—	—
Stettin, Rügenwalde	—	1 764	—	—
Königsberg	—	—	1 500	—
Tilsammen 1892	12 462	13 749	307 479	258 104
— 1891	4 432	14 666	273 568	273 512
— 1890	5 960	11 325	231 675	130 798

Fra	Bord				Kassebord m ³
	2"	6 1/4"	5 1/4"	1 1/4" & 3/4"	
Riga	61 671	27 888	—	218 998	185
Hvidehavet, Libau, Windau . .	1 825	141 505	121 412	529 606	693
St. Petersburg, Cronstadt . .	9 166	—	—	166 868	723
Danzig	—	—	—	—	—
Stettin, Rügenwalde	—	—	—	—	—
Königsberg	1 011	—	—	—	—
Tilsammen 1892	73 673	169 393	121 412	915 472	1 601
— 1891	16 084	105 920	100 309	724 661	1 513
— 1890	20 661	122 707	158 278	558 790	787

Fra Floridahavnene importeredes i 1892 af Planker af 3" Dimension og derover 26 887 Stkr. mod i 1891 15 090 og i 1890 18 249 Stkr., samt af Bord af 2" 97 478, af $\frac{6}{4}$ " 86 428, af $\frac{5}{4}$ " 51 939, af $\frac{4}{4}$ " 123 641 Stkr. mod i 1891 respektive 120 028, 84 135, 17 581 og 104 789 Stkr., samt 1890 respektive 61 202, 43 918, 9 736, 132 523, alt i Antal Stykker.

Som det fremgaar af ovenstaaende Opgave er Importen hertil af Battens ($2\frac{1}{2}$ " $\times$ 6" til 9" og mindre) fra de forenede Riger og Finland i 1892 gaaet op til det betydelige Antal af 1 973 894 Stkr. mod i 1891 af 1 420 827 Stkr., i 1890 af 1 413 809 Stkr. og i 1889 af 1 032 443. Importen af Battens har saaledes i Løbet af 3 Aar næsten fordoblet sig.

Importen af $\frac{4}{4}$ " Bord, hvoraf en Del gaar til Forfærdigelse af Kasser og Fustager, er ogsaa tiltaget i 1892 fra Aaret forud nemlig med 388 000 Stk.

Under Trykket af de mindre gunstige Forhold, under hvilke Glasindustrien virker, er derimod Importen af Bord af $\frac{15}{16}$ mm. Tykkelse til Brug for Emballage af Glas gaaet ned med 1 626 000 Stkr.

Importen af høvlede Bord er fremdeles i Aftagende og er gaaet ned fra ca. 700 000 Stkr. i 1889 til kun ca. 340 000 i det forløbne Aar.

Som i Generalkonsulatets forrige Aarsrapport forudsat, har Indførelsen af den i samme omhandlede „surtaxe d'entrepôt" i Frankrige umuliggjort nogen Anbringelse af Træløst i dette Land fra belgiske Havne.

Uagtet denne Omstændighed og uagtet de gennemgaaende slette Konjunkturer, hvorunder Industrien her, som næsten overalt, i den senere Tid har virket, har Træløstforretningerne dog i Aarets Løb givet et ret tilfredsstillende Udbytte; dette maa -- foruden en med Aarets gode Høst i sin Almindelighed styrket Konsumtionsevne i Landdistrikterne -- vistnok for en væsentlig Del tilskrives den Omstændighed, at Kulindustrien gav et heldigt Udbytte og at derfor Kuldistrikterne var istand til at forbruge et betragteligt Kvantum til Byggearbejder.

Beholdningerne af saavel Battens som af prima og sekunda Kvalitet Furubord fra nedre svenske Havne var ved Udgangen af 1892 usædvanligt smaa. Med Pitchpine var det modsatte Tilfældet, medens Beholdningerne af anden Træløst var normalt store.

Af Byggeforetagender af større Betydning her i Antwerpen kjendes for Tiden ingen, naar undtages de Bygningsarbejder, som den forestaaende internationale Udstilling hersteds i næste Aar vil give Anledning til; foruden Arbejder inden selve Udstillingsgrundens Omraade venter man, at i denne Anledning ogsaa en Del af det hidtil ubebyggede Terrain i sammes Nærhed vil blive bebygget. I de øvrige større Stæder i Belgien synes der heller ikke at være synderlig Udsigt til noget betragteligt Byggeri, naar undtages i Liège, hvor det antages, at der fremdeles vil blive bygget adskilligt.

Paa nogen væsentlig Stigning i Konsumtionen af Træløst her i Landet tør man derfor under de uheldige Konjunkturer for Industrien neppe gjøre Regning i den nærmere Fremtid, saameget mere som Høstudsigterne, som ogsaa i denne Henseende spiller en vigtig Rolle, paa Grund af vedvarende Tørke under Vaaren stiller sig lidet lovende.

Træmasse. Importen til Belgien af Træmasse kan, i Mangel af officielle statistiske Opgaver derom, ikke med Nøjagtighed angives, men opgik efter de Opgaver, som det har været mig muligt at erholde, omtrent saaledes i 1892:

Fra de forenede Riger . ca. 12 000 à 15 000 Tons	mekanisk Masse
— — — — — 1 000 à 1 500 —	soda og sulphite —
- Tyskland 3 000	— tør sulphite —
- Frankrig 2 000	— — —
- Schweits 1 000	— — —

Forbruget i Landet har været nogenlunde det samme som i Aaret forud; medens Transiten til Frankrige har været endel mindre end tidligere, hvilket væsentlig skyldes, at dette Land allerede havde sikret sig betydeligere Beholdninger af Træmasse, forinden den forhøiede Told paa denne Artikkel traadte i Kraft i 1891.

Som ovenstaaende Opgave udviser, leverer de forenede Riger al den mekaniske Masse som importeres hertil, medens Tyskland og Frankrige forsyner Belgien med den meste sulphite.

Forbruget af denne sidste Slags Træmasse er imidlertid for Belgiens Vedkommende af mindre Betydning.

Indskrænkningen i Produktionen viste sig i 1892 at være end mere virksom end tidligere og kunde Aarskontrakter afsluttes til stigende Priser, det vil sige til Noteringer, som levnede Exportørerne ca. 34 à 35 Kr. fob.

Priserne paa ubleget Soda- og Sulphitemasse stillede sig gennemsnitlig i respektive 25 à 26 frcs. og 26 à 27 frcs. cif. samt bleget Do. ca. 7 à 10 frcs. højere pr. 100 Kg.

Papir. Følgende Opgave viser Indførselen og Udførselen til Belgien af de forskjellige Sorter Papir fra følgende Lande i de sidste tre Aar.

Indførsel:

Tapetpapir.	1892.	1891.	1890.
Fra Frankrig	326 009	325 597	328 913
- Tyskland	183 712	180 679	171 900
- England	65 315	66 524	75 523
- Andre Lande	40 414	31 096	23 308
Tilsammen Kg.	615 450	603 896	599 644

Kartonpapir:			
Fra De forenede Riger	181 235	257 090	291 697
- Tyskland	120 823	54 632	54 051
- England	80 394	46 370	8 355
- Frankrig	28 021	23 902	11 386
- Holland	13 708	70 894	61 080
- Rusland	—	69 081	129 700
- Andre Lande	—	47 544	2 802
Tilsammen Kg.	424 181	570 513	559 071

Andre Sorter Papir:			
Fra Tyskland	3 486 561	3 150 622	2 900 562
- De forenede Riger	807 173	968 864	880 467
- Holland	475 401	544 925	538 737
- England	408 285	569 580	534 198
- Frankrig	379 160	376 755	371 834
- Andre Lande	61 844	97 239	61 925
Tilsammen Kg.	5 618 424	5 707 985	5 287 723

Udførsel.

	1892.	1891.	1890.
Tapetpapir	531 739	533 118	506 010
Cartonpapir	1 392 844	1 172 999	1 427 431
Andre Sorter Papir	21 584 945	22 523 021	22 004 666

Tilsammen Kg. 23 509 528 24 229 138 23 938 007

Fiskemarkedet. Der importeredes af Sild til Belgien fra følgende Lande i de tre sidste Aar:

Fra De forenede Riger . . Kg.	2 212 269	913 488	618 132
- Holland	7 096 589	5 310 524	6 743 819
- England	1 236 957	1 142 406	2 119 095
- Frankrig	947 338	979 356	564 272
- Andre Lande	43 401	17 954	2 251

Tilsammen Kg. 11 536 554 8 363 728 10 047 569

altsaa en jevn stærk Forøgelse af Importen fra de forenede Riger, som i Løbet af disse tre Aar har mere end tredoblet sig.

Af andre Fiskesorter tilsammen indførtes i samme Tidsrum fra de samme Lande:

	1892.	1891.	1890.
Fra De forenede Riger . . Kg.	1 030 948	986 285	547 565
- Holland	6 015 241	6 277 983	5 943 543
- England	3 400 577	3 150 260	2 733 081
- Frankrig	630 658	608 467	639 862
- Tyskland	457 044	421 311	312 865
- Andre Lande	715 324	593 630	342 138

Tilsammen Kg. 12 249 792 12 037 936 10 519 954

Altsaa ogsaa her en mærkbar Forøgelse af Importen fra de forenede Riger.

For fuld Sild fra de forenede Riger har Priserne varieret fra 10 til 25 frs. pr. Kasse à 100 Kg., med en Gjennemsnitspris af 16 à 18 frs.

For tom Sild fra 5 til 10 frs. med Gjennemsnitspris 7 à 8 frs.

For anden Fisk stillede Priserne sig i Sæsonens Begyndelse (Sæsonen regnes fra Begyndelsen af Oktober til Slutten af Marts) for: Flyndre frs. 0.40—frs. 1.00, Makrel frs. 0.30—frs. 0.40, Torsk frs. 1.00—frs. 3.50, Rokke frs. 1.00—frs. 3.00, Hummer frs. 1.25—frs. 2.00, alt pr. Stk.; Lax frs. 3.00—frs. 4.00 og Kveite frs. 1.00 pr. Kg. Samtlige Priser alt efter Fiskens Størrelse og Kvalitet, samt efter den større eller mindre Tilførsel. Naar Tilførselen er knap, kan indtil 50 % mere opnaaes.

At der i Belgien kan paaregnes en betydelig større Afsætning for vor ferske Fisk, saafremt denne kan hidbringes i smuk Tilstand, maa sikkerlig antages, især saafremt man havde flere regelmæssige Dampskibsruiter med Ankomst hertil i Midten af Ugen; Fredag er nemlig den Dag, da den meste Fisk fortæres inden Befolkningens brede Lag. Forbruget af Fisk er ogsaa stadig i Stigende her i Landet.

Nogen større Import af maskinfrossen Fisk hertil har endnu ikke været forsøgt; men turde det ganske vist paaregnes en lønnende Afsætning af

denne Vare, om Forsøg herpaa anstilledes i Lighed med de under sidste Vinter til Hamburg, med det norske Dampskib „Nordkap“ afskibede Partier frossen Torsk og Hyse. Saadan Fisk, der vilde kunne magasineres i et herværende Fryseri for en forholdsvis billig Betaling, maatte lettere end anden fersk Fisk kunne bringes ind til de store Fabrikdistrikter her og i Vesttyskland, hvor Fisk nu er en forholdsvis temmelig dyr Vare for den mindre bemidlede Del af Befolkningen. Ved Magasinering her vilde man ogsaa kunne sikkre sig at kunne sende stadige og jevne Tilførsler til Indlandet og i Modsætning til Partier, som straks maa realiseres à tout prix undgaa at behøve at forcere Markederne. Jevn Afsætning af saadan Vare maatte ogsaa kunne paaregnes udenfor den egentlige Fiskesæson.

Det maa forøvrigt haves for Øie, at en saadan, hidtil omtrent ukjendt, Artikel sandsynligvis i Begyndelsen vilde have adskillige Vanskeligheder at overvinde, og at de forskellige Markedspladse derfor paa Forhaand nøie maatte studeres. Da formodentlig Fryserier i Norge ogsaa maatte anlægges og dertil særskilt indrettede Dampskibe anskaffes, vilde et saadant Foretagende kræve en ikke ganske liden Kapital.

For Torsk og Flyndre saltet i Tønder vil der formentlig ogsaa kunne ventes en lønnende Afsætning paa det belgiske Marked, saafremt Fisken tilberedes paa den Maade, man her er vant til at ville have den. Paa Grund af den norske Torsks noget ringere Kvalitet vil denne Vare imidlertid neppe vente at kunne opnaa saa gode Priser som den hollandske, som her er meget eftersøgt, og som betales med 115 à 120 fr. pr. Tønde à 115 à 120 Kg. Netto. For norsk Torsk har været opnaaet 50 à 60 frcs. pr. Tønde. Af saltet Flyndre forlanges stor Vare, der betinger den høieste Pris; middels Størrelse kan vistnok ogsaa finde Afsætning, men opnaar kun en ringere Pris. Sendelser af smaa Flyndre bør absolut fraraades. Saltet Flyndre bestemt for det belgiske Marked bør helst veie 100 à 110 Kg. pr. Tønde.

Af Blaaskjæl consumeres i Belgien meget betydelige Kvanta og de opnaar en Pris af 6 à 8 frcs. pr. Sæk.

Kornmarkedet. Indførselen af Kornvarer til Antwerpen i det forløbne Aar var betydelig mindre end i det nærmest foregaaende, som forøvrigt i denne Henseende viste sig ganske enestaaende, hvilket vil sees af nedenstaaende Opgave: (Kvantum i Hektoliter.)

	1891.	1892.	Difference.
Hvede	18 034 000	13 167 000	÷ 4 867 000
Rug	1 331 000	331 000	÷ 1 010 000
Byg	2 053 000	1 487 000	÷ 566 000
Havre	1 487 000	622 000	÷ 865 000
Mais	2 539 000	2 571 000	+ 32 000

Tilsammen	25 454 000	18 178 000	7 276 000
-----------	------------	------------	-----------

altsaa en Mindreindførsel i 1892 af 7 276 000 Hektl. mod i 1891. Det er dog at bemærke, at Indførselen i 1892 er ca. 1 Mill. Hektl. større end i 1890 af alle Slags Kornvarer tilsammen.

En væsentlig Grund til Forskjellen mellem Indførselen i 1892 og i 1891 maa vistnok søges i det russiske Udførselsforbud, som traadte i Kraft i November 1891 og som først successivt blev ophævet i Løbet af forrige Aar. Dertil kommer, at Høsten i de fleste europæiske Lande, særlig i

Tyskland og Frankrige, var betydeligt bedre i 1892 end i 1891, og at saaledes Kornimporten gennem Antwerpen til disse Lande blev saameget mindre.

Paa Grund af den daarlige Høst i Europa i 1891 og Udførselsforbudet i Rusland frygtede man for en almindelig Kornmangel i Europa, og man ventede i Begyndelsen ualmindelig høje Priser. Dette blev dog ikke Tilfældet; Priserne har tvertimod ligesiden det russiske Udførselsforbud traadte i Kraft i November 1891, stadig havt en nedadgaaende Tendens. Dette skyldes den usædvanligt rige Høst i saavel Nord- som Sydamerika; den rigeste Høst paa Korn, som man nogensinde har havt, og som med Lethed udfyldte Deficiten i Europas Kornproduktion.

Nedenstaaende Tabel vil vise en Sammenligning mellem Indførslen til Antwerpen fra de vigtigste Lande i 1892 og 1891: (Kvantum i Tons.)

	Hvede.		Rug.		Byg.		Havre og Mais.	
	1892.	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.
Forenede Stater . .	405 500	380 100	11 658	28 686	4 971	3 734	112 390	34 195
Argentinske Republik	109 930	135 500	-	-	-	-	22 788	12 000
Indien	110 466	236 000	-	-	-	-	-	-
Rumænien	261 000	363 000	4 529	19 000	31 000	46 000	47 000	44 000
Rusland	3 806	124 000	757	31 905	46 000	35 000	29 000	87 000
Tyskland	1 774	5 775	275	884	1 600	2 063	773	3 109
Frankrige	10 000	12 000	14 000	10 000	44 000	48 000	11 000	23 000
Holland	23 000	12 000	1 000	1 825	31 000	28 000	6 000	5 000
Bulgarien	25 000	27 000	-	-	2 000	2 800	5 600	4 600
Danmark	-	-	-	-	839	5 144	-	1 212
Tilsammen	950 476	1 295 375	32 219	92 300	161 410	170 741	234 551	214 116

Som Følge af de colossale Forraad af Korn i Begyndelsen af 1892 saavel i de Forenede Stater som her og i England formaaede Priserne ikke at holde sig. I Antwerpen henlaa saaledes paa den Tid 2 125 000 Hektoliter mod respektive 880 000 og 362 000 i de to foregaaende Aar. Trods disse Tal, som dengang kjendtes, gik man dog her ud fra, at baade Tyskland og Frankrige vilde blive nødsagede til à tout prix at forsyne sig fra Belgien, og Kornhandlerne her paa Pladsen engagerede sig end yderligere for enorme Kvanta. Forudsætningen slog imidlertid ganske feil. Kun i Februar Maaned var Efterspørgselen fra Frankrige og Tyskland tilfredsstillende; og et jævnt Prisfald indtraadte, saa at man i April kunde constatere en „baisse“ af 5 à 6 Frs. pr. 100 Kg., sammenlignet med Priserne 12 Maaneder i Forveien, da de vare paa det høieste.

En Omstændighed, som man ikke var forberedt paa, virkede ved Siden af de øvrige Forhold meget trykkende paa Omsætningen her paa Pladsen. Den nye tyske Toldtarif, som traadte i Kraft i Slutten af Januar 1892, og som nedsatte den almindelige Told paa Hvede fra 5 til 3 Reichsmark, bibeholdt den tidligere Toldsats for rumænsk Hvede, og dette bevirkede, at den herværende store Beholdning deraf ikke kunde finde nogen Afsætning i Tyskland, men maatte vente paa at blive absorberet af det franske Marked, hvilket først skeede i Juni Maaned. Fra den Tid indtil September har

Consumen holdt nogenlunde jevnt Skridt med Tilførselen og Priserne har derfor i den Tid holdt sig temmeligt uforandrede her paa Stedet; et Forhold som ikke kom andre Lande f. Ex. England tilgode, idet de der op-hobede store Beholdninger virkede stadig trykkende paa Priserne paa det engelske Marked. Beholdningerne i de Forenede Stater holdt sig ogsaa ualmindeligt store.

Nedenstaaende Opgave over „Stocks“ den 20--25 Juli ifjor illustrerer Forholdet (Tallene i Hektoliter).

	England.	Svømmende.	Forenede Stater.
1890	5 500 000	5 600 000	6 900 000
1891	4 500 000	6 300 000	5 400 000
1892	11 000 000	6 000 000	8 700 000

hertil kom Beholdningerne i de Forenede Stater paa Producenternes Hæn-der, som ansloges til ca. 22 Millioner Hektoliter.

Med Undtagelse af en mindre Stigning i April med efterfølgende nogen-lunde faste Noteringer indtil September, viste Priserne i Aarets Løb en stadig nedadgaaende Tendens, saaledes noteredes i Januar amerikansk Rød-vinterhvede $23\frac{1}{2}$ Frs. mod i December 16 Frs.; Donau respective $20\frac{1}{2}$ à $23\frac{1}{2}$ mod $12\frac{1}{2}$ à 16; California $23\frac{1}{4}$ mod $17\frac{3}{4}$; Bombay $23\frac{1}{4}$ mod $17\frac{1}{4}$ etc.

Høsten i Frankrige ansloges til ca. 112 Millioner Hektoliter eller ca. 30 Millioner større end i 1891 og den Tilførsel dette Land behøvede for sin egen Consume, behøvede derfor ikke at overstige ca. 10 Millioner. Dette vigtige Afsætningsmarked for det hertil importerede Korn frembød saaledes ikke synderligt Afløb for de herværende store Forraad.

Kornhøsten i Belgien var ogsaa ualmindelig rig og anslaes til ca. 8 Millioner Hektoliter mod kun 4 Millioner Aaret forud. Medens imidlertid 1891 Aars Hvede, der var af ringere Kvalitet, opnaaede fra 22--27 Frs. pr. 100 Kg, maatte den belgiske Landmand ifjor for en langt bedre Vare nøie sig med en Pris af 15 à 16 Frs.

Særlig rig var Rughøsten i Belgien og medens denne Kornsort alminde-ligvis importeres hertil, har Belgien af 1892 Aars Rug kunnet udføre meget betydelige Kvanta, som især gik til skandinaviske Lande.

Følgende Tabel viser Kornudførselen fra Belgien til de vigtigste Lande i 1892 sammenlignet med 1891: (Tallene i Tons.)

	Hvede.		Rug.		Byg.		Havre og Mais.	
	1892.	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.
Tyskland	233 000	218 000	40 760	46 000	15 569	24 268	51 709	44 798
England	205	1 716	-	-	-	-	20 724	9 100
Frankrige	32 900	102 127	107	66	9 102	7 243	4 650	9 939
Luxemburg	13 100	10 000	699	944	-	-	-	-
Holland	82 000	120 000	16 959	26 780	6 486	12 919	42 710	43 049
Rusland	1 915	-	-	-	-	-	-	-
Norge og Sverige	7 183	3 344	6 948	-	781	-	1 108	-
Danmark	-	-	-	-	1 019	-	1 920	194
Hamburg	-	-	1 347	-	-	-	-	-
Tilsammen Tons	370 303	455 187	66 820	73 790	32 957	44 430	122 821	107 130

Kobbermalm. Uagtet de nedadgaående Konjunkturer for Kobber har der dog her i Belgien kunnet anbringes adskilligt af den forholdsvis lidet kobberholdige norske Malm. Følgende Opgave viser den omtrentlige Import fra Norge (d. v. s. Vigsnæs og Røros) for de tre sidste Aar med Angivelse af den omtrentlige Gjennemsnitspris, som har været opnaaet for f. o. b. Skibning, samt af Malmens Kobberholdighed. Fra andre Steder end disse tvende vides ingen Indførsel af dette Mineral at have fundet Sted til Belgien fra de forenede Riger.

Fra Vigsnæs:				Fra Røros:			
	Kvantum Tons.	% Kobber.	Pris pr. Ton. fres.		Kvantum Tons.	% Kobber.	Pris pr. Ton. fres.
1890	17 376	2.38	20.22		4 958	3.02	25.12
1891	11 083	2.79	19.96		6 185	3.05	21.63
1892	13 073	3.70	18.78		1 367	3.04	16.79

Medens saaledes i 1890 Malm af kun 2.38 % Kobberholdighed opnaaede en Pris af Frs. 20.22 pr. Ton leveret frit ombord, opnaaede i 1892 Malm indeholdende 3.70 % blot Frs. 18.78. Forat illustrere Fluktuationerne i Kobberpriserne i de sidste 3 Aar hidsættes nedenstaaende Prisnoteringer for Kobber:

	1890.	1891.	1892.
Januar	£ 49. 18. 4.	£ 52. 16. 5.	£ 45. 10. 2.
Februar	- 47. 13. 17.	- 52. 12. 9.	- 43. 17. 10.
Marts	- 49. 18. 9.	- 52. 5. —	- 45. 17. 7.
April	- 48. 5. 9.	- 51. 15. 5.	- 45. 13. 4.
Mai	- 54. 12. —	- 52. 6. 3.	- 46. 6. 10.
Juni	- 57. 14. 6.	- 55. 11. 9.	- 45. 16. —
Juli	- 57. 11. 5.	- 53. 13. 10.	- 44. 16. 1.
August	- 61. 11. 10.	- 52. 11. 5.	- 44. 8. 3.
September	- 60. 15. 6.	- 52. 7. 11.	- 44. 1. 5.
Oktober	- 58. 18. 10.	- 49. 2. 11.	- 45. 10. 9.
November	- 56. 7. 2.	- 45. 4. —	- 46. 10. 3.
December	- 54. 10. 7.	- 45. 10. 9.	- 47. 1. 4.

Nogen lønnende Export hertil af kobberfattig Malm kan under de nuværende lave Kobberpriser neppe ventes. Men da der her i Belgien er et stadigt stort Forbrug af Kobbermalm, gjør vore Exportører formentlig ret i at holde sig nøie à jour med det belgiske Marked, saasnart der viser sig Tegn til Stigning i Kobberpriserne. I en Henseende har ogsaa den norske Malm et Fortrin fremfor den meget rigere Malm, som importeres andetsteds fra (væsentlig Spanien), nemlig at den almindeligvis paa det nærmeste er fri for Arsenik og saaledes lettere at behandle.

Zink. Den samlede Produktion af Zink for de sidste 5 Aar anslaaes for følgende Landes vedkommende til:

	1892. Tons.	1891. Tons.	1890. Tons.	1889. Tons.	1888. Tons.
Belgien	103 935	100 435	98 665	95 683	95 969
Tyskland	127 330	126 340	126 440	124 618	120 651
Storbritannien . . .	28 590	29 410	29 145	30 806	26 783
Frankrige & Spanien	18 462	18 360	18 240	16 785	16 140
Østerrige	5 020	6 440	7 135	6 330	4 977
Polen	4 270	3 760	3 620	3 026	3 785
Forenede Stater . .	77 650	71 756	59 851	52 919	50 000
Summa	365 257	356 501	343 096	330 167	318 305

Af den samlede aarlige Produktion repræsenterer altsaa Belgien gennemsnitlig ca. 29 %.

Den væsentligste Import hertil af Zinkmalm finder Sted fra Spanien, Frankrige, Italien og Grækenland for „Calamine“ (svovlfri Zinkmalm) samt fra Sverige for „Zinkblende“ (svovlholdig Zinkmalm).

Priserne paa Zink („spelter“) stiller sig her i de forløbne 5 Aar omtrent saaledes:

	1892.	1891.	1890.	1889.	1888.
frcs.	520.63	580.63	581.75	482.70	451.88

For Zinkmalm af 47 % betales i det forløbne Aar leveret her paa Pladsen ca. frs. 130 for „Calamine“ og ca. frs. 120 for Zinkblende.

Disse Priser ere imidlertid senere undergaaede endel Reduktion. Da den belgiske Produktion af Zink stadig øges — saaledes i de sidste 10 Aar fra ca. 48 000 Tons til ca. 194 000 Tons — maa det vistnok antages, at Zinkmalm fra de forenede Riger maa kunne gjøre Regning paa en nogenlunde jevn Afsætning paa det herværende Marked. Saa vidt der har kunnet bringes i Erfaring er omtrent al Import hertil fra Sverige af Zinkblende gaaet til det store „Ville montagne compagnie“.

Sukker. Raat Sukker. Af Bede- og Rørsukker importeredes til Belgien i de tre sidste Aar:

	1892.		1891.		1890.
	13 089 000 Kg.		12 718 000 Kg.		13 574 000 Kg.
hvoraf fra:					
England	2 114 000	-	1 190 000	-	1 194 000
Cuba & Portorico .	1 146 000	-	341 000	-	2 073 000
Ægypten	6 000 000	-	2 689 000	-	592 000
Nederl. Indien . . .	3 464 000	-	7 527 000	-	7 263 000

Af raffineret Sukker af alle Slags exporteredes i de samme Aar respektive ca.: 30 000 000 Kg., 24 000 000 Kg. og 21 000 000 Kg.

Priserne paa raat Rørsukker stillede sig i Aarets Løb saaledes:

Januar fr. 37.00	April fr. 33.50	Juli . . . fr. 32.25	Oktober fr. 34.00
Februar - 36.25	Mai - 32.50	August . . - 32.75	November - 34.75
Marts - 35.25	Juni - 33.00	September - 33.75	December - 34.50

Af Kaffe importeredes til Belgien i de 3 sidste Aar: 1892: 24 298 000 Kg., 1891: 24 919 000 Kg. og i 1890: 21 956 000 Kg. Priserne paa denne Vare var i Aarets sidste Halvdel i stærkt Stigende.

Noteringerne (for „prix d'ouverture“) for „average good Santos“ stillede sig saaledes pr. 50 Kg. (i francs):

Januar 82 $\frac{1}{2}$	April 87 $\frac{1}{2}$	Juli . . . 84 $\frac{1}{4}$	Oktober 95
Februar 88 $\frac{1}{2}$	Mai 86 $\frac{3}{4}$	August . . 87	November 96
Marts 88 $\frac{1}{4}$	Juni 85	September 87 $\frac{1}{2}$	December 101.

Af Huder importeredes til Antwerpen i 1892: 1 319 000 Stk. mod 1 437 000 Stk. i 1891 og 1 373 000 i 1890. Omsætningen her paa Pladsen var i 1892 omtrent den samme som i det foregaaende Aar. Beholdningerne udgjorde mod Aarets Slutning kun 114 000 Stk. mod 250 000 Stk. i 1891.

Priserne paa visse Mærker stillede sig mod Slutningen af hvert af de to sidste Aar saaledes:

			1891.	1892.
Sommersaltede	Buenos Ayres	Oxehuder à 20/25 Kg.	fr. 43 à 47	fr. 44 à 48
—	—	— - 25/32	- - 55 à 60	- 55 à 60
—	—	— - 32/40	- - 52 à 57	- 53 à 58
—	Uruguay	— - 20/25	- - 43 à 47	- 44 à 48
—	—	— - 25/32	- - 53 à 58	- 58 à 63
—	—	— - 32/40	- - 56 à 60	- 59 à 64
—	Buenos Ayres	Kohuder - 14/20	- - 34 à 37	- 34 à 36
—	—	— - 20/25	- - 42 à 47	- 42 à 46
—	Uruguay	— - 14/20	- - 37 à 40	- 36 à 38
—	—	— - 20/25	- - 50 à 55	- 50 à 55

Altsaa en mindre Prisstigning af 1—5 frs. for Oxehuders Vedkommende og et lidet Prisfald af 1 à 2 frs. for Kohuder mod Aaret forud.

Petroleum. Af raffineret amerikansk Petroleum importeredes til Antwerpen i de 3 sidste Aar, i 1892 688 000 Barils; i 1891 536 000 og i 1890 718 000.

Priserne paa denne Vare faldt fra 16 $\frac{3}{4}$ frs. i Januar til 13 $\frac{3}{8}$ i Juni forat synke lige til 12 $\frac{1}{2}$ i December.

Priserne Aaret forud var paa de tilsvarende Tider respektive 22 $\frac{1}{2}$, 16 og 16 $\frac{1}{8}$.

Russisk Petroleum, som her paa Pladsen konkurrerer stærkt med den amerikanske, opnaar en Smule lavere Priser end denne.

P. Ottesen.
kst.

Buenos Aires.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	1	408	-	-	1	408	-	-	440
” Sverige til Hovedsta- tionen	5	3 253	-	-	5	3 253	-	-	4 120
” Sverigetil Vicekonsul- stationerne	1	475	-	-	1	475	-	-	770
” andre Lande til Ho- vedstationen	135	77 488	7	3 137	142	80 625	-	-	108 806
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne	30	11 788	62	35 413	92	47 201	-	-	14 718
Ialt	172	93 412	69	38 550	241	131 962	5	1 736	128 854
II. Afgaaede.									
Til andre Lande fra Ho- vedstationen	72	40 320	65	36 511	137	76 831	-	-	47 411
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne	85	44 201	12	4 500	97	48 701	-	-	60 675
Ialt	172	84 521	77	41 011	234	125 532	4	832	108 086

For Havari eller Ordre anløb 13 Skibe dr. 5 888 Tons.

Af svenske Skibe ankom 48 dr. 20 666 Tons.

Aarsberetning dateret 31te Mai 1893.

Den norske Skibsfarts Bevægelse paa den argentinske Republik i Aaret 1892 stiller sig i Sammenligning med det foregaaende Aar saaledes:

	1891.		1892.		Forøgelse.		Formind- skelse.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Ankomne Fartøier:								
Med Ladning	246	135 180	172	93 412	-	-	74	41 768
I Ballast	66	36 685	69	38 550	3	1 865	-	-
Tils.	312	171 865	241	131 962	-	-	71	39 903
Afgaaede Fartøier:								
Med Ladning	196	105 598	157	84 521	-	-	39	21 077
I Ballast	122	69 228	77	41 011	-	-	45	28 217
Tils	318	174 826	234	125 532	-	-	84	49 294
Den norske Skibsfarts sam- lede Omfang	630	346 691	475	257 494	-	-	155	89 197
Bruttofragter:								
Med ankomne Skibe	Kr.	3 535 897	Kr.	2 339 989	Kr.	-	Kr.	1 195 908
- afgaaede —	-	2 250 696	-	1 982 842	-	-	-	287 854
Samlet Fragt	Kr.	5 786 593	Kr.	4 302 831	Kr.	-	Kr.	1 483 762

Af foranstaaende Tabel vil sees, at der af norske Skibe er ankomne i Aarets Løb 71 dr. 39 903 Tons færre end i foregaaende Aar. Dette Resultat beror vistnok for en stor Del paa den her herskende Krise. Alene kan det dog ikke tilskrives denne, idet saavel Import som Export i 1892 har tiltaget igjen. En væsentlig Grund maa søges deri, at mange Dampskibe paa Grund af Verdensmarkedets trykkede Stilling i det Hele har fundet det regningssvarende at gaa herved med yderst lave Fragter — ja endog i Ballast — for at nyde godt af de her raadende forholdsvis høje Udfragter. Dampskibene er ogsaa lettet ikke ubetydeligt i Concurrencen ved de allerede i større Udstrækning færdige Havneanlæg i Buenos Ayres og La Plata.

Til Hovedstationen ankom med Ladning følgende norske Skibe: fra Norge 1 dr. 408 Tons; fra Sverige 5 dr. 3 253 Tons; fra England 61 dr. 37 880 Tons; fra Nordamerika 42 dr. 27 963 Tons; fra Brasilien 21 dr. 6 520 Tons; fra Portugal 1 dr. 731 Tons; fra Spanien 1 dr. 1 045 Tons; fra Belgien 2 dr. 771 Tons; fra Frankrige 1 dr. 568 Tons; fra Australien 1 dr. 274 Tons.

Af Dampskibe ankom 1 dr. 904 Tons med Last fra Nordamerika, hvorhos et mindre Skib, dr. 208 Tons, der var beskæftiget i Kystfart, ankom 4 Gange i Aarets Løb.

Af de ankomne Fartøier var 21 lastede med Yerba maté, 61 med Kul, 45 med Trælast, 7 med Stykgods, 2 med Salt, 1 med Hvede, 1 med Paraffin, 1 med Mais og 2 med Cement og Sten. 1 Ballast ankom 7 Skibe dr. 3 137 Tons, hvoraf fra Montevideo 3 dr. 1 189 Tons, Brasilien 2 dr. 1 322 Tons, Cardiff 1 dr. 296 Tons og fra argentinsk Havn 1 dr. 330 Tons.

Fra Hovedstationen afgik med Last følgende norske Skibe: til England 48 dr. 28 557 Tons; til Brasilien 10 dr. 3 635 Tons; til Belgien 5 dr. 2 328 Tons; til Nordamerika 3 dr. 1 736 Tons; til Tyskland 3 dr. 1 627 Tons; til Frankrige 2 dr. 1 962 Tons; til Cape Town 1 dr. 491 Tons.

Af de afgaaede Fartøier var 12 lastede med Quebrachotræ; 3 med Cedertæ; 15 med Hvede og Hvedemel; 14 med Mais og Klid; 6 med saltede Huder; 1 med tørrede Huder; 3 med Ben; 5 med Benaske; 1 med Stykgods; 5 med Hø; 2 med Kjød og Talg; 1 med Kul; 1 med Muler og Heste; 1 med Guano og Horn og 2 med Linfrø.

1 Ballast afgik: til argentinske Havne 42 dr. 23 440 Tons; Nordamerika 13 dr. 8 967 Tons; Brasilien 3 dr. 1 131 Tons; Uruguay 3 dr. 730 Tons; Australien 1 dr. 932 Tons; Rangoon 1 dr. 825 Tons; Barbados 2 dr. 898 Tons. Af disse Skibe var kun 2 fragsøgende, nemlig de, der afgik til Barbados.

1 Fartøi dr. 562 Tons blev condemneret og solgt.

De hertil ankomne norske Fartøier havde en Besætning af 2 505 Mand.

Der paamønstredes paa norske Skibe 123 Nordmænd, 33 Svensker, 64 Udlændinge, tilsammen 220.

Der afmønstredes 98 Nordmænd, 37 Svensker og 37 Udlændinge, tilsammen 172.

Aarets Hyrer udgjorde for: 1ste Styrmand Kr. 70—90, 2den Styrmand Kr. 55—60, Steward Kr. 50—72, Tømmermand Kr. 50—65, Baadsmænd Kr. 50—65, Seilmager Kr. 56—65, Matroser Kr. 30—65, Letmatroser Kr. 18—40, Youngmand Kr. 15—25, Dæksgut Kr. 20—27, Maskinist Kr. 180, Fyrbøder Kr. 60.

Paa Hospital indlagdes fra norske Skibe 65 Sømænd.

I Aarets Løb er der fra norske Skibe anmeldt rømt: 11 Nordmænd, hvoraf 8 hjemmeforhyrede; 7 Svensker og 12 Udlændinge, tilsammen 30 Sømænd, der havde tilgode ca. 800 Kroner. I Rosario rømte 17 Nordmænd, 3 Svensker og 9 Udlændinge, tilsammen 29.

Af opsparede Hyrebeløb er der gennem Generalkonsulatet hjemsendt til Norge af 23 norske Sømænd Kr. 3 168 (£ 174. 8. 7) og til Sverige af 10 svenske Sømænd Kr. 1 455.77.

Erlagte Consulatsafgifter: af norske Fartøier ved Hovedstationen Kr. 4 878.08 og ved Viceconsulsstationerne Kr. 2 566.67; af svenske Fartøier ved Hovedstationen Kr. 848.79 og ved Viceconsulsstationerne Kr. 714.68. Expeditionsafgifter af norske Expeditioner Kr. 1 430 og af svenske Expeditioner Kr. 246.

Fragtmarkedet har i det Hele holdt sig lavt og stille ligesom Verdensmarkedet i Almindelighed under det forløbne Aar.

Kornfragterne. Allerede i de sidste Maaneder af 1891 havde Kornexportørerne optaget en stor Mængde Tonnage for Januar, Februar og Marts Afskibning (Kornexportsaisonens Begyndelse). Alt syntes dengang at berettigede til at sikre sig Skibsrum i Tide. Høsten saa ud til at blive rigelig; Priserne var faste i Europa, og paa Grund af den store Nedgang i Importen hertil, kunde man frygte for Knaphed i Skibsrum og sølgelig Stigning i Raterne. Exportørernes Ivrighed i at engagere Tonnage fremavlede — som i min forrige Indberetning omtalt — stor Speculation i Skibe „to arrive“. Saavel Exportører som Speculanter havde imidlertid forregnet sig og led ikke ubetydelige Tab, idet Høsten blev knap og af mindre god Kvalitet samtidig med, at det europæiske Marked var flaut. Under disse Omstændigheder maatte naturligvis den store Mængde Tonnage to arrive virke hemmende paa Fragtmarkedet. I Aarets første Maaneder var dette vistnok alligevel ganske livligt, men til lavere Rater. Der betaltes fra 13 til 18 sh. fra Buenos Ayres og La Plata og fra 18 til 24 sh. fra Floderne. Under Aarets sidste Maaneder indtraadte en Stilstand i Fragtmarkedet, da Kjøbmændene i November og December ikke vilde optage Skibe for Januar og Februar Lastning, idet forrige Aars Erfaring havde gjort dem forsigtigere.

Saltede Huder blev afskibet i smaa Seilskibe de første 6 Maaneder af Aaret. Senere optog Dampskibene de faa og smaa Partier, der skibedes. Fragterne holdt sig mellem 20 sh. og 32 sh. 6 d fra de nedre Havne og forholdsvis fra Floderne.

Tørrede Huder og Uld afskibedes til Europa som sædvanligt i Dampskibe. Til de forenede Stater afskibedes ret betydelige Mængder i Seilskibe. Disse Fragter optages dog for det meste af amerikanske Seilskibe for Lump sum, varierende mellem \$ 2.50 og \$ 5.00 pr. Registerton, idet Fragterne gjerne er 1 \$ højere fra Rosario end fra Buenos Ayres. Da der imidlertid af et amerikansk Compagni er etableret en regelmæssig, maanedlig Dampskibsroute mellem New-York og La Platafloden, vil Seilskibsfragterne for denne Artikel selvfølgelig betydelig aftage.

Benfragterne har varieret mellem 16 sh. og 24 sh. fra Boca og 18 sh. til 30 sh. fra Floderne pr. Ton til Kanalen for Ordre samt \$ 2.50 til \$ 4.00 fra Boca og \$ 3 til \$ 5 fra Rosario til de forenede Stater. Der er ogsaa sluttet adskillige Lumpsumcertepartier til 20 sh. og 25 sh. pr.

Registerton fra Boca og proportionsvis fra Floden til Kanalen for Ordre samt i Forhold til de forenede Stater.

Benaske er ligesom foregaaende Artikel afskibet hele Aaret, men i begrændsede Kvanta. Fragterne har varieret mellem 12 sh. og 18 sh. fra Boca og forholdsvis fra de øvrige Steder,

Tørret Kjød og Mel er afskibet til Brasilien i Fartøier, der ikke overstiger 2 à 300 Registerton. Kun faa Befragtninger fandt dog Sted. Raterne var fra 14 hs. til 25 sh. pr. Ton.

Lumber. Fragterne har holdt sig mellem § 12 og § 14 for Pitch-pine og fra § 8 til § 11 for Spruce.

Quebracho-Fragterne har været lavere end forrige Aar. Der betales fra 16 til 21 Frcs. fra Boca og i Forhold fra Floden.

Ceder-træ. Heraf afskibedes der nogle faa Ladninger og til lave Rater, nemlig 25 à 30 Frcs. pr. engelsk Ton fra Boca og forholdsvis fra Floden.

Hø. Det væsentligste Marked for denne Vare er Brasilien, særlig Santos, hvortil ca. 75 % af alle Høladninger afskibes. Fragterne varierer selvfølgeligt stærkt, eftersom de sluttes for Febertiden eller ikke. I det forløbne Aars Begyndelse noteredes der saaledes § 6.00 for Santos og § 5.00 for Rio de Janeiro. Senere — da Febertiden var over — faldt Raterne til henholdsvis § 3.00 og § 2.50. Store Skibe antog endog lavere Rater. Til England afgik ogsaa i Aarets Slutning nogle faa større Ladninger. Der betales Lumpsum med 1 £ pr. Registerton eller noget mere.

Yerba maté. Transporten af denne Vare fra Brasilien og hertil har beskæftiget ikke faa svenske og norske Skibe. Der anvendes kun mindre Fartøier paa 2 à 300 Registertons. Raterne noteredes fra $\frac{3}{4}$ til $1\frac{1}{4}$ Real pr. arroba.

Certepartier. Angaaende den rette Forstaaelse af den i mange Certepartier indførte Klausul om, at naar Fartøierne losse i Boca del Riachuelo skal alle de Havneudgifter, deri indbefattet Tonnageafgift, Lods-penge osv. for Indgaaende over hvad Fartøiet vilde have at erlægge, dersom Losningen foregik paa Rheden, betales af Consignatøren, har Handelskammeret afgivet følgende Udtalelser:

Da Losning paa Rheden ikke tillades og i Overensstemmelse med den i Certepartiet indførte Klausul, anser Handelskammeret, at det paaligger Lastemodtageren at betale alle Udgifter, som paahviler Skibet for at losse i Riachuelo, indbefattet Kaipenge og Slæbning.

Martin Garcia. I Løbet af det sidste Aar er der aabnet en ny Kanal ved Martin Garcia. Om denne, der er af betydelig Interesse for Skibsfarten, skal jeg anføre følgende i en herværende Avis offentliggjorte Enkeltheder:

„Beliggenhed, Retning og Udstrækning. Indgangen til Kanalen ligger 7 000 Meter fra Punta Parada og 2 100 Meter fra Punta Antonio Diaz, det første i Retning O. S. O. (eller nøagtigere S. 65° til Ost) og det andet N. 30° O. Udløbet eller den anden Ende af Kanalen ligger i en Afstand af 3 400 Meter fra Kysten i Retning N. 15° O mod Estancia Bell, almindelig kaldet Estancia de los Ingleses og mod Chimenea del lazareto de Martin Garcia N. 86° O. Den løber næsten parallel med Kysten i en Middelafstand af 4 000 Meter i en Retning af N. 60° O de første 5 200 Meter,

bøier derpaa af i Retning N. 88° O i en Længde af 1 300 Meter og Resten i Retning N. 66° O. De angivne Kurser er nøjagtige. Kanalens hele Længde er 7 500 Meter. Den ligger i sin Helhed paa uruguaysk Territorium.

Dybde. Ifølge foretagne Maalinger er Dybden ved Indløbet og de første 400 Meter 19 Fod, i de paafølgende 5 000 Meter tiltager Dybden til 21, 22 og indtil 25 Fod, aftager saa for Resten indtil 21 Fod. Disse Maalinger er foretagne ved Høivande. Kanalens mindste Dybde ved almindelige Lavvande er derimod 15 Fod.

Strøm og Bundens Beskaffenhed. Strømmen følger Kanalens Midte. Bunden bestaar af hvid, blød Lerjord med Undtagelse af de første 400 Meter, som bestaar af haard Lerjord, hvilket synes at bevise, at Kanalen kan betragtes som naturlig Bredde. Bredden er:

For de første	400 Meter	50 Meter
- - - paafølgende	600 —	200 —
- - —	1 000 —	650 —
- - —	1 000 —	550 —
- - —	1 000 —	400 —
- - —	1 000 —	750 —
- - —	800 —	300 —
- - —	550 —	200 —
- - —	600 —	250 —

Den øvrige Del af Kanalen har en Bredde af 2 000 Meter og ender i Canal del Inferno.

Bojer. I næsten hele Kanalens Længde findes provisorisk Bojer i kort Afstand fra hverandre, for at betegne Kursen. Der gives ialt 8 Jernbojer, og 12 Træbojer.

Fortrin fremfor „El Globo“. De Fortrin, som denne Kanal har fremfor „El Globo“, hidtil den eneste Adgang til Martin Garcia, og som anbefaler sig af sig selv, er følgende:

1) lettere og sikrere Indløb, 2) toogenhalv Fod større Dybde, 3) Kystens Nærhed, hvorfor man i Nødsfald har mange Punkter paa Land til Bestemmelse af Kursen, 4) Distansen er meget kortere, 5) Retningen er næsten i lige Linje.

Ifølge Projektet for denne Kanal staar for Fuldførelsen endnu kun tilbage at forsyne den med en dobbelt Række Bojer paa Siderne og opmudre den, saa at Dybden ved Lavvande bliver 17 Fod. Der maa opmudres 2 Fod i de første 400 Meter, hvor Bunden bestaar af haard Lerjord: i de følgende 800 Meter, hvor Bunden bestaar af blødt Mudder, i det høieste 1 Fod. Der staar ogsaa tilbage i en Længde af 400 Meter, en Bredde af 30 Meter og en Dybde af 1 Fod at opmudre en Side af Banken „Conchitas“, som forenger Kanalen, hvilket Arbejde er let og kun fordrer kort Tid, og som — hvis det udføres — vil være af megen Nytte“.

Følgende Bestemmelser er blevne vedtagne af Handelskammeret angaaende det Dybgaaende, Dampskibe skal indehave, der befragtes fra Floderne for derved at hindre de ved Passeringen af Martin Garcia Bar tidligere stedfundne Omlastninger og Tidsspilde:

1. Den største Dybde, hvortil Skibe kan laste ovenfor Martin Garcia, er 16 eng. Fod fra 1 Juni til 30 September og 18½ eng. Fod fra 1 Oktober til 31 Mai.

2. Intet Dampskib befragtes uden at ovenstaaende Bestemmelse indtages i Certepartiet.
3. Skibsmæglerne skal tilføie sine Certepartier en Klausul betræffende det Kvantum Last, som Dampskibene kan laste i Floderne overensstemmende med Passus 1.

Søfartscoutumer i den argentinske Republik.

Skibe kommende fra udenrigske Havne maa ankre paa Buenos Ayres ydre Rhed og der afvente Sundheds-Visit, før de kan fortsætte Reisen til Bestemmelsesstedet eller løbe ind i La Platas Havn, Madero Dokkene eller Riachuelo i Buenos Ayres. Sundheds-Visitten sker mellem Solopgang og Solnedgang, og hvis Practica gives, kan Skibene da gaa ind i hvilken som helst Havn, men hvis Kvarantæne skulde blive paalagt, maa de forblive paa den ydre Rhed og der oppebie Kvarantænefristen, under hvilken Tid ingen Operation med Lasten eller Forbindelse med Land er tilladt.

Skibe, som gaar ind i Riachuelo eller Madero-Dokkene eller La Plata, er forpligtede til at benytte Havnelods, og det er ogsaa nødvendigt at anvende Slæberbaade for at holde Skibet i Midten af Kanalen for at undgaa at støde paa Bankerne og for at hjælpe til med at vende Skibet.

Dampskibe, som ankommer til Argentina, løser som Regel det saakaldte Packet-Privilegium, hvorved opnaaes, at de strax ved Ankomsten kan paa-begynde Udlosningen og afgaa til hvilken som helst Tid uden at behøve at afvente Toldpapirernes Ordning, hvorfor vedkommende Agent ansvarer. Regjeringen har for Opnaaelsen af dette Privilegium fastsat en Afgift af \$ 50 Papir for Postdampskibe og \$ 150 for Lastebaade pr. Reise. Denne Afgift erlægges kun i en Havn, uanseet hvor mange Havne i Republikken der anløbes under samme Reise.

Fyrafgiften er 7 cts. Guld pr. Registerton og betales blot i den første Havn, uanseet hvor mange Havne anløbes under en og samme Reise.

Afgift til Sundhedsvæsenet er 1 ct. Guld pr. Registerton for Skibe med rent Sundhedspas og ingen Sygdom ombord, og 2 cts. pr. Ton for Skibe med urent Sundhedspas; dette betales ogsaa kun i en Havn.

Lodsafgift. Lodsforpligtelse paahviler ikke Fartøier, der ankommer til argentinske Havne; derimod skal ethvert Fartøj, der ikke benytter Lods, erlægge Halvparten af den fastsatte Lodstaxt. Det staar Skibsførerne aabent at træffe Akkord med vedkommende Lodser om Betalingen. I Tilfælde af Tvist anerkjendes ingen Overenskomst, der fastsætter en større Godtgjørelse end den, Taxten bestemmer. Da de i nedenstaaende Tarif angivne Beløb er fastsatte i Papirmynt, bliver disse at forøge med 40 % til Følge Papirmyntens betydelige Værdiforringelse.

L o d s t a r i f.

Router.	Dr. 120 til 300 Tons.	Dr. 301 til 500 Tons.	Dr. 501 til 1000 Tons.	Dr. 1000 til 1500 Tons.
Fra Cap Sta. Maria og Cap San Antonio til Buenos Aires, Lujan, Ensenada, Magdalena og mellemliggende Havne og omvendt	70	90	110	130
Fra Montevideo, Punta de Indio, Santa Lucia, Colonia og mellemliggende Havne til Buenos Aires og omvendt	40	50	60	70
Fra Cap Santa Maria og Cap San Antonio til Rosario, San Nicolas, San Pedro, Campana, Uruguay, Gualeguaychú og mellemliggende Havne og omvendt	80	100	130	150
Fra Montevideo, Punto de Indio, Santa Lucia, Colonia og mellemliggende Havne til foranstaaende Steder og omvendt	60	80	100	110
Fra Buenos Ayres til Tigre, Rosario, San Nicolás, San Pedro, Campana, Uruguay, Gualeguaychú og mellemliggende Havne og omvendt	40	60	70	80

La Plata. Skibe, som stikke op til 22 Fod, lider sjelden noget Ophold i at løbe ind eller gaa ud af La Plata Havn, og nogle af de store Postdampskibe gaar ud endog med et saa stort Dybgaaende som 24 Fod; Skibe med 22 Fods Dybgaaende ankommer til og afseiler fra La Plata Havn, naar Fartøier paa mere end 17 Fods Dybgaaende ikke kan passere Kanalen i Madero-Dokkene.

Skibe, som benytter denne Havn, fortøier langs Kaierne i Grand Dock eller ved Muelles y Depósitos.

Ved Muelles y Depósitos gives Pakhuse med en Capacitet af 200 000 Tons, og det Compagni, som besidder samme, har enhver Lettelse med Hensyn til at losse og lade Skibe. Compagniet har et stort Antal kraftige Dampkraner, hvormed Varer kan losses direkte fra Skibets Lasterum enten paa Kaien eller i Jernbanevogne, som føres op paa Kaierne langs Skibene.

Varer, som losses her, kan blive lagret i Pakhusene mod Kvittering fra Toldvæsenet, og derefter sendt fra La Plata med Jernbane til hvilket-somhelst Sted i Landet, eller kan blive losset direkte fra Skib i Jernbanevogne og sendt med Jernbane til Buenos Ayres, hvilket for Tiden ialmindelighed gjøres med alle Varer, da La Plata for Øieblikket blot betragtes som en Transithavn.

Den Udgift, som betales for Losning af Gods fra Skib i Jernbanevogne eller i Pakhus, er omtrent $\text{Ø } 1.00$ Papir pr. Ton for Stykgods og $\text{Ø } 0.60$ Papir pr. Ton for Kul og Raastoffe, hvilke Afgifter paaligger Varerne. Specielle Afgifter betales for tunge Varer.

Jernbanevogne er ialmindelighed forhaanden i tilstrækkelig Mængde og Losning foregaar uden Ophold.

Det er nødvendigt at benytte Tally-Clerke, som forskaffes af Firmaer, som paatager sig Forretningen mod en Afgift af 20 à 30 Cts. Papir pr. Ton, hvilket betales af Skibet. Deres Pligt er at tælle Lasten og erholde tilbørlige Kvitteringer for Skibets Regning fra Jernbanecompagniet, som igjen faar en Kvittering fra Toldautoriteterne ved Pakhusene i Buenos Ayres, nemlig enten Pakhusene ved Dokkene eller Catalinas Pakhuse.

Havareret Ladning revideres ved Skibssiden, og naar man engang har erholdt Kvittering fra Jernbanecompagniet, maa ethvert senere Krav blive baaret af dette.

I Tilfælde et Skib, som gaar til La Plata for at losse, skulde have Varer ombord for Buenos Ayres, bør der i Connossementet for saadant Gods tilføies en Klausul, som bestemmer, at Skibet vil aflevere samme i La Plata Havn, og at Jernbanefragt etc. derfra til Buenos Ayres er for Varernes Regning; medmindre dette gjøres, vil Transitomkostningerne med Jernbanen være for Skibets Regning.

Jernbanefragten fra La Plata til Buenos Ayres for Varer fra Skib er ø 3.50 Papir pr. Ton for Varer i sin Almindelighed og ø 3.00 pr. Ton for Raavarer og Jern; Fragten er den samme fra Muelles y Depósitos som fra Grand Dock.

Prisen for Lastning af Varer fra Vogne i Skib er 40 cts. Papir pr. Ton og er for Afskiberens Regning.

Gods kan ogsaa blive losset i eller ladet fra Lægtene ved Skibssiden, og dette maa gjøres med Skibets Wincher. I saadant Fald er der ingen Afgift, som falder paa Varerne.

Den nuværende Afgift, som Dokautoriteterne tager for Modtagelse af Varer fra Skibs-Længer og Lastning i Vogne eller Pakhuse, er 50 cts. Papir pr. Ton for Stykgods og 30 cts. Papir pr. Ton for Raastoffe.

Afgiften for Lastning fra Vogne og i Skibs-Længer er ca. 20 cts. Papir pr. Ton for Afskiberens Regning.

Skibe, som anløber La Plata for at losse og bringer Ladning ifølge Connossement for Buenos Ayres, maa expederes ved begge Havnes Toldvæsen, forat Varernes Eiendomme maa kunne klarere samme ved Ankomsten til Buenos Ayres med Jernbane fra La Plata.

Skibningen af Kvæg foregaar for Tiden næsten udelukkende fra Muelles y Depósitos paa Grund af det Ly og de større Fordele, som der bydes i dette Øiemed. Ved Grand Docks Kaier er der en større Dybde end ved Muelles y Depósitos paa Grund af Mudderbanker, som her er bleven tilladt at danne sig, men disse, der bestaar af blød Dynd, byder ingen Fare for Skibene.

For Tiden er der 5 Pakhuse med en Capacitet af 100 000 Tons. Ligesom ved Muelles y Depósitos benyttes ikke disse for Stykgods, som kommer fra Europa, og som med engang sendes til Buenos Ayres, men det er sikkert, at naar Handelen tiltager, og Toldpakhusene i Buenos Ayres bliver overfyldte, eller naar Modtagerne i den nære Fremtid finder det til sin Fordel og Interesse paa Grund af de forøgede Lettelser ved Jernbanen at expedere sine Varer direkte fra La Plata til alle Dele af Republikken istedenfor at tage dem til Buenos Ayres for at blive klareret, saa vil disse rummelige Pakhuse blive i vid Udstrækning benyttede. Det er ogsaa paa-tænkt, naar Handelen forbedres, at have et complet System af hydrauliske Kraner ved Grand Dock og Muelles y Depósitos ligesom nu ved Madero-Dokkene.

Havneudgifterne i La Plata er:

for Dampskibe

for Indgaaende 8 cts. Papir pr. Registerton.

for Seilskibe

for Indgaaende 20 cts. Papir pr. R.-Ton for Skibe over 500 Tons

- — 15 - — - — - fra 400—500 —

- — 12 - — - — - 300—400 —

Ved Grand Dock:

Kaipenge: for Damp- og Seilskibe 1 ct. Papir pr. Registerton pr. Dag.

Ved Muelles y Depósitos:

Kaipenge: for Damp- og Seilskibe $1\frac{1}{2}$ ct. Papir pr. Registerton pr. Dag.

Dampskibe, som anløber La Plata Havn blot for at tage Kul, betaler Havneafgifter alene for det Kvantum Kul, de indtager, istedetfor af deres fulde Registertonnage.

Madero-Dokkene i Buenos Ayres.

Dampskibe, som løber ind i disse Dokke med Ladning for denne Havn, fortøier langs Kaierne i Dársena eller Dokkene og losse direkte i Toldpakhusene, undtagen saadanne Slags Varer, som det ikke tillades at lagre i de almindelige Pakhuse, nemlig explosive og letantændelige Artikler, tunge Maskiner osv., hvilke føres iland paa Dokkaien for øieblikkelig Overleverelse i Riachuelo (Boca). Det er visselig at foretrække, at Dampskibe med Last for Buenos Ayres, som med Hensyn til Dybgaaende kan gaa ind og ud af disse Dokke uden noget Ophold, gjør dette hellere end at losse i La Plata, da i dette Tilfælde Varerne overleveres i Toldpakhusene paa det Sted, hvortil de er bestemt; men for store Dampskibe med et Dybgaaende af over 20 Fod, er der i Almindelighed Ophold og betydelig Resiko ved at løbe ind og ud paa Grund af Faren for Sammenstød i Indløbskanalen, hvor der ingen Regler gives for Styrelsen af Skibets Bevægelser, da alt gives i Hænderne paa uansvarlige Lodser og til Skibsførernes Skjøn. For at undgaa Collision løber Damp- og Seilskibe hyppig op paa Siderne af Kanalen og maa lettes for at komme af. I disse Dokke kan et betydeligt Kvantum Gods blive modtaget, men paa Grund af Toldpersonalets og Arbeidernes Sindrægtighed, saa udføres ikke Arbeidet med saadan Hurtighed, som kunde ønskes, hvorover nylig Klager er indsendt til Regjeringen af Dampskibsagenterne, hvortil der sandsynligvis vil blive taget Hensyn, og der vil forhaabentlig inden kort Tid blive taget Skridt for at raade Bod paa samme.

Al Last, som losses i disse Dokke, har at betale en Afgift af 35 cts. Guld pr. Ton for Benyttelsen af de hydrauliske Kroner ved Losning fra Skib til Toldpakhusene eller i Jernbanevogue, og som i La Plata er denne Afgift for Consignatarernes Regning.

For Tælling af Lasten, Overleveringen til Toldboden og Erholdelse af Kvittering for samme i tilbørlig Form, skaffes Betjente i dette Øiemed af Firmaer, som paatager sig denne Forretning mod en Afgift af 10 cts. Guld pr. Ton ligesom i La Plata.

Undtagen under meget specielle Omstændigheder, er det alene Dampskibene, der benytter Dokkene, medens Boca (Riachuelo) bruges udelukkende af Seilskibe med Undtagelse af de Dampskibe, der bringer Kul for Kullagerne ved Riachuelo eller Jernbanematerial osv.

Dokafgifterne i Buenos Ayres Boca er følgende:

For Indgaaende: 10 cts. Guld pr. Registerton for Dampskibe og Seilskibe i Ballast. 20 cts. Guld pr. Registerton for Seilskibe.

Kaipenge 13 cts. Guld for hver 10 Tons af de første 100 Tons og 7 cts. Guld for hver overstigende 10 Tons daglig for Damp- og Seilskibe.

Dampskibe, som ikke kan komme ind i Dokkene af Mangel paa Vand eller paa Grund af andre Aarsager, og som derfor maa losse eller lade paa Buenos Ayres Rhed, betaler de samme Afgifter, som om disse Operationer foregik i Dok.

For Seilfartøiernes Bugsering og Lodsning fra Buenos Ayres indre Rhed til Riachuelo gjelder følgende Tarif, hvorpaa tilstaaes et Afdrag af 30 %:

Se Tabellen Side 552.

Betingelse. 1. Efterstaaende Tarif gjælder for Indgaaende lastet og for Udgaende tomt eller omvendt.

2. For Indgaaende alene indtil et af ovennævnte Punkter betales 70 % af de angivne Priser.

3. For Udgaende lastet betales 50 % af de ovennævnte Priser og 35 %, hvis Skibet gaar ud i Ballast eller tomt.

4. I Taxten for Slæbning er indbefattet Lodspenge fra Kanalen samt Baadpenge i Riachuelo.

5. Det er selvfølgeligt, at naar Skibet engang er kommet til det bestemte Sted, vil enhver Udgift, som maatte paafølge paa Grund af Skibets Flytning fra et Sted til et andet, blive at betale extra og efter Overenskomst.

6. Hvis et Skib paa Grund af Dybgaaende ikke kan komme længere op end til Boca, vil det blive slæbet til sit Bestemmelsessted, saasnart det er lettet, for den samme Pris som bestemt for Indgaaende fra Kanalen.

7. Ethvert Skib, som slæbes høiere op end et af de foran angivne Punkter, betaler Taxten for det nærmest ovenfor liggende Punkt.

8. Skibe, som tages paa Barren istedenfor fra Kanalen, betaler et Tillæg for Lods af § 2.00 Papir pr. Fod Dybgaaende.

9. Dampskibsselskabet frasiger sig ethvert Ansvar for Grundstødning, Collision, Havari etc.

For Slæbning af transatlantiske Dampskibe fra Rheden til Boca og omvendt gjelder nedenstaaende Text, hvorpaa der tilstaaes en Rabat af 30 %, og hvori Lodspenge og Baadpenge er indbefattet:

Tarif-Dampskibe.

Dybgaaende i engelske Fod.	Boca.	Dársena.	D o c k			
			No. 1.	No. 2.	No. 3.	No. 4.
Indtil 19	100	130	160	190	220	250
— 20	112	144	176	208	240	272
— 21	124	158	192	226	260	294
— 22	136	172	208	244	280	316
— 23	148	186	224	262	300	338
— 24	160	200	240	280	320	360

(Fortsættes Side 553)

Tarif Seilskibe.

Seccionernes Nummer.		Registertonnage.																		
		301—350.	351—400.	400—450.	451—500.	501—550.	551—600.	601—650.	651—700.	701—750.	751—800.	801—850.	851—900.	901—950.	951—1 000.	1 001—1 100.	1 101—1 200.	1 201—1 300.	1 301—1 400.	1 401—1 500.
1—3	Resguardo Boca—Subprefectura Boca—Talleres La Platense—Muelle ferro—carril Sud B o c a.	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	210	220	230	250	270	290	320	350
4—6	Plazoleta de la Boca—Estacion F. C. B. y Ensenada— Tomás Drysdale y Cia—Juan y José Drysdale y Cia Dársena Sud.	106	117	128	139	150	161	172	183	194	205	216	227	238	249	271	293	315	347	380
7—9	Juan E. Turner—Domingo Cichero—Andrés Descours Emilio Fulle y Cia—Della Zappa y Cia—Myeres Foru y Cia—José Badaracco é hijos D o c k N o. 1.	112	124	136	148	160	172	184	196	208	220	232	244	256	268	292	316	340	374	410
10—12	Juan V. Gagliolo J. Ciarlo—Spinetto Huos—Francisco Chas é hijos—La Confianza A. Stewart y Cia—Pena Furtado Diaz y Cia D o c k N o. 2.	118	131	144	157	170	183	196	209	222	235	248	261	274	287	313	339	365	401	440
13—15	Zembarain Hnos y Lugones—Bca Britannia—G. Balearce Melara y Marti—Barraca Argentina—Jorge Bell é Hijo—Juan Shaw é Hijos—B. J. Lanata—A. Spinetto é Hijos—Portalis frères. Carbonier y Cia—Resguardo Barracas Jamps Boggot Barraca Puerto—John P. Boyd y Cia—Z Esquinas D o c k N o. 3.	124	138	152	166	180	194	208	222	236	250	264	278	292	306	334	362	390	428	470
16—18	Barracas Santa Maria—Casalla—Rivero—Shaw y Hnos— Victoria—Atalaya—Tomkinson Dungey y Cia—Ocampo Sackmann, Mignaburu, Reta, Lys y Cia—Mercado de Frutos—Puente de Barracas D o c k N o. 4.	130	145	160	175	190	205	220	235	250	265	280	295	310	325	355	385	415	455	500

Anm. 1. I Tilfælde af Slæbning til høiere op liggende Steder er Prisen efter Overenskomst.

Anm. 2. Tariffen for Slæbning af Dampskibe forhøies med Halvparten af den paa Afseilingsdagen gjeldende Guldpræmie.

Stuerafgift. Naar Stuer benyttes erlægges for de forskjellige Produkter for Seilskibe:

Hvede: For Arbeide i Rummet 35 cts. Papir og for alt Arbeide 60 cts. Papir pr. Ton.

Quebracho: § 1.25 Papir pr. Ton for alt Arbeide uden Sagning.

Saltede Huder: For Stuer alene § 18.00 Papir og for alt Arbeide § 35.00 Papir pr. 1000 Stkr.

Ben: For Stuer alene 40 cts. Papir og for alt Arbeide § 2.00 Papir pr. Ton.

Benaske: For Stuer alene 20 cts. Papir og for alt Arbeide 50 cts. Papir pr. Ton.

Uld: For Stuer alene 10 cts. Guld og for alt Arbeide 18 à 20 cts. Guld pr. Balle.

For Dampskibe:

Hvede: 22 à 25 cts. Guld pr. Ton.

Saltede Huder: 25 cts. Guld pr. Ton.

Uld: 20 cts. Guld pr. 40 Kubikfod.

Saavel under Losning som Lastning kan eget Mandskab anvendes. Sjaurene betales for Nærværende med § 2.00 à § 3.00 Papir pr. Dag.

Ballast: Prisen paa Ballast-Jord varierer i Almindelighed mellem § 1.40 og § 1.75 Papir pr. Ton. Stenballast betales med § 4.00 à § 4.50 Papir pr. Ton.

Udgifter for et Seilskib paa 500 Registertons, ankommet med Ladning og afgaaet i Ballast:

	Papir.	Guld.
Sølod for Ind- og Udgaende efter Overenskomst. . .	§ —	§ —
Fyrpenge 0.07 pr. Ton	- —	- 35.00
Sundhedsvisit (fra smittede Steder 0.02) 0.01 pr. Ton	- —	- 5.00
Havneafgift 0.20 pr. Ton	- —	- 100.00
Kaipenge under 20 Dage { § 0.13 pr. 10 T. indtil 100 T. - 0.07 for hver overskydende 10 Tons pr. Dag.	- —	- 82.00
Bugserdampskib og Havnelods fra Yderreden indtil		
Barracas § 175.00 ÷ 30 %, § 122.50 + § 34.00	- 156.50	- —
Stempler for Ind og Udklarering	- 40.00	- —
Sundhedspas	- 5.00	- —
Tolddispacheuren	- —	- 35.00

202.00

à 320

63.12

§ 320.12

à 5.04

£ St. 63.11

Udgifter for et Seilskib paa 500 Registertons, ankommet med Ladning og afgaaet med Ladning:

	Papir.	Guld.
Sølds for Ind- og Udgaende efter Overenskomst . . .	§ —	§ —
Fyrpenge 0.07 pr. Ton	- —	- 35.00
Sundhedsvisit (fra smittet Sted 0.02) 0.01 pr. Ton . . .	- —	- 5.00
Havneafgift 0.20 pr. Ton	- —	- 100.00
Kaipenge under 40 Dage { § 0.13 pr. 10 T. indtil 100 T. - 0.07 for hver oversky- dende 10 Tons pr. Dag.	- —	- 164.00
Bugserdampskib og Havnelods	- 217.75	- —
Stempler for Ind- og Udklarering	- 100.00	- —
Sundhedspas	- 5.00	- —
Tolddispacheuren	- —	- 40.00
Stuerafgift i Henhold til Lastens Natur.		
	§ 323.25	
à 320		101.00
		§ 445.00
à 5.04		£ St. 88.6

Udgifter for et Dampskib, dr. 1500 Registertons, 20 Fods Dybgaaende med Last i Buenos Ayres og La Plata:

	Buenos Ayres.		La Plata.	
	Papir.	Guld.	Papir.	Guld.
	\$	\$	\$	\$
Stempler og Manifest for Ind- og Ud- klarering	60.00	—	60.00	—
Sundhedspas	6.50	—	6.50	—
Fyrafgift i første arg. Havn 7 cts. Guld pr. Ton	—	105.00	—	105.00
Packet-Privilegium i første arg. Havn	150.00	—	150.00	—
Bugsering i og ud af Dok Buenos Ay- res Dock No. 1 Tarif § 176.00 plus ½ Guldpræmie 110 % og minus 30 % af det Hele	259.00	—	—	—
La Plata Grand Dock Tarif § 113.00 plus ½ Guldpræmie 110 % og minus 30 % af det Hele	—	—	166.00	—
Havnelods og Baadpenge	—	—	45.00	—
Dokafgift La Plata 8 cts. Papir pr. R.- Ton	—	—	120.00	—
Buenos Ayres 10 cts Guld pr. R.-Ton	—	150.00	—	—
Transport §	475.50	255.00	547.50	105.00

	Buenos Ayres.		La Plata.	
	Papir.	Guld.	Papir.	Guld.
	\$	\$	\$	\$
Transport \$	475.50	255.00	547.50	105.00
Kaipenge i La Plata Grand Dock 1 ct. Papir pr. Ton pr. Dag (ved Mu- elles y Depósitos 1½ cts.) altsaa for 10 Dage	—	—	150.00	—
Buenos Ayres 13 cts. Guld pr. 10 Tons indtil 100 Tons og 7 cts. for hver overstigende 10 Tons pr. Dag, alt- saa for 10 Dage	—	111.00	—	—
Tolddispacheuren	—	40.00	—	40.00
Sundhedsvisit i første arg. Havn, hvis urent Sundhedspas 2 cts. Guld pr. Ton, rent 1 ct. Guld pr. Ton . . .	—	15.00	—	15.00
	475.50		697.50	
à 320		148.59		217.96
		569.59		377.96
à 5.04	£ St.	113. 0. 3	£ St.	74. 19. 10
Søloids til og fra Buenos Ayres og La Plata ca.		20. 0. 0		20. 0. 0
	£ St.	113. 0. 3	£ St.	94. 19. 10

Rosario. Angaaende Søfartsforholdene i Rosario har Vicekonsulen sammesteds indberettet:

De faste Udgifter, som paahviler Skibe i denne Havn kan ikke kaldes høie, men er tvertimod yderst moderate sammenlignet med ialfald andre Steder i Republiken, hvor kostbare Anlæg har frembragt Udgifter for Skibene, som vel neppe, hvad Seilskibene angaar, kan staa i noget Forhold til den Nytte, de har af de nævnte Anlæg. I Rosario har Naturen hjulpet paa Vanskelighederne, og Havnen kan uagtet den primitive Tilstand, hvori den befinder sig, ansees som god. Anstødsstenen for Skibsfarten hid og følgerig ogsaa til Hayne liggende inde i Floden, har været og er fremdeles den berygtede Bar ved Martin Garcia. Indtil forrige Aar ansaaes det høieste Dybgaaende, der med Rimelighed kunde passere Baren, for at være 16½ Fod. Der var visnok Exempler paa, at mere dybgaaende Skibe havde passeret, men dette er Undtagelser, og alle har maattet vente, ofte i Maaned. Som bekjendt opdagedes i Aarets Løb en ny Kanal, der frembød store Fordele ved at være rettere og i Gjennemsnit befandtes at være 2 Fod dybere end den gamle, samt er bleven nøie afmærket med vel synlige Bøier, der næsten ganske manglede i den gamle, til uhyre Skade for Søfarten. Ved disse Forandringer kan et Dybgaaende af 18 Fod nu ansees som trygt til Passage af denne Bar. Vistnok er ikke Vandet hver Dag saa

høit, men i Løbet af en Uge kan det ansees som sikkert. Denne nye Kanals Virkning paa Søfarten til Rosario viser sig tydelig paa Størrelsen af de Skibe, som ankom iaar mod ifjor. I tidligere Aar var Gjennemsnittet 400 R.-T. eller derunder; iaar synes det at blive over 600.

Forskjellen i Fragt mellem Rosario og Buenos Ayres er i normale Tider 5—6 sh., der mere eller mindre repræsenterer den Fragt, som betales til Flodmateriellet for Fart mellem de to Steder. Før eller senere, naar Baren ved Martin Garcia gjøres trafikabel for alle Slags Dybgaende, vil utvivlsomt den nu bestaaende Forskjel blive betydelig formindsket, hvorfor, forunderligt nok, de nu bestaaende Vanskeligheder for Navigationen maa ansees som gunstige for vor Handelsflaade, da de letter Konkurrencen med Dampskibene. Efterat Skibe har passeret Martin Garcia kan Navigationen ansees som temmelig ufarlig i Floden op til denne Havn; dog beror dette selvfølgelig paa Lodsens Dygtighed. Da Lodsvæsenet er i største Uorden og Resikoen ved uheldigt Valg af Lods relativt stor, har der i de to sidste Aar vist sig stor Tilbøielighed fra Skibenes Side til at tage Bugsering saavel op som ned. Bugseringsafgifterne er ogsaa ganske maadelige, for Skibe mellem 400—600 Reg.-Tons £ 35—40 fra Buenos Ayres til Rosario i Ballast, £ 50—60 med Ladning, nedover fra Rosario til Buenos Ayres med Ladning £ 35, alt med smaa Modifikationer paa begge Sider efter Overenskomst. Distancen mellem Buenos Ayres og Rosario, d. e. den Vei, som et Skib har at tilbagelægge, regnes til 240 eng. Mil. De Banker som findes i Floden, bestaar kun af Sand eller Gytje, saaat Grundstødninger sjelden er af alvorlig Natur. Dog bør den Forsigtighedsregel iagttages, at saasnart Skibet har grundstødt, strax Anstalt træffes til at faa det flot, enten ved Lægtring eller andre Midler, og at man aldrig bygger paa, at Vandet skal stige. Floden er lunefuld, og istedetfor at stige, falder den. Da Forandringerne paa faa Dage kan være saa store, lige op til 7—8 Fod, hænder det, hvis Skibet staar ujevnt, at det brydes itu. De fleste Ulykker sker paa denne Maade.

Som bekjendt er Rosario Centralpunkt for Kornskibningen fra Republiken, for ikke at sige hele Sydamerika. Ikke mindre end 7 Jernbanenet støder her sammen. Sæsonen begynder omkring 15de Januar med Linfrø, 1ste Februar Hvede og 1ste Mai Mais. Den egentlige Hvedeskibning opbører midt i Juni, Linfrø i April og Mais i August—September, efter de forskjellige Aars mere eller mindre gunstige Veirforholde.

Fragten for Linfrø holder sig gjerne 1 sh. høiere end for Hvede, da den i Vægt understiger Hveden med ca. 15 pCt., saa at et Skib, der ikke passer for rumfyldende Laster, kan resikere ikke at kunne indtage hele sin Dødvægt. Dette er dog i Praxis Undtagelser. Erfaringen i de sidste Aar har vist, at Fragterne, som, da Sæsonen aabnedes, var ganske lave, efterhaanden steg til Begyndelsen af April, da de naaede sin høieste Sats. Dette Forhold kan ikke ansees som Regel, da vigtige Faktorer er Tilgangen paa Tonnage og de Underretninger og Udsigter, som erholdes fra de europæiske Markeder, som naturligvis er udsat for de største og mest uberegnelige Forandringer. I Regelen faar kun 1ste Klasses Skibe Kornladninger, men hvis det er vanskeligt for Tonnage hænder det, og ikke saa sjelden, at 2den Klasse kan erholde saadan, dog med en eller anden Shilling mindre i Fragt og efter Inspektion af Lastens Assurandører. Lastningen af Korn sker her i Rosario i de fleste Tilfælde ved hængende Render, hvis ene Ende er fæstet oppe paa den ca. 75 Fod høie Balance og den anden ombord.

Der er ogsaa i de sidste Aar anlagt flere Kaier, hvor Hveden kommer ind direkte langs Siden af Skibene med Jernbanen, men det er i Regelen

Dampskibene, som har Fortrinnet til Indtagelse af sin Last ved disse Kaier. Ved den fra Aar til andet forbedrede Ordning ved Lastningen kan nu Expeditionen kaldes god. Det er kun Skibe sluttet paa Spekulation, d. v. s. mest de Befragtninger som gøres i December Maaned, der kan faa ligge sin Tid ud. Under Sæsonen bliver der ikke Spørgsmaal herom, men Skibene laster paa fra 2—8 Dage. Alt Korn indskibes i Sække, vexlende i Vægt fra 55—70 Kg. Sækkene er sædvanlig af ordinæreste Kvalitet, hvorfor mange gaar itu. Sædvanlig gøres der fra Befragterens Side Vanskeligheder, naar ved Tegning af Konnossementer Skipperen vil have anmærket Sækkenes daarlige Tilstand, under Foregivende af, at de gaar itu ombord. Da imidlertid denne Grund er altfor naiv, lykkes det sædvanlig Skipperen uden alt for store Vanskeligheder i dette Tilfælde at faa sin Ret. Ved et Kompromis, der er indgaaet mellem de forskellige Kornexportører, bindes Skibet til at anvende den Stuer, som Kjøbmanden nævner, samt at betale ham. Ved Stuer forstaaes her kun denne personlig, og ikke at Skibet pligter at anvende hans Folk til Arbeidet med Lasten, men da Priserne for Stuvning er temmelig moderate, antager de fleste Skibe de Kontrakter, som bydes dem. For kun en Mand; som repræsenterer den i Kontrakten nævnte Stuer, betales 5 Pesos Papir pr. Dag. Stuerkontrakt for Korn lyder paa 11 eller 12 Cent Guld pr. Ton. Det er da underforstaaet, at Kontraktøen for egen Regning holder alle nødvendige Folk og betaler Fartøjet for de af Besætningen, som stilles til hans Disposition, 2 eller $2\frac{1}{2}$ Pesos Papir.

Foruden Korn findes fra Rosario følgende Exportartikler (større): Ben, Hø, Quebrachotræ, alt Resurser for 2den Klasses Skibe. Medens Kornsæsonen varer, absorberer den Alles Interesse, saa at der før Juli ikke kommer synderlige Kvantiteter paa Markedet. Ben forekommer paa Fragtmarkedet enten som maskinknuste eller som „campbones“, d. e. de, som kommer hid ind fra Landet. Af de førtnævnte kan et Skib laste sin døde Vægt, af de sidste kun sin Registertonnage. Ladningerne gaar enten til U. S. eller Europa. Stuvningen koster 60 cts. Papir pr. Ton, forøvrigt paa Vilkaar som ved Stuvning af Korn.

Hø er udelukkende for det brasilianske Marked. En og anden Dampskibsladning er gaaet til Europa, men antagelig med slet Resultat, thi om videre Skibning høres ikke. 75 % af alle Hølaster gaar til Santos, hvor Fragten er høi formedelst den Resiko, som Skibene staa ved den gule Febers Hærjning, især i de sidste 3 Aar, Saasnart Feberen aftager, formindskes Fragten. Certepartier er „rene“, saaat Skibe herfra ikke resikerer at ligge Maaneder i Losningshavnen uden at faa nogen Slags Erstatning, som det hænder med dem, som kommer befragtet fra Europa. Høet kommer ombord i Baller af tvende Størrelser. En stor Balle maaler 6 Kubikfod, en liden Halvdelen. Vægten af Ballerne vexler meget, hvilket beror paa Presningen — fra 40 til 70 Kg. pr. Balle af samme Volum. De fleste Skibe behøver Ballast under. Den som faaes her, bestaar af fin Sand og koster fra $1-1\frac{1}{2}$ Pesos Papir pr. Ton.

Quebrachowood. Stammen og Grenene af Quebrachotræet anvendes i Europa formedelst sin Taninholdighed til Garvning, efter først der at have gennemgaaet den nødvendige Raspningsproces. Det er kun Kjernen af Træet, som udskibes, efterat Barken og den ca. 2 Tommer tykke Yte er borthugget. Veden ere højrød og tung. Den specifikke Vægt er 1.350. Den skibes i logs (rollizos) af de mest forskellige Størrelser. Der er i enhver Ladning Stykker, som veier indtil 3 Tons. Da Virket fordetmeste er kro-

get, maa Stuvningen foregaa med stor Nøiagtighed, for at Skibet skal kunne indlaste sin døde Vægt. I Certepartierne for disse Ladninger stipuleres, at Skipperen har Ret til at lade sage saa meget som behøves til Lastens tilbørlige Stuvning; dog maa han iagttage, at intet Stykke bliver under $1\frac{1}{2}$ Meters Længde, og det er af største Betydning at paase dette Forbehold, da alle Stykker under $1\frac{1}{2}$ Meters Længde bestemt refuseres i Europa. Hovedmarkedet for Quebracho i Europa er Hamburg. Did gaar 50 pCt. af hvad der udskibes, 25 pCt. til Havre, og 25 pCt. til Antwerpen og Genua. Af følgende Tal sees Exportens Tilvæxt i de sidste Aar: Til Hamburg ankom fra Republiken: i 1887 3 500 Tons, 1888 14 200, 1889 17 500, 1890 21 800, 1891 48 600, 1892 14 200 Tons.

Nedgangen i 1892 kommer af, at der sidst i 1891 i Hamburg var et Oplag af 19 000 Tons, som den 31te Decbr. 1892 var reduceret til 9 000 Tons.

I sanitær Henseende kan Rosario ikke ansees for at fortjene andet end et godt Vidnesbyrd. Vistnok er Antallet af Syge blandt Besætningerne ofte stort, men i Regelen nogenlunde moderat hvad Sygdommens Karakter angaar. Overdreven Nydelse af Flodvandet bevirker de fleste Tilfælder. For at undgaa disse Uleiligheder er det af Vigtighed at Skipperen saavidt muligt tilser, at Ingen drikker Vand, som direkte tages af Floden, men altid har tilstede Vand, som har staaet i nogle Dage, hvorefter det bliver meget godt og ufarligt. De hyppigst forekommende Sygdomme er gastrisk Feber og Typhus.

Vicekonsulatet har truffet følgende Aftale med to af Byens Hospitaler:

Med „Hospital de Caridad“, at hvert Skib strax ved Ankomsten har Ret til at subskribere ved at erlægge en Afgift af 5 Cent Papir pr. Registration. Hospitalet paatager sig da at forpleie alle de af Besætningen, som under Skibets Ophold hersteds bliver syge, og ligeledes efter Skibets Afreise at forpleie alle efterladte. Paa denne Maade kan enhver Skibsfører forsikre sig med moderat Udgift for syge Søfolk. Anmeldelse af Subskription efter Skibets Indklarerung tilstaaes ikke.

Samme Aftale er truffet med Hospital „Anglo Aleman“, dog med den Forskjel, at der Subskriptionsprisen beregnes til $1\frac{1}{2}$ Pesos Guld pr. Mand af Skibets Besætning, iberegnet Kapteinen. Saalænge Forskjellen mellem argentinsk Guld og Papir forbliver saa stor, som den er for Tiden, følger deraf, at „Hospital Anglo-Aleman“ koster 3 Gange saa meget som „Hospital de Caridad“. Bestyrelsen af begge Hospitaler lader endel tilbage at ønske.

Skibsudgifter for Rosario Havn.

I. Faste Udgifter.

a. For et Skib, som kommer og gaar med Ladning:

Aabning af Register paa Toldkontoret	Pesos Papir	20. 00
Slutning deraf	—	20. 00
Guia General	—	20. 00
Manifest: for Skibe fra 500 Tons	—	25. 00
og under	—	20. 00
Fyrafgift og Sundhedsvisit 8 cts. Guld pr. R.-Ton	—	—
Rulle og Stempel	—	4. 50
Sundhedsbevis	—	5. 00
Visering deraf. Afgiften beror paa, hvilket Lands		
Konsulat iværksætter samme.		

- b. For et Skib, som kommer i Ballast fra argentinsk Havn og afgaar med Ladning.

Aabning af Register paa Toldkontoret	Pesor Papir	20. 00
Slutning deraf	—	20. 00
Guia General	—	20. 00
Rulle og Stempel	—	4. 50
Sundhedsbevis	—	5. 00
Visering deraf (se ovenfor under litr. a).		

- c. For et Skib, som kommer i Ballast fra udenrigsk Sted for at laste i Rosario, beregnes som under litr. b med Tillæg af Fyrafgift 8 cts. Guld pr. Reg.-Ton.

- d. For et Skib, som kommer med Ladning og gaar i Ballast, bliver Udgifterne de samme som under litr. a med følgende Undtagelser: Aabning og Slutning af Register paa Toldkontoret 40 Pesos og Guia General 20 Pesos.

II. Andre Udgifter. Foruden de ovennævnte Udgifter tilkommer ogsaa følgende:

Mæglerprovision. Den sædvanlige Mæglerprovision er for Befragtning 5 pCt. minus $\frac{1}{3}$ eller $\frac{1}{2}$, alt efter Overenskomst; for Ind- og Udklarering § 30 Guld naar Skibet kommer med Ladning og gaar med Ladning, samt 20 § Guld, naar det kommer i Ballast og gaar med Last eller kommer med Last og gaer i Ballast.

Havnebugseringer og Lodsninger. Da Rosario's Havn er temmelig vidtstrakt, er disse Udgifter ikke ubetydelige, Bugseringer er helt og holdent konventionelle. Der betales fra 25—60 Pesos Papir for hver Flytning, alt efter den Del af Havnen, hvor Skibet skal hen. En saakaldt Lodstarif er opsat, ikke af nogen Autoritet, men mellem Lodser og Byens Mæglerhuse. Man kan let tænke sig, hvorledes Skibenes Interesser der er bleven varetaget. Lodsningssafgifterne vexler mellem § 9 og 30 Pesos Papir.

Proviant og Skibsfornødenheder er forholdsvis billige.

Havne, som kan ansees tilgængelige for søgaaende Skibe, beliggende ovenfor Rosario, er: San Lorenzo, Diamante, Paraná, og Colastiné. Den sidste er Havn for Santa Fè ved Panamáfoden. Hvad der gjælder om Rosario's Havn gjælder ogsaa om disse med Hensyn til Exporten og de faste Udgifter. Vandstanden til disse Steder er mere vanskelig at beregne end til Rosario. Der findes Banker allerede paa Veien til San Lorenzo, som dog ei ligger mere end 15 eng. Mil fra Rosario, hvor det til visse Tider af Aaret hænder, at ikke Skibe kan passere med 10 til 11 Fod. I Regelen kan det imidlertid ansees trygt for Skibe, som ikke stikker over 15 Fod, at gaa saa høit som Paraná i Tiden 15 Januar—15 April. Dog tiltager Muligheden for Grundstødning i ethvert Fald, høist betydeligt paa Reiser ovenfor denne Havn. Den Fragtforskjel, som bruges, er for San Lorenzo 1 sh., Diamante 2 sh., Paraná—Colastiné 3—4 sh. høiere end fra Rosario. Distancerne er fra Rosario til San Lorenzo 15 eng. Mil, Diamante 75, Paraná—Colastiné 120 eng. Mil. Havnene nedenfor Rosario er alle gode og tilgængelige for ethvert Dybtgaaende, som passerer Martin Garcia Bar.

Handel.

I Henhold til den officielle Statistik stiller Republikens udenrigske Handel sig i 1892 sammenlignet med 1891 saaledes:

	1891.	1892.	Difference.
	Guld \$	Guld \$	Guld \$
Indførsel.			
Toldpligtige Varer	42 643 764	77 068 110	+ 34 424 346
Toldfrie —	24 522 043	14 320 100	÷ 10 201 943
Guld og Sølv	9 255 608	6 510 798	÷ 2 744 810
Tilsammen	76 421 415	97 899 008	+ 21 477 593
Udførsel.			
Toldpligtige Varer	60 891 661	73 846 039	+ 12 954 378
Toldfrie —	35 811 664	38 846 909	+ 3 035 245
Guld og Sølv	1 703 100	1 974 477	+ 271 377
Tilsammen	98 406 425	114 667 425	+ 16 261 000

Som det vil sees, er i det forløbne Aar saavel Import som Export tiltaget ikke ubetydeligt, idet Importen er forøget med ca. 21 Mill. Pesos Guld og Exporten med ca. 16 Mill. Pesos Guld. Skjønt den i min forrige Indberetning udtalte Formodning om, at Exporthandelen fremdeles vilde overstige Importhandelen, har bekræftet sig, maa Importhandelen dog siges at opvise en meget energisk Gjenoplivelse, selv om den ikke paa langt nær er naaet op til den Høide, som udmærker Aaret før Krachet.

Bemærkelsesværdigt er det, at medens Indførselen af Drikkevarer fra 1890—1891 aftog med ca. 75 %, tiltog i 1892 atter Indførselen med 2 350 917 Pesos Guld, idet den gik op fra 3 687 198 Pesos Guld til 6 038 115 Pesos Guld, altsaa ca. 67 %, Noget lignende har ogsaa fundet Sted med Fødevarer, vævede og spundne Stoffe. Dette viser ganske godt, saavel i hvor høi Grad Krisen rammede den almindelige Consumptionsevne — Grundlaget for al Handel — som at denne nu begynder at komme sig igjen. Den Bevægelse, der har fundet Sted i Importen, vil for de forskjellige Grupper af Artikler fremgaa af nedenstaaende Tabel:

	1892.	1891.	Difference mellem 1891 og 1892.
	Millioner	Pesos	Guld.
1. Levende Dyr	0.19	0.15	+ 0.23
2. Fødevarer	12.67	8.22	+ 4.45
3. Drikkevarer	6.04	3.69	+ 2.35
4. Tobak	0.63	0.46	+ 0.17
5. Vævede og spundne Varer . . .	30.62	14.85	+ 15.77
6. Færdigsyede Klæder m. v. . . .	4.30	2.33	+ 1.97
7. Chemikalier	4.03	2.41	+ 1.62
8. Papir og Tilvirkninger deraf . .	2.69	1.58	+ 1.11
9. Læder og Lædervarer	0.62	0.43	+ 0.19
10. Træ og Trævarer	3.71	2.36	+ 1.35
11. Jern og Tilvirkninger deraf . .	10.34	4.52	+ 5.82

	1891.	1892.	Difference mellem 1891 og 1892.
	Million Pesos Guld.		
12. Materialier for off. Arbeider	3.55	17.88	+ 14.33
13. Forskjellige Metaller	1.14	0.84	+ 0.30
14. Stene, Glasvarer etc.	1.62	1.20	+ 0.42
15. Kul, Cokes, Fyrstikker, Lysolie	6.09	4.14	+ 1.95
16. Diverse Varer	2.95	2.12	+ 0.83

Til denne Oversigt skal man knytte nogle oplysende Bemærkninger:

Med Hensyn til Indførselen af levende Dyr indskrænker denne sig hovedsagelig til Avlsdyr for Forbedring af herværende Racer.

Indførselen af Fodervarer forøgedes med ca. 50 % af sin Importværdi i 1891, men endog med denne Forøgelse naaede den ikke saa høit som i 1890, da Indførselens Totalværdi beløb sig til 16 $\frac{1}{4}$ Mill. Pesos Guld.

I denne, ligesom i enkelte andre Grene, har det Faktum vist sig, at den indenlandske Produktion, beskyttet saavel af de høie Toldtariffer som af den store Guldagio, mere og mere har bemægtiget sig den indenlandske Consum. I det Følgende skal man oplyse denne økonomiske Evolution med nogle Data fra Industrien, af særlig Interesse for de forenede Riger.

Drikkevarer. Brænderier og Bryggerier er oprettede i stor Maalestok og har bragt Importen af Spiritus og især af Øl saagodtsom til Ophør. Af Spiritus og Likører paa Fad indførtes der saaledes i 1890 for ca. 68 000, men i 1891 for kun ca. 11 000 og i 1892 for ca. 10 000 Pesos Guld. Og medens der i 1889 af Øl indførtes for Pesos Guld 1 187 099, indførtes der i 1890 for 768 217, i 1891 for 42 423 og i 1892 for kun 8 923 Pesos Guld. Det tør saaledes ikke være nogen Grund til at antage, at de Forhaabninger, man i sin Tid gjorde om, at Republiken kunde blive et varigt Marked for de forende Rigers Spiritus- og Ølindustri, vil komme til Virkelighed. Trods denne uhyre Nedgang i Indførselen af Spiritus, Likører paa Fad og Øl, er dog Indførselen af Drikkevarer i sin Helhed — som foran omhandlet — tiltaget overordentligt.

Tobak. Forøgelsen af 175 000 Pesos i Indførselen af Tobak bør ikke overraske, naar man betænker, at Totalimporten heraf i det forløbne Aar blot var Fjerdeparten i Værdi af, hvad den var i 1890. Den indenlandske Tobaksproduktion har i de sidst forløbne 2 Aar tiltaget saaledes, at Tobak snart kan ventes at blive en Udførselsartikel, idet Dyrkningen af denne værdifulde Plante har givet udmærkede Resultater.

Importen af Garn og Tøier har mere end fordoblet sig. Isærdeleshed tiltog i høi Grad Indførselen af Sækkelærred, Shirting, uldne og andre Sorter Casimir samt Bomuldsstoffer. Meget mindre, om end dog af nogen Betydning, var Forøgelsen i Indførselen af færdige Klæder og Confectionsvarer. Især var Forøgelsen stor med Hensyn til Strømper og Tørklæder, men med Hensyn til mange andre Artikler vandt den indenlandske Produktion stort Terrain, saaat Indførselen af Skjorter, Underbenklæder, Under-skjorter, Slips, Huer, bløde Filthatte og færdige Klæder saalangt fra at tiltage, vedblev at gaa ned. Med dette for Øie vil man forstaa, at tiltrods for de forbedrede commercielle Forholde i 1892, naaede Indførselen under denne Varegruppe ikke engang Halvparten af, hvad den havde været i 1889.

Chemikalier, som forøvrigt heller ikke tidligere have forandret sig stærkt, skylder Tilvæksten i Importen 1892 først og fremst det større

Forbrug af Midler mod Faareskab, af Linolie, Syrer, Beg og andre for industrielle Øiemed nødvendige Artikler.

Træ og Trævarer, som figurerede paa Importlisten for 1889 med 12 Mill. Pesos Guld, steg i 1892 til 3.7 Mill. § Guld fra 2.4 Mill. § Guld i 1891. Tilvæksten skyldes næsten udelukkende Indførselen af uhøvlet Gran; forarbejdede Artikler f. Ex. Møbler, Vogne, Kufferter o. s. v. er derimod gaaet endnu mere tilbage med Hensyn til Indførsel.

Papir. Indførselen heraf, især af Tryk-, Skrive- og Cigaretpapir, tiltog atter betydeligt, idet den indenlandske Industri endnu ikke, trods den stærke Protection, har været istand til at slaa den udenlandske Concurrence af Marken.

Med Hensyn til Indførselen af Læder og deraf forarbejdede Artikler gjælder det samme som anført med Hensyn til Tobak, nemlig at denne Artikel blot burde figurere paa Udførselslisten. Omend Importen, især af garvede Huder, har tiltaget noget i 1892, er dog denne Importbranche, der nu naar blot Fjerdeparten af Omsætningen i 1889, sat paa Proscriptionslisten.

Jern og Jernvarer har forholdsvis havt den største Fordel af Forbedringen i Importforretningerne. Værdien af Indførselen af Varer af denne Branche har mere end fordoblet sig, fra $4\frac{1}{2}$ — $10\frac{1}{2}$ Mill. Pesos Guld. Størsteparten af denne Forøgelse kan tilskrives den store Elterspørgsel efter Landbrugsmaskiner og Redskaber, Jerntraad for Indhegning, Meiemaskiner, Ploge og forøvrigt Maskiner af alle Slags.

Med Hensyn til den store Nedgang i Indførselen af Bygningsmateriel, bemærkes særlig, at Indførselen af Jernbanemateriel aftog fra 16 Mill. § Guld til 3 Mill. § Guld, medens den i 1890 var 34 Mill. Pesos Guld.

Importen af forskellige Metaller, hvorunder ikke er indbefattet Penge, viste forholdsvis liden Forandring; der var en liden Forøgelse i Indførselen af Uhre, Juveler og Bly.

Importen af Sten- og Glasvarer forøgedes heller ikke i nogen større Grad. Luxusartikler led derimod en Tilbagegang, saaledes f. Ex. Marmorvarer, Mosaik, Terracotta, Porcelain o. s. v. Tilbagegangen i disse Artikler opveiede Tilvæksten i Indførselen af almindeligt Stentøj og Glasvarer.

Consumen af Brændematerialier og Belysningsstoffer tiltog med 50 %; saaledes voxede Indførselen af Stenkul fra $3\frac{1}{2}$ til $5\frac{1}{2}$ Mill. Pesos Guld og af Paraffin fra 518 000 til 805 000 Pesos Guld. En større Voxfyrstikfabrik er oprettet. Skjønt Kvaliteten ikke er den bedste, er dog Indførselen af fransk og italiensk Vare paa Grund af den høie Indførselstold omtrent standset. Svenske Træfyrstikker foretrækkes dog af mange. Af Voxfyrstikker indførtes der i 1891 421 Kg. og i 1892 257 Kg.; af Træfyrstikker indførtes i de samme Aar 87 431 Kg. og 25 502 Kg.

Af Foranstaaende kan man slutte, paa hvilken hurtig Maade de indenlandske Industrier i mange Brancher har vidst at vinde Terrain i de sidste Aar. Saalænge den høie Beskyttelsestold og den store Guldagio vedvarer, vil den deri have stærke, ja nær sagt uovervindelige Bundsforvandre i Kampen mod den udenlandske Produktion.

Hvorledes den i forrige Aar stedfundne Forøgelse i Importen fordeler sig paa enkelte af de Varer, der maatte være af Interesse for de forenede Rigers Handel, vil fremgaa af følgende Oversigt:

Varens Art.	Enhed.	1891.		1892		Forøgelse.	
		Kvan- tum.	Værdi.	Kvan- tum.	Værdi.	Kvan- tum.	Værdi.
			\$ Guld.		\$ Guld.		\$ Guld.
1. Trælast	m/□	4 052 878	1 694 444	7 118 035	2 949 197	3 065 157	1 254 754
2. Klip- og Tørfisk .	Kg.	353 388	59 817	611 434	98 500	258 046	38 683
3. Herm. Fiskevarer.	-	190 827	61 809	419 317	124 220	228 490	62 411
4. Ost	-	154 452	76 212	317 684	158 845	163 232	82 633
5. Tjære	-	56 844	2 892	157 983	7 999	101 189	5 107
6. Lim	-	33 958	6 012	63 821	13 603	29 863	7 591
7. Skrivpapir	-	172 857	52 882	436 155	135 176	263 298	82 294
8. Trykpapir	-	2 325 458	604 616	3 875 100	1 007 526	1 549 642	402 930
9. Søm	-	509 714	85 660	871 449	151 723	361 735	66 063
10. Pianoer	St.	101	19 385	250	48 485	149	29 100
11. Stearinlys	Kg.	72 927	21 878	144 944	43 486	72 017	21 608
12. Kul	Tons	350 244	3 502 444	520 771	5 207 713	170 527	1 705 269
13. Ploge	St.	12 102	82 880	38 677	308 438	26 575	225 558
14. Plogjern	-	136 251	17 932	284 547	50 917	148 296	32 985
15. Slaamaskiner . . .	-	—	902	—	2 701	—	1 799
16. Meiemaskiner . . .	-	1 382	294 894	4 908	1 087 885	3 526	793 091
17. Tærskemaskiner . .	-	47	60 185	328	297 295	281	237 110
18. Spader, Hakke . .	Kg.	150 164	34 695	371 282	98 694	421 118	63 999
19. Øxer, Knive, Saxe .	-	—	168 450	—	253 353	—	84 903

Hvad Exporten angaar, vil følgende Tabel give en Oversigt over dens Stilling i de sidstforløbne Aar inden de større Grupper af Gjenstande.

Varens Art.	1892.	1891.	Difference.
	Millioner Pesos Guld.		
1. Produkter af Kvægavl og Fædrift	76.2	68.8	+ 7.4
2. — - Agerbrug	26.7	18.4	+ 8.3
3. — - Industri	4.9	4.2	+ 0.7
4. — - Skovdrift	1.0	2.0	÷ 1.0
5. — - Mineralriget	0.7	1.4	÷ 0.7
6. — - Jagten	0.5	1.0	÷ 0.5
7. Dyriske og vegetabiliske Affaldsstofte . . .	1.7	1.3	÷ 0.4

Det statistiske Bureau værdsætter Totalværdien af de udførte Produkter i 1892 til 112.7 Mill. Pesos Guld mod 96.6 Mill. Pesos Guld i 1891. Den førstnævnte Værdi er omtrent $12\frac{1}{2}$ % større end Værdien i 1891. Forøgelsen har været langt betydeligere end dette Tal $12\frac{1}{2}$ % udviser, idet Prisen paa næsten alle Artikler er beregnet langt lavere for 1892 end for 1891. Saaledes er f. Ex. Værdien af den udførte Hvede beregnet med $1\frac{1}{8}$ Mill. \$ Guld mindre i 1892 end i 1891, uagtet der i det førstnævnte Aar udførtes 75 000 Tons mindre end i 1891.

Med Hensyn til Udførselen i sine Detaljer, saa var Udførselen af levende Dyr med Undtagelse af Æsler og Muldyr langt mindre end i 1891, hvilket Aar viste en Stigning i Forhold til 1880,

I det forløbne Aar udførtes 26 699 Æsler og Muldyr, hvilket gjør 5 203 Dyr mere end i 1891, men til Gjengjæld 3 216 Heste mindre, nemlig 7 487 mod 10 703; 74 591 Faar mindre (40 100 mod 114 691); og 45 647 Stykker Kvæg mindre (125 458 mod 171 105). Udførselen af levende Gje-der og Svin var meget ubetydelig, henholdsvis 560 og 160. Formindskelsen i Udførselen af levende Slagtekvæg opveies imidlertid fuldstændig ved den stærke Forøgelse i Exporten af Kjød i frossen og preserved Tilstand.

Af Fædriftsprodukter indtager Ulden den første Rang saavel med Hensyn til sin Værdi som med Hensyn til Kvantum. Udførselen beløb sig i 1892 til 138.6 Mill. Kg. til en Værdi af 38.8 Mill. Pesos Guld; i 1891 til $154\frac{2}{3}$ Mill. Kg. til en Værdi af 44.3 Mill. Pesos Guld. Efter Udførselen af Uld kommer Udførselen af Faareskind, som tiltog med $33\frac{1}{3}$ %. I 1892 beløb Exporten heraf sig til 32.07 Mill. Kg. til en Værdi af 9.62 Mill. Pesos Guld mod 24.17 Mill. Kg. i 1891 til en Værdi af $7\frac{1}{4}$ Mill. Pesos Guld.

Udførselen af saltede Oxehuder var i 1892 194 000 St. mindre end i 1891. Dette Resultat maa for en Del tilskrives den Omstændighed, at Slagtesaisonen i 1892 begyndte meget sent, da Dyrene af Mangel paa tilstrækkeligt Foder ikke havde kunnet gjødes tilbørligt. I 1892 afskibedes 1 068 611 Huder mod 1 262 502 i 1891 og 2 294 109 i 1890. Differencen blev for en Del opveiet ved den forøgede Export af tørrede Oxehuder, der i 1891 beløb sig til 2 678 905 og i 1892 til 2 845 189, altsaa en Forøgelse af 166 000. Det samme var Tilfældet med Hestehuder. Exporten af saltede Huder var fra 250 685 St. i 1891 gaaet ned til 127 442 St. i 1892. Exporten af tørrede Huder tiltog derimod fra 97 517 St. til 113 948 St. Udførselen af Gjedeskind aftager for hvert Aar, idet saavel den indenlandske Tilberedelse af Skind tiltager, som Slagtingen af Hensyn til den større Fordel, som opnaaes ved at benytte Melken til Ostefabrikation, indskrænkes. I 1892 udførtes af Gjedeskind 1 203 323 Kg., i 1891 1 355 370 Kg. og i 1890 1 964 974 Kg.

Paa Grund af de ugunstige Forholde paa de europæiske Markeder for Salget af Horn aftog Exporten heraf betydeligt, nemlig fra 2.43 Mill. Kg. i 1891 til 1.85 Mill. Kg. i 1892. Ligesaa aftog Udførselen af Svinebørster fra 2.34 Mill. Kg. i 1891 til 2.14 Mill. Kg. i 1892.

Udførselen af Kjød i de forskjellige Former har, som allerede nævnt, undergaaet en stor Forøgelse, og beløb sig i 1892 til 25.44 Mill. Kg. frosset Faarekjød og 0.88 Mill. Kg. andet Slags frosset Kjød mod henholdsvis 23.28 og 0.46 Mill. Kg. i 1891, 44.38 Mill. Kg. tørret Kjød (tasajo) mod 39.64 Mill. Kg. i 1891; 7.04 Mill. Kg. hermetisk Kjød, 0.96 Mill. Kg. hermetiske Tunger mod henholdsvis 2.86 og 0.78 Mill. Kg. i 1891.

Ifølge den officielle Statistik var Udførselen af denne Gruppe:

	1891. 1 000 § Guld.	1892. 1 000 § Guld.
Levende Kvæg	5 237	3 439
Uld	38 810	44 326
Faareskind	7 251	9 618
Saltede & tørrede Huder	11 577	11 568
Horn ,	116	101
Svinebørster	726	790
Kjød	5 940	7 003
Tilsammen	69 657	76 845

At Værdiforskjellen af Huder af alle Slags, trods Formindskelsen i Udførselen af enkelte Sorter, som ovenfor nævnt, ikke er større, forklares derved, at blandt de i 1892 udførte tørrede Oxehuder var der et langt ubetydeligere Antal Kalveskind end i 1891. Ligeledes opgaves i det statistiske Bureaus Opgaver Udførselen af tørrede Oxehuder i 1891 ved en Feilregning

til et Beløb af omtrent \$ 600 000 Pesos Guld mindre end den i Virkeligheden var. Her tages derfor ikke den officielle Statistiks Cifre med i Betragtning for 1891.

Af de øvrige Produkter af Slagteindustrien er de vigtigste: Talg og Fedt. Udførselen heraf har i 1892 været meget mindre end i det foregaaende Aar, nemlig 19 879 Tons i 1892 mod 20 725 Tons i 1891. Udførselen af Kjødextrakt er gaaet op fra 237 806 Kg. i 1891 til 260 202 Kg. i 1892, af Glycerin fra 127 534 til 174 378 Kg. og af Kjødmel fra 7 015 Tons til 18 849 Tons. Videre tiltog Udførselen af Ister 326 Tons i 1891 til 779 Tons i 1892, Guano fra 198 til 1 711 Tons; tørret Blod fra 648 til 965 Tons. Derimod formindskedes Udførselen af: Ben fra 39 021 Tons i 1891 til 28 848 Tons i 1892, Benaske fra 18 066 til 15 914 Tons, Klove af alle Slags fra 2 095 til 1 878 Tons. Værdien af de her nævnte Artikler beløb sig i 1891 til 3.7 Mill. Pesos Guld og i 1892 til 3.8 Mill. Pesos Guld, hvoraf alene Værdien af Talg, udgjørende henholdsvis 2.38 og 2.26 Mill. Pesos Guld.

Forøgelsen i Exporten har uden Sammenligning været stærkest for Agerbrugsprodukters Vedkommende, idet Exporten af de forskellige Produkter i 1892 ialt udgjorde 1 010 000 Tons mod 508 000 Tons i 1891 til en Værdi af henholdsvis 26.75 og 18.43 Mill. Pesos Guld. Føier man hertil Beløbet af de af de af Korn og oljeholdige Planter frembragter Produkter som f. Ex. Mel, Oliekager etc., forøges Værdierne til henholdsvis 28.8 og 19.55 Mill. Pesos Guld, hvorhos maa tages i Betragtning, at de til Grund for disse Beregninger liggende Priser var betydeligt lavere i 1892 end i 1891. Forrige Aars Hvedeexport beregnedes blot med 31 \$ Guld pr. Ton, medens 1891 Aars Export beregnedes efter 40 \$ Guld pr. Ton, saaledes at trods Exporten heraf i 1892 var 75 000 Tons større end i 1891, saa var dog Værdien i 1892 1.13 Mill. Pesos Guld mindre end i 1891. Til den højere Værdi for forrige Aar bidrog i Særdeleshed en Merndførsel af Mais af 380 000 Tons, af Linfrø af 30 773 Tons, af Poteter 7 247 Tons og af Hø af 9 205 Tons.

De udførte Kvanta af de vigtigste Agerbrugsprodukter og Fabrikata af samme var for de sidste 4 Aar:

	1892.	1891.	1890.	1889.
	T o n s .			
1. Mais	445 935	65 909	707 282	432 591
2. Hvede	470 110	395 555	327 894	22 806
3. Linfrø	42 987	12 213	30 721	28 196
4. Byg	997	137	1 309	231
5. Mani	542	631	789	240
6. Poteter	10 044	2 797	871	367
7. Hø	39 209	30 003	19 122	20 434
8. Hvedemel	18 848	7 015	12 018	3 361
9. Oliekager	4 366	2 499	1 411	518
10. Vegetabiliske Olier	1 014	832	—	—
11. Klid	22 058	6 525	2 833	2 388

Foruden disse udførtes ogsaa, men blot i ubetydelige Kvantiteter, Kanarifrø og andre Sædarter samt Bønner, Frugter og lidt Tobak; medens der i 1891 endnu udførtes 798 Hektoliter argentinsk Vin, var Udførselen i 1892 blot 152 Hektoliter.

Værdien af de i forrige Aar udførte Forstprodukter var 1.08 Mill. Pesos Guld eller blot Halvdelen af den for 1891 Aars Export beregnede Værdi. Udførselen af alle Sorter Træ er langt lavere end i foregaaende Aar. Den Træsart, hvis Udførsel mest har aftaget, er Quebracho, hvoraf i 1892 blot exporteredes 175 728 $\square$ Meter mod 1 260 839 $\square$ Meter i 1891. Cedertræ aftog fra 91 031 til 56 113 $\square$ Meter og Nandubay fra 275 302 Stokke til 116 387 Stokke. Tallene for vegetabilsk Kul er i 1892 ligeledes lavere end i 1891, nemlig 257 585 Hektoliter mod 299 489 Hektoliter.

Af Bjergværksprodukter har blot Udførselen af Sølv og Bly tiltaget, medens alle de øvrige staar langt tilbage for 1891 og naar ikke engang Halvdelen af dette Aars Udførsel, idet den i 1891 endnu repræsenterede 1.36 Mill. Pesos Guld, medens den i 1892 blot gik op til 0.65 Mill. Pesos Guld. Exporten af Sølv tiltog fra 1 334 til 4 183 Kg., af Sølverts fra 191 Tons til 325 Tons, af Blyerts fra 988 til 1 143 Tons og af Raably fra 153 til 198 Tons. Udførselen af Kobber i Barrer aftog fra 91 til 55 Tons, af Kobbererts fra 364 til 141 Tons. For første Gang figurerer i denne Gruppe Export af Gulderts med 6 970 Kg. og af guldførende Sand med 84 822 Kg.

Hvad Jagtprodukter angaar, er Formindskelsen i Værdi paa Grund af det store Prisfald langt større end Nedgangen i Kvantum, saaat Totalbeløbet for 1892 515 702 Pesos Guld, ikke engang naar Halvdelen af Beløbet for 1891. Medens i sidstnævnte Aar Udførselen af Carpincho- og Odderskind var henholdsvis 56 932 St. og 852 749 Kg., naaede Udførselen i 1892 kun til 17 810 St. Carpinchoskind og 412 722 Kg. Odderskind. Udførselen af Strudsfjære har havt en ubetydelig Forøgelse, nemlig fra 52 028 til 57 703 Kg.

Heller ikke for det forløbne Aar har det været muligt i nogen større Udstrækning at erholde Oplysning om de forenede Rigers Handel paa Republiken. Af de Oplysninger, herværende Forretningsmænd velvilligen har meddelt mig, fremgaar, at til Sverige afskibedes: 214 Baller Uld, 350 tørrede Huder, 2 000 saltede Huder, 310 Piber og 2 080 Halvpiber Talg samt til Norge 5 000 saltede Huder. Ligesom tidligere er imidlertid mange Ladninger Hvede, Linfrø og Talg, der herfra er skibet til Falmouth f. O. senere indkjøbt for svensk eller norsk Regning.

Trælaster. Fra Sverige ankom 14 Ladninger Trælaster med tilsammen 3 972 Ptb. Std. mod 3 004 Ptb. Std. i 1891. Fra Norge ankom blot 1 Ladning med 162 Ptb. Std. mod 586 Ptb. Std. i 1891.

Fra de forenede Stater og Kanada er der i Aarets Løb indført:

ca.	37	Millioner	sup.	Fod	Spruce
-	41	—	-	-	Pitchpine
-	45	—	-	-	Whitepine

Heraf er ca. 10 á 15 % gaaet op Floderne og til Uruguay.

I 1891 indførtes der kun:

ca.	9	Millioner	sup.	Fod	Spruce
-	21	—	-	-	Pitchpine
-	11	—	-	-	Whitepine.

Ligeoverfor en saa stor Forøgelse i Importen maatte Priserne trods den livligere Efterspørgsel absolut falde. Medens man i Begyndelsen af Aaret betingede indtil $\text{\$ } 42$ Guld pr. 100 $\square$ Meter Spruce fortoldet, paa almindelige Consignationsbetingelser, faldt Priserne gradvis i Aarets Løb saaledes, at man solgte enkelte Ladninger endog til $\text{\$ } 25.50$ Guld paa samme Betingelser. Vedkommende Consignatarer havde givet stort Forskud, og fandt sig ligeoverfor det nedgaaende Marked, for at faa sig dækket, beføiet til at sælge omtrent à tout prix. De øvrige Importører maatte saa følge med eller lægge op. Med Pitchpine og Whitepine har det gaaet omtrent paa samme Maade. Pitchpine faldt fra $\text{\$ } 52.00$ til $\text{\$ } 42.00$ og Whitepine, hvorfor Priserne ikke nøie kjendes, omtrent i samme Forhold. Svensk og norsk Træløst har dog holdt sig bedst, idet Salg under $\text{\$ } 32$ à $\text{\$ } 34$ ikke kjendes. Dette antages nærmest at maatte tilskrives den Omstændighed, at man har foretrukket at lægge op istedenfor som Amerikanerne at sælge med stort Tab (fra $\text{\$ } 5$ til $\text{\$ } 8$ Guld pr. 100 Meter).

I indeværende Aar vil Priserne antagelig stille sig bedre end i det foregaaende, idet Indførselen fra Staterne er aftaget betydeligt. Trods Toldnedsættelsen fra 16 % til 6 % opnaar man allerede nu $\text{\$ } 32$ for Spruce.

Beklageligt er det, at vore Afskibere fremdeles undlader at indrette sig efter det herværende Markeds Fordringer.

Klipfisk. Af denne Vare ankom under det forløbne Aar 13 900 Kasser mod 5 500 Kasser i 1891.

Under de fire første Maaneder af indeværende Aar opgives ankommet ca. 9 000 Kasser. Denne betydelige Tilførsel, foranlediget af de nedsatte Toldsatser, har haft en mindre heldig Indflydelse paa Markedspriserne, der nu efterat Fastetiden er over og Efterspørgselen ringe, er $\text{\$ } 26$ à $\text{\$ } 34$ Papir pr. Kasse mod $\text{\$ } 36$ à $\text{\$ } 40$ under Maanederne Januar og Februar. Ogaaa i andre norske Fiskevarer spores en Forøgelse i Importen, uden at nøjagtige Data foreligger desangaaende.

Agenten for den svenske Exportforening har ligesom tidligere velvilligen givet mig Opgave over Omfanget af den ved ham formidlede Omsætning af svenske Artikler, nemlig: Agerbrugsmaskiner og Redskaber Pesos Papir 29 875.40, Meierimaskiner 37 662.06, Hesteskosøm 32 615.24 Kridt 7 129.07, Staaltauge 146.45, Cognac, Punsch og Conserver 1 420.51, Komfyrer, Kaminer og Gryder 2 233.13, Porcelain 2 827.32, Tagpap og Tagfarve 597.30, Fyrstikker 5 857.85, Rasper og Hestebeskyttere 166.85, Jern og Staal 8 969.27, Øxer, Knive og Saxe 2 222.28, Møbler 310.00, Kjønrøg 510.04, Træhuse 4 205, Trævarer 10 280.34, Diverse 4 032.63; tilsammen Pesos Papir 151 060.84 eller Kr. 171 454, omsat efter forrige Aars Gjennemsnitsagio for Guld.

Toldafgifter. Ved ærbødig Indberetning af 17 Januar sidstleden indsendtes en Oversættelse af den nye argentinske Toldlov. Da „Tarifa de Avalúos“ (d. v. s. de officielle Værdier, hvorefter Procenttolden beregnes), dengang ikke var publiceret for 1893, kunde ingen Oversigt gives over de Satser, hvorefter vore Varer vil have at erlægge Told for indeværende Aar. Nedenstaaende Opgave vil give en Oversigt over, hvorledes disse stiller sig for en Del hjemlige Exportartiklers Vedkommende i Sammenligning med de for forrige Aar gjældende:

		Officiel Værdi.		Toldafgift.		
		1892.	1893.	1892.	1893.	
		\$	\$		ad val.	Specific.
Klipfisk	pr. Kg.	0.15	0.25	60 %	25 %	
Stokfisk	—	0.20	0.40	60 -	25 -	
Klipfisk, opskaaren, incl. Pakning	—	0.25	0.50	60 -	25 -	
Sild, røget, paa Fad	—	0.24	0.24	60 -	25 -	
— i Daaser	—	0.40	0.40	60 -	25 -	
Conserveret Fisk i Olie	—	0.50	0.50	60 -		\$ 0.30
— Kjød	—	0.60	0.60	60 -		- 0.30
Condenseret Melk	—	0.52	0.52	25 -	25 -	
Sardiner i Olie	—	0.30	0.30	60 -	25 -	
Fisk i Lage eller presset	—	0.16	0.16	60 -	25 -	
Smør incl. Pakning	—	0.52	0.52	60 -		\$ 0.30
Fisketran	—	0.20	4-7 pr. Dus.	25 -	25 -	
Staal i Barrer	—	0.15	0.15	10 -	25 -	
— Plader	—	0.07	0.07	10 -	25 -	
Jern og Staaltraad indtil No. 13	—	0.05	0.05	fri.	5 -	
— galvaniseret	—	0.07	0.07	fri.		\$ 0.05 p. 10 kg.
Fyrstikker af Vox	—	0.85	0.85	\$ 0.50		- 0.80 - 10 -
— Træ	—	0.50	0.50	50 %		- 0.40 - 10 -
Tjære	—	0.05	0.05	25 -	25 -	
Kridt, hvid for Malere	—	0.025	0.025	25 -	25 -	
— rød	—	0.035	0.035	25 -	25 -	
Hesteskosøm af Jern	—	0.32	0.32	25 -	25 -	
Tagpap	—	0.11	0.11	25 -	25 -	
Ploge	pr. St.	8.00	5.50	fri.	5 -	
Trælast: Whitepine og Spruce	- □ m.	0.41	0.45	15 %	5 -	
— høvlet	—	0.50	0.50	25 -	25 -	
— uhøvlet og mindre end 20 Mm.	—	0.50	0.50	15 -	25 -	

Som det vil sees, er Tolden paa Fiskevarer gennemgaaende nedsat, saaledes for Klipfisk med ca. 30½ % af den for forrige Aar gjældende, for Stokfisk og opskaaren Klipfisk med ca. 16½ % af do., for røget Sild med ca. 58 % af do. For Whitepine og for Spruce er den nedsat med ca. 63 % af den for 1892 gjældende. For uhøvlet Last af de mindste Dimensioner samt for Staal og Jernvarer, er den derimod bleven ikke ubetydeligt forhøjet. For mange Artikler, saaledes for høvlet Trælast, er den uforandret.

Guldprisernes Bevægelse paa Børsen i 1892 var følgende:

	Maximum.	Minimum.		Maximum.	Minimum.
Januar	387.09	371.73	Juli	331.18	315.97
Februar	389.55	336.71	August	331.79	321.35
Marts	351.45	339.78	September	329.95	323.58
April	347.77	332.41	October	329.35	309.67
Mai	336.09	324.41	November	309.20	271.00
Juni	330.56	304.14	December	292.50	278.00

Agerbrug. Den argentinske Republik kan med Hensyn til Jordens Frembringelser for Tiden deles i 3 Regioner, nemlig Kornregionen, Vinregionen og de halvtropiske Produkters Region s. f. Ex. Sukker, Tobak, Kaffe osv.

Kornregionen, hvor i Særdeleshed kan dyrkes Hvede, Mais, Byg, Rug, Havre, Lin og øvrige oljeholdige Planter, Luzerne, Poteter osv., strækker sig ligefra den 29de til den 40de Breddegrad og fra Republikens østlige Grænse indtil den 66de Længdegrad, optagende ialt omtrent 95 Mill. Hektarer. Næsten hele denne Strækning er et Fladland, hvilket naturligvis i høi Grad letter Adgangen til billig Jernbanebygning, medens den største Afstand fra Havn er 600 Km. Disse gunstige Omstændigheder bidrager til at forringe Transportomkostningerne fra Produktionsstedet.

Jorden i Kornregionen bestaar af et Lag Humus af 20 til 75 cm.s Dybde, der i enkelte Egne nær Bredderne af Floderne La Plata og Paraná opgaar til 80 à 90 ctm, medens den aftager, eftersom man nærmer sig den 66de Længdegrad. De laveste Egne lider meget ved periodiske Oversvømmelser, hvorfor man har projecteret Canalisationer, der dog endnu ikke er blevne udførte, medens den sydlige Del er udsat for Nattefrost under Maa- nederne Oktober og November.

Medens Kornregionen omfatter et Areal af næsten 95 Mill. Hektarer, indtog det dyrkede Areal indtil 1890 til 1891 blot ca. 2 Mill. Hektarer, der dog under Aarene 1891--1892 og 1892—1893 er bleven forøget med næsten 1 Mill. Hektarer. Denne forholdsvis betydelige Tilvæxt i det dyrkede Areal falder særlig paa Provindsen Buenos Ayres og Santa Fé, hvor Agerbruget nu indtager en fremragende Plads. Disse Provindser i Forening med Cordoba og Entre Rios frembringer 90 % af hele Republikens Kornproduktion.

I Henhold til den officielle Statistik exporteredes af Agerbrugsprodukter under Aarene 1886—1892 følgende Kvanta:

Udførsel af de vigtigste Agerbrugsprodukter i Ton.

Aar.	Hvede.	Mel.	Klid.	Mais.	Byg og Rug.	Lin- frø.	Cana- rifrø.	Mani.	Hø.	Pote- ter.	Tilsam- men.
1886 . . .	37 865	5 262	2 661	231 660	876	37 690	2 448	769	12 408	72	331 710
1887 . . .	237 866	5 101	4 194	361 844	826	81 208	1 541	3 367	12 375	191	708 514
1888 . . .	178 928	6 392	1 326	162 307	235	40 223	1 563	1 397	9 251	249	401 868
1889 . . .	22 806	3 361	2 382	432 590	231	28 196	1 111	240	20 434	367	511 720
1890 . . .	327 894	12 018	2 834	707 282	1 309	63 072	804	789	19 121	871	1 103 643
1891 . . .	390 795	7 015	6 525	58 317	136	6 521	193	631	30 004	2 797	502 936
1892 . . .	470 110	18 850	22 058	445 935	997	42 987	19	542	39 209	10 045	1 050 752

Ovenstaaende Udførsels samlede Værdi.

1886	Pesos Guld	7 227 109
1887	—	18 229 000
1888	—	11 145 390
1889	—	9 415 188
1890	—	25 056 928
1891	—	15 704 924
1892	—	27 747 171

En for Kornproduktionen følelig Hindring opgives at være Mangelen paa Midler til at bevare Produkterne, idet de fleste Jordbrugere ikke har Kornlader, ei heller gode Presenninger til at dække Kornet og beskytte det mod Regn.

Mange Jordbrugere og især Forpagterne og de nye Eiere lader i Almindelighed tilsaa et stort Areal uden at tage tilstrækkeligt Hensyn til Jordens Bearbejdning. De store Colonister derimod, som forstaar de alvorlige Følger af at benytte dette System, hvis Resultat er, at Jorden bliver fattigere ved de gjentagne Dyrkninger, naar den ikke lades ligge brak eller ved Gjødning gjengives den tabte Kraft, begynder at anvende mere Omhu i sin Dyrkning.

En anden af de Grunde, som har forringende Indflydelse paa Høstens Udfald, er det utilstrækkelige Antal af Dyr, hvormed Colonisterne i Begyndelsen forsyner sig. De Agerbrugere, som besidder det største Antal Oxer og Kjør, saavelsom de, som forener Agerbrug med Kvægdrift, lider ikke saameget og har som Regel en bedre Høst.

Den hele Strækning, hvor Korn for nærværende dyrkes, krydses af Jernbaner med en samlet Længde af ca. 8 000 Kilometer. Til hver Kilometer Jernbanelinie kan regnes 68 Kvadratkilometer Land. Dette Forhold er dog ikke lige overalt, idet der i Buenos Ayres i en Udstrækning af 300 Kilometer kommer 20 Kvadratkilometer Land paa hver Kilometer Jernbane.

De Arbeidskræfter, som indtil nu har viet sig til Agerbrug, er for Størstedelen Udlændinge, som Immigrationen har bragt Landet, og deres her fødte Børn. Blandt de Indfødte eller saakaldte „Criollos“ iagttages, at der kun i de høiere Klasser i de sidste Aar har udviklet sig en Tilbøielighed til Landarbejde og til Studiet af Agerbrug, isærdeleshed af dette i Forening med Kvægdrift. De lavere Klasser saavel i Byerne som paa Landet viser derimod Uvilje mod Agerbruget.

Dyrkningen af Hvede ugjør 40 % af samtlige Agerbrugsprodukter. Arten af den Kornsort, som saaes, varierer for de forskjellige Provindser. Den almindeligste i Provindserne Santa Fé, Córdoba og Entre Rios er Barletta, svarende til den nordamerikanske „Red Winter“. Denne Kornsort blev i 1857 indført fra Lombardiet, og har der her af denne i Tidens Løb dannet sig en speciel Type, der i Mængden af Glutén skal overgaa den amerikanske. Ifølge foretagne Analyser er det kun Hvede fra Banat i Ungarn og fra Manitoba i Kanada, der giver mere Mel, idet det argentinske Barletta giver 66 á 72 %. De store Variationer i den argentinske Hvedes specifikke Vægt skriver sig fra manglende Kultur og Mangel paa Omhu i Valget af Sæd.

Ved en Udstilling, hvor 57 Prøver paa Hvede blev undersøgt, stillede den specifikke Vægt for de forskjellige Sorter sig saaledes:

	Høieste.	Laveste.
Barletta	81	74
Tuzella	78	74
Saldomé	76	72
Francés	75	72

Barletta er den almindeligste Sort, og er ogsaa den, som giver det bedste Mel med den største Mængde Glutén; af Farve er den næsten mørkerød. I de sidste 3 á 4 Aar har man ogsaa begyndt at dyrke en Art Hvede, som kaldes Saldomé, og som synes at være en Mellemtung mellem Barletta og fransk Hvede. Den er hvidere end Barletta og dyrkes især i den vestlige Del af Provindsen Buenos Ayres, i hvilken Provinds endnu ikke forekommer nogen bestemt Type af Hvede, idet man foruden Barletta, fransk Hvede, Marianopoli, Tuzella og Saldomé ogsaa avler forskjellige andre Sorter. Grundet paa denne Uoverensstemmelse i Produktionen finder Exportørerne

ikke den samme Lethed ved at afsætte Hvede fra Provindsen Buenos Ayres som fra Santa Fé, hvor man indskrænker sig til Barletta.

Efter Dyrkningen af Hvede er Dyrkningen af Mais af størst Betydning, grundet paa den Lethed, hvormed den kan avles, og den ubetydelige Arbeidskraft, som dens Indhøstning kræver, samt den Omstændighed, at omskiftende klimatiske Forholde har mindre Indflydelse paa Indhøstningen, gjør at man her med Forkjærlighed dyrker denne Kornsort. Fra Aaret 1884 til 1892 var alene 1891 et daarligt Maisaar, ikke paa Grund af klimatiske Forholde, men fordi umaadelige Græshoppesværme fra Januar til Marts lagde Markerne øde.

I det Indre af Landet danner Mais en af Bordets Retter, enten serveret som Purée med Melk eller stuvet med Kjød eller som Grøntsager i Kjødsuppe. Italienerne benytter store Kvanta deraf til sin „Polenta“.

Dyrkningen heraf omfatter forskjellige Sorter, saasom:

1. Mais blanco eller morocho, lidet Korn, meget glindsende, af Farve noget gulagtig, meget god til Føde saavel for Mennesker som Dyr.

2. Mais blanco, diente de caballo, hvidt Korn, fladagtigt som Formen af en Hestetand, anvendes særlig ved Fabrikationen af Stivelse.

3. Mais amarillo, meget glindsende, større Korn end Mais morocho, stærk gul Farve, meget sød, foretrækkes af Exportørerne, opnaar 2 à 3 % højere Pris end andre Sorter og benyttes særlig for Fabrikationen af Alcohol.

4. Mais piamontés, lidet Korn, meget rød, males til Mel for „Polenta“.

5. Mais de Guinea, meget lidet Korn, Farve mellem gul og hvid med røde Pletter, Føde for Fjerkra.

Man beregner, at der i den argentinske Republik konsumeres 3 Gange mere Mais end Hvede, og at denne Konsum opgaar til ca. 1½ Million Tons aarlig, hvoraf 100 000 Tons benyttes til Fabrikation af Alcohol. Indtil 1885 var Brød en sjelden Spise blandt Indbyggerne i de ikke kornproducerende Provindser. Forbedringen i Kommunikationsmidlerne og Forøgelsen af europæiske Indvandrere har vistnok tildels forandret dette Forhold, uden at Brød dog endnu kan siges at være et almindelig benyttet Næringsmiddel.

Rug, Byg og Havre dyrkes i en meget liden Skala. Af den førstnævnte Kornsort har man alene fra den 37te Grad og sydligere kunnet opnaa en nogenlunde god Høst. Byg dyrkes i Almindelighed blot for at kunne benyttes som Foder, strax Planten spirer frem af Jorden; noget samles dog som Korn til Næring for Raceheste. Blot i Syd for Bahia Blanca og i Provindserne Mendoza og San Juan frembringes Byg, som kan benyttes af Ølbryggerierne. Havre dyrkes ikke egentlig, men pleier at voxes op som Ugræs mellem Hvede og Lin, hvorfra det adskilles ved Hjælp af Tærskemaskinen. Da Konsumen inden Landet er ubetydelig, bliver den i Almindelighed eksporteret.

Poteter. Agerbrugerne begynder at skjænke Dyrkningen af denne Rodfrugt mere Opmærksomhed og i Valget af Sæd søger at finde den for dette Klima mest skikkede Sort. Forbruget er meget stort inden hele Republiken, ligesom man i Naborepubliken Brasilien har et næsten ulimiteret Marked.

Luzerne (Alfalfa). Dyrkningen af denne Foderplante er af megen Betydning saavel i Provindsen Buenos Ayres som i Santa Fé og Córdoba. Om end ikke stedsevarende holder den sig dog 10 à 15 Aar og kan slaaes 4 Gange aarlig. Den første Slaat benyttes i Almindelighed som Grønfoder, medens de øvrige i tørret Tilstand opbevares i store Høstakke for det suc-

cessive Forbrug i Vinterens Løb eller for emballeret at sendes til de større Steder, dels som Foder og dels for Export, særlig til Brasilien. Meget anvendes ogsaa ved Forsendelsen af Slagtekvæg til Brasilien og Europa. Paa Grund af de gode Resultater, der opnaaes, tiltager Dyrkningen af dette Foderstof i stor Maalestok.

Lin er ogsaa et vigtigt Produkt, der dog udelukkende dyrkes for Oliens Skyld, idet man endnu ikke anvender Straaet i Industriens Tjeneste. Dyrkningen heraf tiltager dog ikke, idet den trætter Jorden, medens Høsten er usikker, idet den lider meget under Veiromskiftelser.

Dyrkningen af Lin har her skabt en ny Industri af stor Betydning, nemlig Fabrikationen af raa Linolie.

Man i dyrkes særlig ved Bredderne af Panamáfloeden, hvor den vegetabiliske Jordbund er blandet med Sand. Denne olierige Plante har ogsaa frembragt en ny Industri, nemlig Fabrikationen af Madolie, hvorefter der nu aarlig fabrikeres ca. 2 Millioner Kg., der dog ikke paa langt nær er tilstrækkeligt til at tilfredsstille den indenlandske Konsum.

Ind- og Udvandringen stiller sig for de sidste 4 Aar saaledes:

	Indvandring.	Udvandring.	+ af Indvandrede.
1889	260 909	40 649	+ 220 260
1890	138 407	82 961	+ 55 426
1891	73 597	90 036	÷ 17 339
1892	93 498	55 282	+ 38 216

I Henhold til foranstaaende Cifre har Indvandringen været ca. 20 000 Personer større i 1892 end i 1891. Derimod var Antallet af afreiste Personer 35 654 ringere. Til det forholdsvis høje Tal for udvandrede Personer bidrager ikke lidet den stedfundne Tilbagebefordring af russiske Jøder, hvis Afreise ikke betyder noget Tab for Argentina.

Arbejdslønnen. I tidligere Aar blev Arbeide af et ethvert Slags overordentligt godt betalt, specielt i Aarene 1885—1889. Men efter det sidstnævnte Aar har et stort Omslag fundet Sted. Papirpengene, der i 1884 var pari, begyndte efterhaanden at falde i Værdi. Allerede i 1888 var Guldagioen 50 %, i 1889 80 %. Da Arbejdslønnen saavelsom alt andet betales i Papirpenge (naar Guldbetaling ikke udtrykkelig er aftalt, hvad der i de daglige indenlandske Omsætningsforholde ikke er almindeligt), og da der i 1889 betaltes med det samme Antal Papirpesos som tidligere, blev dens Guldværdi i det Aar kun lidt mere end Halvparten af hvad den havde været før. For de her hjemmehørende Arbeidere var denne Kursforskjel mindre følelig, idet Prisen paa indenlandske Produkter, beregnet i Papir, ikke paa langt nær steg i samme Grad, som Papirpengene faldt i Guldværdi. For de europæiske Arbeidere derimod, der vilde omsætte i Guld sin i Papir opsparede Fortjeneste, var Forholdet anderledes. Da Guldagioen og Arbeidsforholdene i sin Almindelighed end yderligere forværredes under Aarene 1890 og 1891, aftog ikke alene Indvandringen hertil, men Tusinder af Arbeidere af alle Fag udvandrede for at søge sin Lykke i andre Lande.

I 1892 forbedrede Arbejdslønnen sig noget, idet dens Beløb i Papir er tiltaget Noget samtidig med at Guldpremien er faldt. I det forløbne Aar var Arbejdslønnen pr. Maaned:

	Pesos Papir.	Kroner.
Kokke	35—60	40—69
Tjenestepiger	20—40	24—47
Almindelige Tjenere	25—35	27—40
Kuske	60 —	69 —
Giftede Folk	55—85	63—96
Jordbrugs- og alm. Arbeidere	20—32	24—36

Foruden disse Lønninger beholdtes i mange Tilfælde ogsaa Kost og Logi. I Betragtning af Klæders, Redskabers og alle indførte Artiklers Dyrhed skulde heller ikke disse Betalingsvilkaar synes tiltrækkende.

Sundhedstilstanden. Om man end har været skaanet for Cholera og Gul Feber, kan Sundhedstilstanden i Hovedstaden saavel som i Rosario i det forløbne Aar ikke synes at have været god, idet Tyfus og Difterit har grebet betydeligt om sig og antaget en epidemiskagtig Karakter. Mange Tilfælde af sorte Kopper er ogsaa forekomne.

S. A. Christophersen.

Lissabon.

Skibsfarten 1892.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedstationen	29	9 984	-	-	29	9 984	-	-	3 021
„ Norge til Vicekonsulsstationerne	37	12 043	-	-	37	12 043	-	-	5 358
„ Sverige til Hovedstationen	5	1 057	-	-	5	1 057	-	-	920
„ Sverige til Vicekonsulsstationerne	1	90	-	-	1	90	-	-	120
„ andre Lande til Hovedstationen	48	17 323	2	852	50	18 175	-	-	12 206
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne	31	10 414	84	26 586	115	37 000	-	-	7 921
Ialt	151	50 911	86	27 438	237	78 349	127	48 763	29 546
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedstationen	9	2 947	1	514	10	3 461	-	-	1 500
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	45	14 292	-	-	45	14 292	-	-	9 245
„ Sverige fra Hovedstationen	2	716	-	-	2	716	-	-	240
„ Sverige fra Vicekonsulsstationerne	22	7 251	-	-	22	7 251	-	-	4 415
„ andre Lande fra Hovedstationen	17	4 896	57	20 750	74	25 646	-	-	3 284
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	23	6 039	16	20 913	84	26 952	-	-	4 676
Ialt	118	36 141	119	42 177	237	78 318	127	48 763	23 360

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Reis 404 805, ved Vicekonsulaterne Reis 669 510, hvoraf tilfaldt Konsulskassen R. 334 755. Af svenske Skibe ved Hovedst. R. 202 015, ved Vicekonsulaterne R. 259 535, hvoraf tilfaldt Konsulskassen R. 129 765. Ialt tilfaldt Konsulskassen R. 739 560. Expeditionsafgifter for norske Exp. 35 325, for svenske R. 8 550.

Aarsberetning dateret 30te Juni 1893.

Summen af ankomne Skibe var i 1892 237 paa 78 349 Tons mod 269 paa 83 973 T. i 1891.

Den norske Skibsfart paa Lissabons Distrikt var i 1889 590, 192 375 T., 1890 433, 141 717 T., 1891 368, 124 879 T., 1892 323, 112 166 T.

I samme Aar udgjorde de Konsulskassen tilfaldende Konsulatafgifter inden Distriktet:

	1889	1890.	1891.	1892.
Af norske Skibe . .	1 525 355	952 965	805 015	739 560
- svenske — . .	741 775	467 385	397 585	331 780
Tils.	1 994 130	1 420 350	1 202 600	1 071 340

Vor Skibsfart aftager saaledes fremdeles. Grunden hertil turde ikke udelukkende være at tilskrive de sidste Aars finansielle Krise, men ogsaa flere andre Forhold, der nedenfor vil blive omhandlet.

Handel. Den langvarige finansielle Krise, der helt siden Juni 1891 har hjemsøgt Portugal, og de daarlige finansielle Forhold i Brasilien, fra hvilket Land betydelige Pengebeløb har pleiet at indløbe, hvilket nu næsten ganske er ophørt, har i høi Grad bidraget til at forværre Landets økonomiske Stilling. Disse Forhold har bevirket en Stagnation i Handelen, samt at Landet mere og mere er henvist til sine egne Resurcer, hvortil ogsaa den nye Toldtarif af 10de Mai 1892 i ikke ringe Grad har bidraget. Indførselen til Portugal er derfor i Aaret meget aftaget, ligesaa Skibsfarten, især den fra de forenede Riger, ogsaa paa Grund deraf, at da en stor Del af Landets Behov hentes fra England, indføres disse hovedsagelig med engelske Dampskibe.

Som Exempel paa hvorledes Indførselen allerede i første Halvaar 1892 begyndte at aftage i Sammenligning med samme Tid 1891, anføres nogle Artikler, der for en stor Del indføres fra de forenede Riger:

Jern og Staal	616 000	Kr. mindre end 1ste Halvaar 1891
Trælast	300 000	— — — —
Træmasse	20 000	— — — —

Skjøndt Portugal har lidt svært under Trykket af sine slette finansielle Forhold, var dog Exporten i Aaret usædvanlig livlig, saaat dens Værdi omtrent modsvarede Værdien af Importen, et Forhold, som i mange Aar ikke har fundet Sted. Saaledes udgjorde f. Ex. Udførselen af Portvin 114 650 Fade (61 223 100 Liter) eller 25 090 Fade (13 398 060 Liter) mere end i 1891; dette Aar er den største Export i de sidste 50 Aar.

I 1892 ankom til Lissabons Havn 2 325 Skibe eller 116 mindre end i 1891; heraf var 1 761 Dampskibe (778 engelske, 380 tyske, 209 franske, 128 portugisiske, 127 norske, 28 svenske).

Skibsfarten bestod saaledes især af Dampskibe, hvorfor ogsaa en større Del af de norske Seilskibe, der tidligere besøgte Distriktet, mere og mere er bleven udetrængt af fremmede Dampskibe.

Agioen paa £ i 1892 varierede mellem 22 og 23 pCt.

Da statistiske Opgaver for 1891 endnu ikke er tilgængelige, og endnu mindre for 1892, kan en detaljeret Sammenligning mellem Handelen 1892 og tidligere ikke gives. Samme Grund har vanskeliggjort Afgivelsen af denne Rapport.

Klipfisk. Indførselen af norsk Klipfisk var i Aaret noget mindre end i 1891, der ogsaa var mindre end Aar 1890. Importen var i 1890 9 782 520 Kg., 1891 7 879 000 Kg., 1892 6 931 520 Kg.

Den aftagende Indførsel i de senere Aar turde kunne tilskrives dels de ugunstige Kursforhold i de to sidste Aar, dels ogsaa den større Afsætning som i 1892 den portugisiske billigere Cabliaufisk fandt blandt Befolkningen, hvorfor ogsaa Totalimporten af al Slags Klipfisk (iberegnet portugisisk Cabliau), var større i 1892 end i 1891, skjøndt den fra Norge og Newfoundland var i Aftagende.

I 1ste Halvaar 1892 indførtes fra alle Lande tilsammen 11 141 927 Kg. mod 9 715 601 Kg. i samme Tid 91, samt i hele 1891: 19 568 166 Kg. mod 21 110 072 Kg. i 1890.

I første Halvaar 1892 varierede Priserne for norsk Klipfisk mellem 11 400 og 11 800 Reis pr. Kvintal à 60 Kg. fortoldet Vare, men i 2det Halvaar mellem 10 400 og 11 000 Reis. Middelpriisen var 10 600 Reis.

Disse Noteringer kan dog paa Grund af den stedse vekslede Kurs ikke tjene til nogen Sammenligning med de foregaaende Aar.

Trævarer. I 1892 var Indførselen af norsk og svensk Træl原因 betydlig mindre end i 1891.

I Aarsberetningen for 1891 nævntes, at Indførselen af Træl原因 havde været langt under 1890, som allerede i sig selv var et daarligt Aar. Denne aarlige Nedgang kan tilskrives, dels andre Landes Konkurrence, dels forhøiede Toldsatser for Trævarer.

Nordportugal forsyner Landet med Egetømmer, som stedse mere begynder at erstatte det norske og svenske Furutræ, og ved Husbygninger foretrækker man nu almindelig at anvende det røde Furutræ fra Floridagolfen.

Den nye Toldtarif har ganske udestængt Indførselen af høvlede Bord og alle Slags forarbeidede Trævarer. Toldsatsen for høvlede Bord er 10 500 Reis eller 42 Kroner pr. Kubikmeter.

Priserne i 1892 var de samme som i 1891 eller approximativt følgende:

Planker	1ste	Kvalitet	Reis	11 000	{	pr. Tylvt 16" × 9" × 3"
	2den	—	-	10 000		
	3die	—	-	9 000		
Bjelker	1ste	—	-	9 000	{	pr. 35' = 1 Kub. Meter.
	2den	—	-	7 500		

Jern og Staal. Skjøndt den tidligere „ad valorem“ Toldsats i den nye Tarifer forandret til et vist Beløb pr. Kg. og altsaa til Fordel for det svenske Jern, har i Aaret ingen større Indførsel af svensk Jern og Staal fundet Sted. Den i de sidste Aar stedse forminskede Import vedblev ligeledes at aftage i 1892.

Det billigere engelske Jern, som med Dampskib til meget lavere Fragter og efter Behov paa kort Tid kan erholdes fra England, er en altfor stor Konkurrent for det svenske, til at Forandringen i den nye Toldtarif skulde kunne øve nogen større Indflydelse paa Indførselen af denne Artikel fra de forenede Riger.

Træmasse. Som naturlig Følge af den forhøiede Toldsats for Papir var at vente en stigende Udvikling af Papirtilvirkningen i Portugal og der-

hos en forøget Afsætning af norsk eller svensk Træmasse; men da den nye Toldtarif først traadte i Kraft den 1 Juli 1892, og da endel af de større Papirfabriker i 1ste Halvaar ophørte med sin Virksomhed, og Maaneder forløb i 2det Halvaar med atter at sætte dem i Gang, kunde naturligvis ikke nogen større Afsætning af Træmasse finde Sted i Aaret. I 1ste Halvaar 1891 indførtes 593 626 Kg. Træmasse fra alle Lande tilsammen mod 423 557 Kg. i samme Tid 1892. Først 1893 turde kunne opvise en Stigning i Afsætningen af denne Artikel.

Fyrstikker. Skjøndt det af Regjeringen foreslaaede Menopol paa Fyrstikker ikke kom istand, er dog al Indførsel af denne Vare ophørt paa Grund af den høie Toldsats 1 200 Reis pr. Kg.

Is. Importen fra Norge af denne Vare i 1892 var som i tidligere Aar, uagtet Tolden var forhøjet fra 169 til 1 000 Reis pr. Ton. Landets Behov dækkes for det Meste af indenlandske Fabriker for Tilvirkning af kunstig Is.

Salt. Den gode Høst, som man ventede sig i 1892, blev dog usædvanlig uheldig. Den lave Saltpris, der noteredes i Setubal sidst i 1891, 1 200 Reis pr. Moi à 792 Liter frit langs Siden af Skibet, holdt sig i hele 1892 og vil antagelig gjælde for 1893. I Lissabon var Prisen for Salt ogsaa den samme som sidst i foregaaende Aar eller omkring 50 Reis lavere end i Setubal.

Saltexporten fra Setubal var i 1892 noget mindre end i 1891 eller 104 261 Moi mod 122 849 Moi i 1891. Til Norge udførtes fra Setubal ca. 30 000 Moi Salt og fra Lissabon ca. 5 700 Moi, dog afgik nogle Skibe fra Lissabon til Setubal med Ballast af Salt og kompletterede Lasten der.

Den direkte Udførsel af Salt fra Lissabon til de forenede Riger steg i 1892 betydeligt i Forhold til 1891, da den til Norge kun var ca. 2 000 Moi. Hele Udførselen til alle Lande var i 1ste Halvaar 91 659 Tons mod 88 145 i samme Tid 1891.

Vin. Vinhøsten 1892 var i Forhold til de sidste Aars noksaa god, uagtet Phylloxeraen fremdeles grasserer i Landet. De fra Regjeringens Side gjorte Anstrængelser for atter at befordre Dyknungen vil hvert Aar forøge Vinproduktionen.

Vinexporten var i Aaret usædvanlig livlig, især fra Oporto, fra hvilken Plads ikke alene exporteredes den gamle kjendte Portvin, men ogsaa i temmelig store Kvantiteter de lettere røde Vine fra Nordportugal, hvorfor ogsaa Exporten i Aaret opgik til den ganske anselige Kvantitet 61 223 Hektoliter.

Ogsaa fra Madeira beregner man at Exporten i Aaret har været noget større end i 1891. I 1ste Halvaar 1892 udførtes fra Madeira 125 800 Dekaliter mod 124 000 Dekaliter i 1891.

Exporten af portugisiske Vine til de forenede Riger bestod i Aaret især af Portvin.

Kork. Produktionen af Kork er fremdeles aftagende paa Grund af den Sygdom hos Korkegen, der stedse mere griber om sig; dog er Exporten kun ubetydelig aftaget, saa at det hele Beløb i 1ste Halvaar 1892 var 13 749 726 Kg. mod 13 797 590 i samme Tid 1891. Derimod var Exporten til Norge og Sverige betydelig større end i 1891, alene fra Lissabon med norske og svenske Skibe ca. 740 Tons mod 447 i 1891.

Priserne steg i Aaret betydelig og noteredes mod Slutningen af 1892:

C. G.

1.	12 à 16 Linier for 100 Kilo	Reis. 27 000
2.	12 à 16 — - 100 -	— 18 000
3.	12 à 16 — - 100 -	— 11 000

A. B.

1.	12 à 15 linier for 100 Kilo	Reis. 31 000
2.	12 à 15 — - 100 -	— 25 000

Fragterne var meget lave i 1892, som fremgaar af nedenstaaende Noteringer:

Salt fra Lissabon.

	Til Stavanger	80 à 85 Øre pr. Tønde
	- Gøteborg	80 - - Hektoliter
	- Vlaaringen	8/6 pr. Ton
	- Newfoundland	6/ - -
	- Skotland	7/ - -
Kork	- Libau	50/ - -
	- Stockholm	50/ - -
	- Stavanger	1 Krone pr. Balle
Løg	- Trindade (Vestindien)	20/ pr. Ton

Salt fra Setubal til:

Norge	med Seilskib	65 à 90 Øre pr. 140 Liter
—	- Dampskib	80 à 115 - - —
Sverige	- —	65 à 100 - - Hektoliter
—	- Seilskib	65 à 85 - - —
Danmark	- —	105 à 130 - - dansk Tønde
Finland	- —	Fm. 1. 10 - - finsk —
Preussiske Havne	- —	8/ pr. Ton
Holland	- —	6/ à 8/ - -
Skotland	- —	7/ à 8/ - -

Paa norske Skibe paamønstredes ved Hovedstationen 28 Mand, afmønstredes 22 og rømte 1 Mand.

Ingen epidemisk Sygdom forekom i Distriktet i 1892.

Generalkonsulatets Adresse er fremdeles Campo das Seboas 43, aabent alle Hverdage Kl. 9—3.

A. Cronhielm.

Stettin II.*)

Det forløbne Aar staar med Hensyn til Resultaterne af Handel, Søfart og Industri i det Hele tilbage for 1891. Tydskland havde vistnok i Aaret en udmærket Høst, hvilket ogsaa ved det derved bevirkede Prisfald for Korn var til stor Nytte for Arbeiderne. Handelstrakterne med Østerrige, Italien, Belgien og Schweiz har opbjulpet og sikret Handelsforbindelserne med disse Lande. Handelen trykkedes dog endnu af de ugunstige Forhold i Afførs- og Finantsverdenen i 1891. Den i flere Lande, som Portugal, rystede Finantsstilling er hidtil ikke ordnet og har derfor ikke kunnet virke beroligende. Virkningerne af Uaaret 1891 mærkedes i 1ste Halvdel af

*) Se Hefte 5, Side 116.

1892. Endvidere maa bemærkes den paa alle Omraader stærkere Konkurrence. Koleraens Optræden i Tydskland skadede direkte og indirekte det tyske Affærsliv og især Søfarten.

Stettins Indførsel var i 1892, 1 355 937, 1891, 1 408 813, 1890, 1 424 970 Tons.

Udførselen var 1892, 562 988, 1891, 567 607 og 1890, 617 967 Tons.

Indførselen aftog i følgende Artikler: Stenkul og Cokes med 18 222 Tons, 30 558, Korn, 90 578 Tons, men tiltog med Petroleum, 51 626, Sild, 12 570 og Rujern 9 987 Tons.

Udførselen aftog i Mel og Zink, men tiltog i Sirup, Potetemesel og Cement.

Sild. Indførselen til Tolddistriktet var i 1891 1 109 545 Tdr. mod 1 181 953 i 1892. Det forløbne Aar opviser den største Fangst, der hidtil er forekommet. Det er neppe for meget at anslaa hele Fangsten i de Lande, hvorom der er Spørgsmaal, til 4 Millioner Tønder. Heraf falder paa Skotland og Norge hver ca. 1 Million Tdr., Holland $\frac{1}{2}$ og Sverige $1\frac{1}{4}$ — $1\frac{1}{2}$ Million Tdr.

En betydelig Del, især af den svenske Fangst, kom paa Markedet i fersk Tilstand, hvilket selvfølgelig ikke var uden Indflydelse paa Forretningerne i saltet Vare.

Af saltet Sild indførte Stettin som Importplads 49 pCt. af hele Indførselen til Tydsklands Tolddistrikt.

Importen var forrige Aar større end noget tidligere Aar. Uagtet de lave Priser, der heraf fulgte, var Afsætningen mindre end i 1890. Den vilde maaske have naaet samme Høide, hvis ikke flere væsentlige Aarsager havde været til Hinder, navnlig den store Varme i August, der bevirkede lav Vandstand i Floder og Kanaler, samt Indførselsforbudene fra den østerrikske og rumænske Regjerings Side paa Grund af Koleraen, hvilke uagtet alle Ansøgninger og Protester forblev i Kraft 6—8 Uger.

Den største Konsum faldt selvfølgelig ogsaa nu paa Aarets 2den Halvdel og Afsætningen af skotsk og norsk Sild kan betegnes som lige god, skjøndt især den første fik en væsentlig Konkurrence i den tildels betydeligt billigere hollandske Sild. I Aarets 1ste Halvdel var Afsætningen, som Aaret før, yderst træg, grundet paa de forholdsvis høje Potetespriser og det almindelig tiltagende Forbrug af fersk eller røget svensk Sild.

Af svensk Sild omsattes ca. 41 000 Tdr. gammel og 9 000 Tdr. ny Vare. Om Vaaren fremkaldte Fastetidens Begyndelse en livligere Efterspørgsel, og betydelige Omsætninger fandt Sted, især i Ihlen, til Priser 5—10 M. ufortoldet Vare. Fulls gik efterhaanden tilbage fra 16—25 M. i Januar til 14—17 M. i April. I det Hele var Efterspørgselen efter denne Sort svag, og først i September og Oktober udviklede sig noget mere Liv til Priser mellem 9—14 M. for ufortoldet Vare.

Større Tilførsel af ny Vare kom først paa Markedet i den anden Halvdel af November, da Efterspørgselen allerede var aftaget. I December Maaned var det undertiden umuligt at faa Salg istand, hvorfor mange Sendinger blev holdt tilbage i Sverige.

Priserne for ufortoldet Vare var ved Aarets Slutning: Fulli M. 17—19, Medium Fulls M. 14—16, Ihlen M. 9—10, alt efter Størrelse og Kvalitet.

Gammel norsk Fedsild. Hele Omsætningen var i 1892 kun 37 312 Tdr., der maa betegnes som usædvanlig lidet. Forraadene bestod hovedsagelig af de smaa Mærker K og M K, der ved Indehavernes høje Fordringer ikke nød synderlig Opmærksomhed.

Ingensinde viste Forretningerne Tegn til Liv. Efterspørgselen var svag, og manglede undertiden næsten ganske. Større Partier blev usolgt lige til den nye Sæson og har da uagtet de lave Priser M. 4—4½ kun sjelden tiltrukket sig Opmærksomhed. Ved Aarets Slutning var endnu 4 728 Tons usolgt.

Priserne var i Begyndelsen af Januar for K K K M. 33—36, K K 28—32, K 20—25, M K 12—15 og M 8—10 Mark og gik til sidst i Februar tilbage til følgende Priser: K K K Mark 22—25, K K 21—24, K 13—15, M K 8—9, M 6—7, ufortoldet Vare.

Den første Sending af ny Fedsild indtraf i Begyndelsen af August og opnaaede som sædvanligt gode Priser. Paa Grund af den meget rige Fangst blev Tilførselen imidlertid saa stor, at Priserne snart maatte nedsættes betydeligt. I Løbet af Høstmaanederne har Priserne, især for K, holdt sig saa lave, som det sjelden før har været Tilfælde i samme Aarstid. Ved denne Omstændighed i Forening med Sildens gode Kvalitet og en rig Poteteshøst fik Afsætningen en større Udstrækning end i noget tidligere Aar og skulde blevet endnu større, hvis ikke Frygten for Kolera i flere Tilfælde havde virket hindrende paa Konsumtionen.

Det kan antages, at Fedsilden i forrige Aar har gjenvundet det Marked, som gik tabt for den i det nærmest foregaaende Aar, men nogen Udvidelse af Markedet har neppe fundet Sted.

Angaaende Behandlingen, Fyldningen etc. er i Aarenes Løb adskillige Fremskridt gjort, som bidrager til at lette Afsætningen. Pakningen er i det Hele fastere, især fra de vigtigste Aflastningssteder, ligesom Tønderne er forbedret; dog er endnu meget at gjøre saavel med Hensyn til Sorteringens Jevnhed som Mærkningerne; eftersom Fangsten giver større eller mindre Sild anvender Saltere og Aflastere ofte en højere eller lavere Maalestok for de særskilte Mærker, hvilket vistnok ordnes ved Besigtelse og gennem Salgspriserne, men som dog ofte nok giver Anledning til Misforstaaelser og Afdrag i Priserne.

Priserne var følgende:

				August.		September.		Oktober.	
				Begyndelsen.	Medio.	Begyndelsen.	Medio.	Begyndelsen.	Medio.
K K K	. .	Mark	33—35	28	22—24	20—25	21—25	21—25	21—26
K K	. . .	—	31—33	24	19—21	15—20	15—20	15—20	15—20
K		—	25—28	15	11—13	10—12	10—12	10—12	10—23½
M K		—	15—20	10	8—9	7—8	7—8	8½—9½	
				November.		December.			
				Begyndelsen.	Medio.	Begyndelsen.	Medio.		
K K K		Mark	20—28	20—27	20—27	20—27	20—26		
K K		—	14—20	14—19	14—19	14—19	14—19		
K		—	10—13	10—13	10—13	10—13	10—13		
M K		—	8—9	8—9	8—9	8—9	8—9		

Af Vaarsild hidførtes ialt 5 775 Tønder. Skjøndt Fordringerne allerede tidligt om Sommeren nedsattes til M. 8—9 har denne Sort i Fjoraaret kun nydt ringe Opmærksomhed, da andre billige Sorter, især af svensk Saltning, forekommer i rigelige Mængder.

Vaarsilden kommer næsten hvert Aar for sent paa Markedet for at komme i Betragtning i Fastetiden, og den kan i Regelen kun under Høstmaanederne og særdeles gunstige Forhold regne paa Afsætning paa det herværende Marked.

Af Østlands Slosild hidførtes 2490 Tdr. Denne Sild egner sig paa Grund af sin Størrelse og Kvalitet især for Røgerier, og Omsætningerne bevæger sig derfor stedse inden bestemte Grændser.

Priserne holdt sig forrige Aar mellem 14 og 16 Mark. Den første Tilførsel af ny Vare betingede om Høsten for Smaapartier M. 20—21, men Priserne gik i Løbet af nogle faa Dage ned til M. 14—17 efter Kvalitet og Pakning.

Gammel skotsk Sild. Den 1ste Januar 1892 lagrede hersteds 19 774 Tdr. Crown og ustemplet Fulls, og 29 239 Tdr. mindre Sorter. Indførselen var om Vaaren 5 876 Tdr. Først i Fastetiden i Marts udviklede sig en livlig Forretning, især i Crownfulls, hvilken Sort blev knap og derfor begyndte at stige i Pris. Hele den øvrige Tid var Efterspørgselen svag. Crown og ustemplet Fulls, samt Crownmatfulls, var næsten oprømmet sidst i April, hvorimod ca. 7 000 Tdr. ustemplet Matties, Mixed og Ihlen gik over til den nye Sæson og om Høsten, endog til meget lave Priser, kun delvis fandt Kjøbere.

Ufortoldet Crownfulls noteredes først i Aaret til M. 35—36 og er siden udømmet til ca. 30 Mark. Crownmatfulls opnaaede først i Januar en Pris af 30—32 Mark og gik mod Slutningen af Juni efterhaanden tilbage til 25—26 Mark. I samme Tid gik ufortoldet Crownihlen tilbage fra M. 25—26 til M. 15—16.

Af Matjessild indtraf den første større Ladning sidst i Mai; i det Hele omsattes 15 143 Tdr. Efterspørgselen var i hele Sæsonen ret god og Tilførselen fandt for det meste Afsætning strax ved Ankomsten. Priserne stillede sig for god Stornoway Saltning mellem 25 og 40, undertiden lige til 55 M. Fra Castlebay hidførtes kun Smaapartier, som betingede 95—110 M.

Afsætningen af ny skotsk Østkystsild opnaaede, med Undtagelse af Aaret 1890, den største Udstrækning, som hidtil er forekommet, nemlig 281 175 Tdr. Priserne var fra først af maadelige, saa at Handelen kunde udvikle sig tilfredsstillende. I de sidste Maaneder blev dog Konkurrencen med den billige hollandske Sild meget mærkbar.

Korn. Indførselen af Korn søværts til Stettin var i 1892 kun 97 963 Tons.

Den ellers sædvanlige Indførsel hid fra Rusland vilde ikke være kommet istand, selv om det russiske Udførselsforbud, der nu havde gjældende Kraft den største Del af Aaret, ikke havde existeret, grundet paa de høje Priser i Rusland og paa at Tolden paa russisk Vare ved Handelstraktaten blev højere end for andet Korn.

Det Korn, der som Erstatning for russisk Vare indførtes fra andre Lande, tog for det Meste Veien over Hamburg, medens det nordrussiske Korn ellers expederes til Indlandet over Stettin.

Af den i 1892 indførte Rug kom 7 041 Tons fra Danmark og 5 838 Tons fra Frankrige. Importen af Mais til Stettin var i 1892 usædvanlig stor og opgik til over 36 000 Tons.

Den særdeles indbringende Høst i Tyskland af Korn og Poteter trykkede Priserne paa det tyske Korn saa lavt ned i Forhold til den samtidige Pris paa Verdensmarkedet, at Bestillinger i de Lande, hvormed Traktater er afsluttet, kun sjelden lønnede sig, hvorfor Handelen næsten udelukkende indskrænkede sig til indenlandsk Vare.

Ved det stærke Tilbud fra Amerika og de gode Udsigter for Høsten gik Kornpriserne hele Aaret nedad.

Af Klid indførtes i 1892 12 085 Tons, 1891 39 416. Fra Norge indførtes kun 1 903 Tons mod 6 496 Tons i 1891. Priserne for Rugklid gik ned fra M. 6.50 til M. 4.50 og for Hvedeklid fra M. 6.25 til M. 4.40 pr. 50 Kg.

Mel. Udførselen søværts til Udlandet og Vesttydskland er i de sidste 4 Aar stedse gaaet tilbage og var i 1892 kun 23 172 Tons mod 50 733 i 1889. Til Norge var Udførselen 1888 11 596 Tons og er senere gaaet ned hvert Aar, samt var i 1892 kun 1 241 Tons. Priserne for Hvedemel 00 var fra M. 16 til 10.50 og for Rugmel 01 fra M. 16.50 til 8.50 pr. 50 Kg.

Af Jern og Jernvarer indførtes søværts 1892 135 744 Tons, hvoraf fra Sverige 10 049 og fra England 81 055 T.

Af Jernmalm, Slag og Søvklis indførtes søværts 195 937 Tons. Det svenske Jern tør ikke have nogen Fremtid i Tydskland, da Efterspørgselen aarlig aftager. Den tydske Jernproduktion har gjort store Fremskridt og det tydske Jerns Forbedring gjør det svenske Jern stedse mere overflødigt.

Paa Grund af de høje Priser kan svensk Jern nu kun anvendes til særskilte Formaal. Ca. $\frac{7}{8}$ af Importen bruges til Fabrikation af Hestekosøm, hvortil med en vis Forkjærlighed anvendes svensk Jern, skjøndt schlesisk Jern ikke skal staa meget tilbage i Kvalitet ogsaa for dette Brug. Ogsaa for andre Endemaal, hvor Kvaliteten spiller en større Rolle end Prisen, anvendes ofte det for sin Godhed bekendte svenske Jern.

For svensk Stangjern af middels Kvalitet noteredes af et Firma hersteds i hele Aaret M. 21—21.50 pr. 100 Kg. For tydsk Stangjern noteredes i Stettin M. 15—16, for Jernblik M. 16—20 pr. 100 Kg. Middelprisen paa skotske Warrants var i 1889 47 sh. 9 d, 1890 49 sh. 7 d, 1891 47 sh. 2 d og 1892 41 sh. 10 d. Priserne varierede i 1892 fra 47 til 40 sh. For Middlesbro Takjern betaltes 35—38 sh. 6 d, i Juni indtil 50 sh.

Trælast. Fra Norge kom ingen Import at bemærke. Med svenske Trævarer gjordes kun faa Affærer; det Meste gik videre til Indlandet.

Exporthandelen i Furu viste en liden Bedring mod 1891, dog gav Priserne intet videre Udbytte. Afsætningen til Udlandet var træg, da det stærke Tilbud af pitch pine og forholdsvis billige Priser, hvortil Furu blev udbudt fra Danzig og Memel, havde Indflydelse.

I England efterspurgtes især lange, tykke Bjelker, der dog manglede, da det slette Resultat i de sidste Aar holdt tilbage fra nye Foretagender i denne Artikel.

Den indenlandske Afsætning var livligere i Forhold til Handelen med Udlandet. Berlin bevilgede om Høsten noget højere Priser, men det øvrige Indland holdt ikke helt ud Skridt dermed.

Pladsalget var under den vedvarende livlige Bygningsvirksomhed forholdsvis bedst og havde været lønnende, hvis man ikke havde maattet tage stort Hensyn til Kapitalresikoen.

Paa Grund af knappe Forraad af Furutræ i Riga var England nødt til at gribe til den mindre afholdte galiziske Furu, som udskibes i Danzig og Stettin. Stettin deltog ogsaa nu i denne Udskibning, men Aflasterne maatte gaa ind paa en Prisnedsættelse af 9 pCt.

Flødningen led i 1892, i Modsætning til 1891, af Mangel paa Vand og hindredes ved for stærk Tilførsel fra Indlandet, hvorfor endel af Transporterne ikke naaede sit Maal.

Feltspat og Kvarts. Ved Aarets Begyndelse lagrede hersteds over 5 000 Tons. Paa Grund heraf stod Importen af disse Varer tilbage mod Aaret før. Disse Partier, som befinder sig paa Mellemhænder, øvede saameget større Indflydelse paa Prisen for den nye Tilførsel, som Porcelænsindustrien havde mindre Behov, da Afsætningen i Aaret gik ikke lidet tilbage.

Indtil Slutningen af 1892 var Lagrene hos Kjøbmændene i Stettin gaaet ned ialt til ca. 4 500 Tons, men selv disse Tal er for høje til at stille højere Priser i Udsigt for indeværende Aar for de skandinaviske Lande.

I 1892 betaltes for Feltspat, prima Mærke, 24--27 M. pr. Ton cif. Stettin, sekunda Mærke 12--15, Kvarts 11--12 M. pr. do. do.

Stenkul. Indførselen i Stettin og Swinemünde var i 1892 515 563 Tons mod 1891 567 445 T. Der noteredes for engelske small Coals M. 9 30--12, store skotske Kul M. 15--19, schlesiske Kul M. 15.20--18.80, alt pr. 1 000 Kg.

Fabrikindustri.

Cementfabriker. Forretningerne gik i Aarets Begyndelse trægt, men blev siden livligere og de fleste Fabriker har fundet tilstrækkelig Afsætning for sine Varer. Priserne viste imidlertid fremdeles saavel i Udsom Indlandet en faldende Tendents og gik saa lavt ned, at mange tyske Fabriker tør have arbeidet med liden eller ingen Fortjeneste. For Stettins Fabriker besværedes Afsætningen af schlesiske Fabriker, som, efterat Udførselen til Rusland ved den høje Told dersteds var aftaget, maatte søge anden Afsætning for sin Cement. Da Cementexporten til Rusland ogsaa aftog for de andre tyske Fabriker, er det et almindeligt Ønske inden denne Industrigren, at Traktat med dette Land snart maa blive sluttet, for at dette Misforhold maa kunne ordnes.

Fra Stettin udførtes i 1892 7 700 Tons til Danmark, 14 200 til Rusland og 11 600 Tons til de forenede Stater.

Symaskinfabriker. Skjøndt den nye Toldtarif i Sverige har gjort den herværende store Fabrik ikke ubetydelige Vanskeligheder, var Afsætningen god, og kan det forløbne Aar i sin Helhed ikke ansees som ugunstigt. Da Fabriken udfører mere end to Trediedele af hele Produktionen og dette til alle europæiske og delvis ogsaa transatlantiske Lande, har kraftige Anstrengelser maattet gjøres for stedse at have Afsætning for Fabrikens Produkter. Behovet af Takjern blev taget fra England, Halvdelen af tysk Jern.

Kemiske Fabriker. Forretningerne i Almindelighed var i Aarets Løb usædvanlig livlige, og Omsætningen var større end siden lang Tid tilbage, skjøndt Udbyttet ikke holdt jevnt Skridt dermed.

Især for Gjødningsstoffer var Efterspørgselen om Høsten meget stor, og Afsætningen deraf opgik, alene for en af Fabrikerne, til henved 80 000 Tons. Hver Fabrik gav et Udbytte af 15 pCt.

Møller. Formedelst Mangel paa russisk Rug var de herværende Møller, som især er anvist til russisk Raavare, undertiden nødt til at afbryde sin Virksomhed, hvorved Driftsomkostningerne for den formalede Sæd betydeligt fordyredes.

Den Omstændighed, at Møllerne med Vandkraft paa Grund af Tørken ikke kunde arbejde under en Del af Høsten, skaffede ikke de herværende

Møller væsentlig Fordel. Om Høsten og Aarets sidste Maaneder var der livlig Efterspørgsel efter Mel, men de herværende Møller kunde ikke optage nogen stærkere Konkurrence med Mølleetablissementerne i Berlin og Hamburg, da de sidste havde til Disposition billigere Raavare fra Syd-rusland.

Skibsværfter. Det store Skibsværft Vulcan har i det forløbne Aar leveret to mindre Propeldampskibe paa ialt 320 Hestekræfter. I Arbejde var i Aaret 4 større Krigsskibe for den tyske Marine, et større Fragtdampskib paa 4 650 Bruttoregisterton og 2 000 Hestekræfter for østerrigske Lloyd, et Fragtdampskib paa 1 800 Bruttoregistertons for et herværende Rederi, et større Tankdampskib for Bremen og et Floddampskib for Lemberg. Derhos leveredes foruden Dampmaskiner og Dampkjedler 61 Lokomotiver og ved Aarets Slutning var endnu 54 i Arbejde. Hele Tilvirkningsværdien for 1892 opgik til ca. 12 600 000 Mark, og Gevinsten efter ca. 700 000 Marks Afskrivninger ca. 1 160 000 Mark. Der uddeltes i Udbytte 9 pCt. Arbejdsstyrken var hele Aaret 3 000 Mand.

Det andet store Skibsværft leverede i Aaret 10 Propeldampskibe paa ialt 833 Bruttoregistertons og 1 521 Hestekræfter, samt derhos flydende Dokker, Lægtene, Pramme etc. Under Bygning var ved Aarets Slutning et af et Rederi i Kristiania bestilt Staalseilfartøi paa 1 750 Bruttoregistertons, et Barkskib paa 775 Tons for Rostock og 3 større og 4 mindre Dampskibe. Nogen Uddeling for Aaret har dette Selskab ikke givet.

Rederivæsenet var i 1892 endnu mindre frugtbar end i 1891. Bygning af Skibe aftog dog ikke samtidigt i samme Forhold, da større Skibe i de fleste Tilfælde endnu har Udsigt til at bære sig, og Bygningsudgifterne samt Kulpriserne var lave.

Blandt de Omstændigheder, som indvirkede ugunstigt paa Rederieringen, især i Stettin, maa nævnes Mangel paa Korn i de russiske Østersøhavne, ved hvilken Transport en Del af de her hjemmehørende Dampskibe før næsten hovedsagelig havde været sysselsat, Streiken i Durhamsdistriktet og den derved bevirkede Mindskning i Kulexporten fra England, samt i 2det Halvaar de Forholdsregler, som blev truffet i Anledning af Koleraens Optræden, den lave Vandstand i Oder og andre Floder, og endelig den tidlige Afslutning af Søfarten i Indlandet.

Den 1 Januar 1893 var Antallet tyske søgaaende Skibe paa over 50 Kubikmeter = 17.65 Registertons Bruttodrægtighed, 3 728 paa 1 511 579 Registerton mod 3 639 dr. 1 468 985 R.-T. 1 Januar 1892 og 3 653 dr. 1 433 313 R.-T. 1 Januar 1891. Gjennemsnitsdrægtigheden var altsaa 1 Januar 1893 405 mod 404 i 1892 og 392 i 1891.

Procentsatsen mellem Drægtigheden af Damp- og Seilskibe var den 1 Januar:

	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.
Seilskibe	62.1	59.3	53.2	49.5	47.9	48
Dampskibe	37.9	40.7	46.9	50.5	52.1	52

Stettins Rederi omfattede 1 Januar 1893 196 Skibe paa 43 134 R.-T., hvoraf Seilskibe paa over 60 R.-T., 18 dr. 5 629 T., Dampskibe 78 dr. 33 002 T.

De større Rederiselskaber gav i det forløbne Aar ringe eller ingen Uddeling.

Colberg. Havnen besøgt af 4 norske Skibe, hvoraf 3 fra Norge med Sild. Derhos indførtes Kul, Korn, Sleepers og Gadesten.

Greiffswald. Intet norsk Skib ankom. To svenske indførte Jern og Granitsten fra Sverige.

Rügenwalde. Der ankom 11 norske og svenske Skibe, hvoraf 10 Dampskibe: af disse indførte 6 Aspetræ fra Riga, 1 Træmasse fra Åhus, 1 Korn fra Königsberg. Seilskibet indførte Sild fra Haugesund. Skibsfarten er tiltaget noget med Dampskibe, men aftaget med Seilskibe.

Af Sprit udførtes Intet. Ikke lidet Pitprops udførtes til England. Af andre Trævarer var Udførselen som i 1891. Udsigterne for Træhandelen i det Hele er ikke bedre, dog har Priserne her i Egnen bibeholdt en stigende Tendents.

Resultaterne af Havfisket er bedre end før, da Fiskerne mere og mere har lagt sig derefter, og Afsætning aldrig mangler.

Stolpemünde. Der ankom i 1892 4 norske Skibe.

Stralsund. Der ankom 475 Skibe, hvoraf 3 norske og 91 svenske. Indførselen bestod af Stenkul, Træ og Korn og fra Sverige af Tjære, Slibestene og Fisk. Udførselen bestod især af Korn og Sukker.

Swinemünde. Der ankom i 1892 378 Dampskibe, dr. 268 745 R.-Ton, hvoraf 5 norske og 150 svenske og 25 Seilskibe, dr. 2 832 R.-Ton. De svenske Dampskibe „Baltic“, „Carlshamn“ og „Orvar Odd“ gjorde i Aarets Løb 123 regelmæssige Reiser mellem Carlskrona og Swinemünde. De hidførte Ladninger bestod af Gadesten.

Indførselen af Kul og Cokes fra England, især Newcastle og Blyth, var ret livlig og udgjorde 309 240 Tons Kul og 10 082 Tons Cokes. I denne Import, der næsten ganske besøges af engelske Dampskibe, deltog 5 norske Dampskibe dr. 3 895 R.-Ton. Af Granitsten indførtes fra Sverige 43 477 Tons, fersk Sild 55 000 Tons, saltet Sild 450 Tons. Fra Norge indførtes 110 Tons Granitsten og 280 Tons Feltspat. Af norsk Sild var ingen direkte Indførsel. Fra Bornholm indførtes 1 380 Tons Gadesten. Importen fra andre Lande bestod især af Rug, Mais, Linfrø, Oliekager, Petroleum, Kridt og Trævarer.

Priserne paa fersk svensk Sild varierede mellem $3\frac{1}{2}$ —14 Mark pr. Kasse à 100 Kg. og for saltet Vare 14—17 M. pr. Tønne.

Udførselen bestod især af Sprit, Sukker, Mel, Papir, Zink, Filler og Cement. Som Transitgods ankom 4 500 Tons svensk Jern og 500 Tons svensk Cement, der aflastedes til Newyork med tyske og danske Dampskibe.

Wolgast. Der ankom 3 norske Skibe. Indførselen bestod af Farvetræ, Granitsten og Sild, og Udførselen af Svovelsyre og Farvetræ.

Blandt forestaaende Forandringer af større Betydning for Stettins Handel, Søfart og Industri, maa nævnes Uddybning af Farvandet mellem Stettin og Swinemünde og deraf følgende Udvidelse af Havneomraadet hersteds.

Det er allerede bestemt, at dette Farvand efterhaanden skal uddybes til 6 Meter, og der er Udsigt til at Forslaget om Uddybning til 7 Meter skal gaa igjennem, især da Midler er bevilget til Regulering af Oder og Swine og Forbedring af Havnen i Swinemünde, hvilke Arbejder staar i nær Forbindelse dermed.

F. L. P. Ivers.

Adelaide.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge (og Sverige) til Hovedstationen .	7	5 896	-	-	7	5 896	-	-	7 701
” Do. til Vicekonsul- stationerne	1	585	-	-	1	585	-	-	-
” andre Lande til Ho- vedstationen . . .	13	12 385	2	792	15	13 177	-	-	16 002
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	3	3 135	-	-	3	3 135	-	-	4 131
Ialt	42	22 001	2	792	26	22 793	1	1 958	27 834
II. Afgaaede.									
Til andre Lande fra Ho- vedstationen	9	6 720	12	10 089	21	16 809	-	-	5 227
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	-	-	2	1 545	2	1 545	-	-	-
Ialt	9	6 720	14	11 634	23	18 354	1	1 958	5 227

Af svenske Skibe ankom 5 dr. 4 144 Tons.

Aarsberetning dateret 3 Juni 1893.

I 1892 udlossede 8 norske og svenske og 3 fremmede Skibe Ladninger direkte fra Norge og Sverige i sydaustralske Havne. Ladningerne bestod hovedsagelig af Planker, Battens og Bord. Efterspørgselen efter Træløst er meget begrændset paa Grund af Koloniens i det hele trykkede Tilstand. Bygningsvirksomheden var stille og der er for Tiden ikke stor Udslgt til Forbedring. Priserne for Træløst var lavere end i 1891, nemlig:

Red Deals	fra $3\frac{3}{4}$ d	til $4\frac{1}{4}$ d	pr. Fod 9×3
White -	- $3\frac{1}{4}$ d	- $3\frac{1}{2}$ d	
$1\frac{1}{8}$ Bord.	- $6/6$ d	- $6/9$ d	pr. 100 løbende Fod
$\frac{7}{8}$ -	- $5/9$ d	- $6/$	
$\frac{3}{4}$ -	- $3/9$ d	- $4/$	
$\frac{1}{2}$ -	- $3/3$ d	- $3/4$ d	
$\frac{3}{8}$ -	- $2/8$ d	- $2/9$ d	
Weatherboards	- $3/9$ d	- $4/$	

Hele Værdien af Træløstindførselen fra Norge og Sverige i 1892 var £ 59 509 eller mere end i 1891. Der har desuden været Import fra Norge og Sverige via London og andre Havne af forskellige Varer, saasom Øl, Fyrstikker, Fisk, Melk etc., men herom kan ikke næriere Opgave gives.

Handelen med Oregon Træløst er meget livlig og store Ordres er givet af the Broken Hill Company.

Hvedehøsten, der engang lovede et Gjennemsnit af mellem 8 og 9 Bushels pr. Acre, faldt ikke saa godt ud, idet den i Gjennemsnit kun gav $6\frac{1}{2}$ Bushels pr. Acre, saa at der kun bliver ca. 200 000 Tons Hvede til Export.

Paa Grund af de lave Kobberpriser drives Gruberne i Wallarao og Moonta alene i begrændset Udstrækning og i Aarevis har de ulykkelige Aktieeiere ikke faaet nogen Dividende.

Vindyrkningen drives med Kraft og vore Vine finder her saavel som flere Steder i England og paa Kontinentet et villigt Marked

Paa Grund af den relativt mislykkede Høst i 1891 var Skibsfarten ikke heldig, og Fragterne de laveste som man har kjendt. Udsigterne for dette Aar er bedre, men da Tilgangen af Tonnage langt oversteg Efterspørgselen, maatte mange Skibe, som kom hid i Ballast, acceptere Fragter fra New Zealand og flere Øer i det stille Hav. Adskillige Skibe sluttede dog Fragter til Europa, Sydafrika etc. fra 21 sh. 6 d til 25 sh.

Hele Exporten i Aaret var £ 7 819 539 og Importen £ 7 395 178.

Paa norske Skibe afmønstredes 21, paamønstredes 49 og rømte 21 Mand.

Hele Koloniens Befolkning var i 1891, 320 431. Blandt 16 185 Personer fra fremmede Lande opgives at tilhøre Tyskland 8 553, China 3 997, Norge og Sverige 1 157.

R. Barr-Smith.

Indhold: **Adelaide** Side 585 — **Antwerpen** Side 525. — **Buenos Aires** Side 542. — **Galatz** Side 522. — **Honolulu** Side 515. — **Kapstaden** Side 507. — **Lissabon** Side 573. — **Marseille** Side 510. — **Port Louis (Mauritius)** Side 513. — **Smyrna** Side 517. — **Stettin II** Side 577. — **Trinidad** Side 515.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1892 m. M.,

No. 16.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1893.

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

Indberetning fra kommerciel Stipendiat P. Figved om Fiskemarkedet,

dateret Boston, Marts 1893.

I Løbet af Sommeren og Høsten f. A. tillod jeg mig Tid efter anden at tilstille det ærede Departement kortere Rapporter, da jeg af Hensyn til Exporten af norsk Makrel fandt det af Vigtighed at holde Departementet ajour med Makrelfiskeriets Gang her og da fornemmelig med hvilke Kvaliteter Fangsten bestod af, Priserne derpaa, Markedets Tilstand og Beholdning af de større Mærker svarende til vor Vare, samt i Forbindelse dermed Udsigterne for Import og Salg af den i Amerika nu mest søgte fine norske Høstmakrel; og jeg har Grund til at tro, at disse Rapporter har støttet Forretningen og baaret Frugt. Jeg tror derhos at burde bemærke, at det neppe er til Gavn for Exporten, at det ærede Departement ugentlig offentliggjør, hvor store Kvanta Makrel her opfiskes, saalænge Fangsten saatsige udelukkende bestaar af saa smaa Vare, som Tilfældet har været i de senere Aar, at den ikke kommer i Konkurrence med eller øver synderlig Indflydelse paa Begjæret efter den større federe norske Makrel. Anderledes vilde Sagen stille sig, dersom man samtidig kunde tilveiebringe Kundskab om det omtrentlige Tøndetal af stor Makrel, der i saltet Stand var gaaet til Lagerne saavel af Fangsten som af Indførselen fra andre Lande. Hvor misvisende det kan stille sig for Exportørerne uden dette, derpaa skal jeg tillade mig at Anføre et Exempel, og tager jeg i det Øiemed Forholdet under 20de October. Fangsten beløb sig til den Dag ialt til ca. 72 824 Tdr. Makrel. Skulde nu dette Kvantum offentliggjøres udnu nærmere Commentar, saa er det allerede stort nok til at vække Betænkeligheder i Concurancen for det amerikanske Marked, men værre end stiller det sig, naar Exportørerne gennem privat Correspondance eller offentlige Aviser faar erfare det Factum, at der til samme Dato var importeret fra Canada, Nova Scotia Irland, Frankrig o. s. v. et Antal af 30 687 Tdr., ialt altsaa et Kvantum af 103 511 Tønder Makrel i Konkurrence paa Markedet. Skal Forholdet imidlertid tages i nærmere Øiesyn, saa viser det sig, at kun en ubetydelig Del deraf vilde øve nogen Indflydelse paa Salget af vore Varer. Først bortfalder nemlig ca. 25 593 Tdr, som er forbrugt fersk, og den tilbageværende Del af Fansten 47 231, som var nedsaltet, bestod hovedsagelig af tinkers og spikes, d. v. s.

af Makrel, hvoraf gaar fra 600 op til 1100 Stkr. pr. Tønde, medens kun 1 500 à 2 000 Tdr. af større Mærker forefandtes, solgtes strax og var ude af Markedet den angivne Dato. Blandt det importerede Kvantum forefandtes ligeledes kun en mindre Del af stor, fed Makrel og da ogsaa deraf en større Del allerede var afhændet, saa var saa at sige ingen fremmed Vare i Concurance med den norske Makrel. Af dette vil det let indsees i hvilken høi Grad af Misvisning Offentliggjørelse af opfisket og importeret Kvantum kan afstedkomme hos norske Exportører, som paa Grundlag af foreliggende Oplysninger skal gjøre sine Beregninger ved Kjøb og Salg efter de i Markedet værende konkurrerende Varer, dersom ikke et Tilføiende som ovenfor paapeget finder Sted.

Som Standard Regel kan en Pris af mindst 20 Dollars pr. Tønde à 200 lbs., tællende fra 120 til 150 Stkr., hvor stor Fangsten end falder herover, paaregnes for norsk Høstmakrel, saalænge den har Fedme, Hvidhed i Fisken, er omsorgsfuldt behandlet som hidindtil og nedsaltet i saa gode Kar, som er almindelig for Norge. Jeg tror med Sikkerhed at turde udtale dette og har større Importørers Medhold deri.

Det er glædelig stadig at erfare og høre Amerikanerne bevidne Nordmændenes Forrang i Behandling og Udstyr af sine Fiskevarer saavel i saltet som i hermetisk nedlagt Stand, men man staar endnu tilbage i Sortiment, og for Unøiagtighed heri faar de desværre tildels svie ret gevaltig, da Amerikaneren sandelig ikke lægger Fingrene imellem for at hindre Tab for Afladeren somfølge mislige Leveringer. Jeg maa derfor atter og atter anmode om Nøiagtighed ved Sorteringen, og bør man endelig sørge for, at Leveringen forøvrigt sker overensstemmende med indgaaet Contract.

Det gaar saaledes ikke an at levere Makrel med et Antal af fra 117 Stkr. op til 297 Stkr. pr. Tønde, selv om det gennemsnitlige Antal af Partiet ikke overstiger 168 Stkr., naar man har forpligtet sig til at levere et Parti af Størrelse, tællende ikke over 150 Stkr. pr. Tønde.

Jeg har før gjort opmærksom paa, at Importørerne forbereder Salg her efter afsluttede Kjøb i Norge, og naar de saa ikke faar Varen efter Aftale, saa har de jo Ret til for Afladerens Regning at lade Makrellen omsorteres og repakkes, samt at forlange sig erstattet tilstedeværende Prisforskjel for den i for stort Antal pr. Tønde leverede Makrel. Den Prisforskjel, Afladere i slige Tilfælde udsætter sig for at maatte godtgjøre, rettes efter den her-værende Pris paa lignende Størrelse og kan dreie sig om en Decort af fra 5 til 15 Dollars pr. Tønde. Jeg har seet Exempel paa det i Høst. Usance med Ret til at levere Varer med en Difference af 10 % over eller under det omkontraherede Antal Fisk er fremmed for Amerikaneren og bliver derfor med Rette betragtet som en Uskik, der vilde gjøre Kjøb og Salg af Makrel fra Norge paa Levering fob. aldeles umulig.

Ordentlig „Reaming“ — Pløining — af Makrelen er desuden ogsaa noget, som øver Indflydelse paa Makrelens Værdi. Er denne daarligt udført eller befindes Tønderne at indeholde saavel reamed som ureamed Makrel, hvilket tildels viser sig at være Tilfælde, saa giver det Anledning til Misnøie og man er da tvungen til enten at sælge den til en lavere Pris pr. Tønde eller til at fordyre Varen med Omkostninger ved fornyet Reaming og deraf føl-gende Ompakning. Kunde man derfor lægge sig efter:

At sortere mere omsorgsfuldt,
At faa Reamingen bedre udført,

At lade al Makrel i Tønderne splittes saaledes, at Fiskens Tykside med Benet falder tilhøre, naar Hodet under Operationen vendes fra Splitteren og

At lade Fisken faa bibeholde den fine Skindhinde, som bedækker Bughulen,

saa staar der intet tilbage at ønske. Den norske Høstmakrel staar forresten over al anden Makrel paa det amerikanske Marked, saavel i Kvalitet, i omsorgsfuld Rengjørelse og Nedsaltning, i solid og smuk Embalage og i Udstyr forøvrigt. Et uafviseligt og derfor ikke mindre behageligt Vidnesbyrd derom afgiver Fiskerbureauets sidste Aarsrapport. Jeg tager mig den Frihed og Fornøjelse at gengive det her; det heder nemlig deri ordlydende saaledes:

„We have come to expect from Norway the finest fish of the year and those that came to us in the fall of 1892 proved no disappointment. For quality of the fish, care in curing and excellence of package, the Norway mackerel takes the palm. The catch, while not a large one must have proved highly remunerative to the fishermen, as the arrivals here found an expectant market and brought extreme prices.

Each succeeding year has led many to remark that this is the last year of big prices for Norway, but when the twelve months have rolled around and brought another barrel of Norway bloater mackerel, the superior quality has again existed a rivalry for possession, which has resulted in extremely high prices.“

Til dette er kun at bemærke, at Fangsten af norsk Høstmakrel f. A. var større end tidligere, siden nævneværdig Fangst og Export paa Amerika 1888 tog sin Begyndelse fra Norge. Den samlede Indførsel fra alle Lande udgjorde 89 510 Tdr. mod 88 785 Tdr. i 1891. Udsigterne til er rigt Makrelfiske her lød særdeles lovende ved Begyndelsen af Saisonen. Fangsten blev ogsaa betydelig større end Aaret forud, men Varen var mestendels smaa, og hvad der forekom af større Mærker fik rask Afgang til stedse stigende Priser. Ved Slutten af Saisonen indtraf nogen Fangst af større Makrel, og da der samtidig indtraf større Tilførsler til New York fra Europa, faldt Priserne betydeligt, men steg strax igjen og har den hele Tid senere holdt sig høit. For Øieblikket noteres Bloaters \$ 37—38 og No. 1 28 til 30 \$. Beholdningerne ere smaa, men Begjæret heller ikke stort for Øieblikket. Det ventes dog at stige i indeværende eller næste Md.

Som en Sag af Vigtighed, der bør komme til almindelig Kundskab blandt Exportørerne i Norge, er den Begivenhed, at Forbudet mod Indførsel af saltet Makrel, fanget før 1ste Juni bortfaldt med f. Aar uden at blive fornyet, og da det første Indsig af norsk Sommermakrel pleier at udgjøre noksaa fed og stor Vare, er det at antage, at saadan vil finde et godt Marked herover til Sommeren.

Sommermakrelen bør ikke saltes for stærkt, da den derved taber i Udseende. Forsynes den derimod med 26 à 27 Graders Lage, vil den dog holde sig godt, se fyldigere ud og vinde i Velsmag.

Herover agter man at gjøre Anvendelse af den gjenvundne Ret til at fange og bringe saltet Makrel i Markedet før den 1ste Juni ved Fangstforsøg sydover. Fiskefartøier forbereder sig i den Anledning til Afseiling allerede i indeværende Maaned. Lykkes disse Forsøg, vil det selvfølgelig øve Indflydelse paa de nuværende høie Markedspriser. Det er derfor af Vigtighed, at norske Exportører holdes ajour med Resultatet deraf, som senere med Fiskets Gang nordenfor. — — De i mine tidligere Rapporter angivne Sorteringsmaader nemlig:

Bloaters	15 inch og over
No. 1	13 - - -
No. 2	11 - - -
No. 3	10 - - -
No. 3 large	13 - - -

bør fastholdes som de greieste og reelste. Extraordinære Mærker, som Bloater Mess. Bloater No. 1 Campion Mess No. 1 o. s. v. er kun vildledende, vanskelige og ubestemmende.

Inden jeg afslutter mine Meddelelser til Gunst for Makrelforretningens fortsatte Trivsel, tør det i samme Hensigt være mig tilladt ogsaa ved denne Leilighed at minde om, at Posenoten udgjør her det mest uundværlige og mest riggivende Fangstredskab i Makreltiden, og man vilde vist lære at sætte Pris paa den i Norge ved Anvendelse. Makrelforretningen er nu saa langt fremskreden og viser sig saa vellønnet, at den ikke bør være dette værdifulde Fangstredskab foruden. For øvede Folk er Posenoten et bekvemt Redskab og ikke tungvindt at behandle, uagtet sin Størrelse. Den bruges fra 80 til 225 Favnes Længde og varierer i Dybde fra 7 til 20 Favne. Til at pose sammen — to purse — de største Noter behøver kun en Tid af 3 à 4 Minutter, men der tiltrænges 12 à 13 Mand til Iværksættelse og Manøvrering under Fangst d. v. s. til at ro Notebaaten, kaste Noten, pose den op og bringe den med Indhold til Skibssiden, Notbaadens Længde er fra 30 til 40 Fod.

Under Dorging — Drailing, Trolling eller Jiging — lægger man gjerne Skuden op til Vinden med bakket Klyver, medens Storseilet og Fokken er opfret. Mandskabet placeres langs Rækken med to eller tre Snører hver, betjener sig af Menhaden eller Pogies, som, opmalet paa den for Øiemedet forarbejdede Kværn, blandes med Vand til den udgjør en tyk Velling til at fly med. Fisken lokkes derved op i Vandskorpen og rundt Kuden til Fangst. Hos os vilde Sild og Brisling med Held kunne anvendes som Flø.

Kveitefisket ved Island, som Amerikaneren i senere Aar har høstet saa store Fordele af, tillod jeg mig under 15de Juni og 16de August at henlede det ærede Departements Opmærksomhed paa, da Betingelserne for Deltagelse deri synes fortrinnsvis Forhaand for Norge, eftersom Landets heldige Beliggenhed, vort Søfolks Dygtighed, det nøisommere Levesæt, de billigere Skibe, Redskaber og Udstyr m. m. lover saa meget i Konkurrancen.

Det er beklageligt, hvor lidet Norge tager Del i Havfiskerierne, og det er dog neppe underkastet Tvil, at Landets dygtige Fiskealmue og Sømandsstand med nogen Opmuntring og Støtte fra Statens Side snart vilde avancere op i første Række som Havfiskere. Norske Søfolk udgjør hertilands en ikke ubetydelig Del af den dygtigere Bemanding ved Havfiskerierne, er fortrinnsvis søgte, og ligesom Nordmænd ved Agrikultur har bidraget ganske betydeligt til Amerikas Velstand, saaledes yder norske Fiskere hvert eneste Aar sin Tribut i amerikansk Tjeneste til Landets Berigelse fra Havet. De er employed i alle Stillinger ved Fiskeribedriften, saavel fra Østkysten som paa Indsøerne og ved Pasifikkysten og udgjør mestendels Folk af ung Alder. Med det Factum for Øie, ser det ud til, at Norge har Raad til at bære Udgifterne til Opdragelsen og Udviklingen af sine unge Mænd for i moden Alder at aflevere dem uden Vederlag til Amerikas Afbenyttelse og fortsatte Berigelse. Til Gjengjæld returneres de Gamle, Krøblinger, Halte og Blinde. Og efterhvert som europæiske Bidrag i Form af livsfrisk Ungdom mindre tiltrænges, indskjærpes Immigrantloven for sluttelig at sætte Punktum

for den, naar Landets Næringsgrene ere tilstrækkelig oparbejdede ved europæisk Hjælp, hvortil vort lille Norge har ydet Capitaler og fortsætter dermed hvert eneste Aar. Fra et patriotisk Standpunkt giver dette triste Betragtninger.

Mon ikke Norge ogsaa kunde faa Raad til at holde idetmindste nogen Del af al denne Ungdom hjemme ved at yde nogen mere directe Støtte til dem under Ophjælp af egne Næringsgrene f. Ex. af Havfiskerierne, blandt hvilke Kveitefiskeriet under Island tør staa høit i Rækken. Ungdommen vilde derved sættes istand til Gjenhjælp til Landets Selvhjælp, som tiltrænges ligesaameget som Anbringelse ved rationel Rydning af unyttet Jord turde have Behov.

Kveitefisket ved Island blev introduceret her tillands ved Capt. G. W. Collins, Fish commissioner for United States. Som Udsending ved Londonerudstillingen, fik han under Samtale med engelske Kveitefiskere Underretning om den rige Tilstedeværelse af Kveite ved Kysten af Island og ved hans Hjemkomst udgjorde dette det værdifuldeste af hans Indberetning. Paa hans Tilskyndelse blev iværksat en Forsøgsudrustning fra Gloucester, efter indvunden Erfaring fulgte en ny, og siden er Flaaden forøget med et eller flere Skibe hvert Aar, og det er ikke smaa Capitaler disse Aar om Andet indbringer.

I min Rapport under 16de August meddelte jeg, at Skibene gjordes færdig til Afseiling i Marts Maaned, men iaar begyndte man allerede i Februar, da Erfaring har vist, at den bedste Tid for Fangst skal være, før Isen bryder løs. Det i f. A. først afseilede Skib returnerede saaledes ogsaa først og bragte en Fangst af Kr. 52 837.50 efter 4 Maaneders Fravær. De seneste opseilede var forholdsvis ikke fuldt saa heldige og tog længere Tid, men gjorde dog rig Fangst. Det var Drivisen, som sinkede Fangsten, uagtet Fisker var rigelig tilstede, efter hvad Fiskere med de senere hjemkomne Skibe fortalte mig.

Da Islænderne nu er fuldt oplærte til at fiske og behandle Kveiten efter Amerikanernes Ønske, saa forbyrder man her kun almindeligt stort Mandskab for ved Ankomsten til Island at forstærke det efter Behovet for Saisonen. Hyren dreier sig da omkring 80 Dollars pr. Mand for Tidsrummet fra Skibets Ankomst til dets Afseiling med Last. Fangst, som Islænderne har gjort inden Amerikanernes Ankomst, afkøbes dem meget beredvilligt til $2\frac{1}{2}$ à 3 cts. pr. lbs. Norske Fiskere vilde, om de saa maatte ønske, have Anledning til det samme. Her er Prisen almindeligst 5 à 6 cts. pr. lbs., alt naturligvis i saltet Stand. Fremmede Skibe har at erlægge Toldafgiften $\frac{3}{4}$ d pr. lbs. ved Indførsel hertil, det er jo selvsagt; men man vil indse, at selv om Tolden fratrækkes eksempelvis af oven angivne Udbytte med $\frac{3}{4}$ cts. pr. lbs. af 254 000 lbs., som Fangsten udgjorde i saltet Stand, saa giver dette dog et storartet Resultat, som nok kan opmuntre til Forsøg.

Kveitefangsten ved Island foregaar paa grundere og dybere Vand fra 18 op til 100 Favnes Dybde og over. Et af Skibene gjorde f. A. sin bedste Fangst paa 100 Favns Dybde.

Udfærdigelsen til en Expedition til Island gaar meget rask for sig. I Gloucester kunde den saaledes istandbringes paa 3 à 4 Dage.

Skibets Rum faar en Inddeling af 12 à 18 Rum eller Afdelinger efter Skibets Størrelse. I sidste Tilfælde falder 6 Afdelinger paa hver Side af Rummet og 6 i Midten. De udgjør altsaa 3 i Bredden og 6 i Længden af Skibets begge Sider, alle adskildte ved Støtter, fæstede til Klamper i Garneringen og op i Dæksbjælkerne. Imellem disse Støtter placeres løse Bord

eller tynde Planker, som kan tages op og sættes ned efter Ønske. Inden disses Midte dannes hver enkelt af de 18 Binger eller Afdelinger. I disse føres Saltet. En eller to af dem forbliver imidlertid tomme for deri at kunne gjøre Begyndelsen med Nedsaltningen af Fisken, hvortil man betjener sig af Salt fra nærmeste Bing. Nedsaltning af Fisken fortsættes saaledes i de efterhvert af Salt udtømte Binger.

Dækket bliver ligeledes inddelt i flere mindre Rum, „Chekers“ i Høide med en Plankes Bredde for at hindre Fisken fra at glide for meget sammen under Slingring af Skibet.

Skibet fører fra 6—10, ja endog op til 12 Baade, Dorries, med sig efter Skibets Størrelse og placerer dem over hinanden paa Dækket. Under Fiskningen placeres to Mand paa hver Dorry, forsynede med 4 „scates“ lig med 4 Bakker à 300 Favne med 150 Kroge. Forsynene er en Favn lange og altsaa anbragte med to Favnes Mellemrum. Krogene er uden Øie og en af de Angler, som ansees for de bedste, gaar i Handel under No. 6283; de fabrikeres i England af Arthur James i Redditch, hvor de altsaa kan erholdes. De naies til Angelens Forside. Udlægget er af 32 lbs. Line, Forsynene af 14 lbs. De smaa Stroppe, hvori Forsynene er fæstede til Udlægget, er af Manillesnøre. Den angivne Vægt paa Udlægslinien regnes pr. Dusin à 25 Favne; de leveres dog doble ved Salg, nemlig 6 Liner à 50 Favne, men deles senere. Udlæggene hviler paa et firkantet Stykke Seildug fæstet til Tougender, hvis Tampe indsmygges i to paa samme anbragte Kauser og fastbindes; de holdes saaledes sammen og ligger altid klar.

Man er ialmindelighed udstyret med to à tre Sæt Udlæg for ikke at komme i Forlegenhed ved Tab.

Fiskeredskaberne færdiggjøres i Regelen af Mandskabet under Seiladsen til Island.

Skibet betjener sig af Ankertoug af Manillahamp. Klydset er af Messing, hvorved Touget lider mindre Slitage end ved Klyds af Jern. Dertil forsees Touget med Læder eller Smerting i Klydset mod Skamfling. Af lignende Grund bliver Kjettingen paa Vaterstaget først umbunden med Smerting og Tougværk derpaa med tykt Læder neden fra Stevnen af Skibet og op ca. 6 Fod fra Staget. Det samme gjælder for en Del ogsaa Klyvestaget.

For at afværge, at Baaden skal hukke sig fast i Rællingen under Opheisningen har man anbragt Træklamper fra Rællingen nedover mod Skudevæggen et Stykke omtrent $1\frac{1}{2}$ à 2 Fod fra hinanden, saaledes afstyndede i den nedre Ende, at de omtrent falder jævnt med Skibssiden.

For letvindt at kunne hukke an Baaden betjener man sig af Jernkroge af $\frac{1}{2}$ Tommes Tykkelse og $\frac{3}{4}$ til 1 Meters Længde. I Uveir skal disse være aldeles uudværlige. Man hukker dem i Baadens Ringe eller Stroppe forud og agter, og Taljerne i dem.

Kveiten saltes løs i Bingerne, efterat den ved Hjælp af en lang Kniv er befriet fra Hode, de ydre Finner, Stjert og Ben, samt godt afskyllet og splittet i to Dele. Er Kveiten af overordentlig Størrelse, kløves den og nedsaltes t 4 Dele. Lagen gaar selvfølgelig tabt, ligesaa Hodet og Benene. De indre Dele af Finnerne nedsaltes og sælges ved Hjemkomsten til Priser, der skal variere fra 8 op til 15 Dollars pr. Tønde à 200 lbs. Netto. Forrige Aar var Prisen 11 ø pr. Tønde. Kveiteprisen 5 à $5\frac{1}{2}$ cts. pr lbs.

Det er fornemmelig Trapanasalt man benytter sig af, og saltes den saa stærkt, at Saltmængden er i Høide med Fiskens Tykkelse i Lag ovenpaa hinanden. Naar den har ligget 8 à 10 Dage i Salt, repakkes den. Man ryster derunder Saltet bort og omlægger den uden Tilsætning af Salt, saa-

ledes at den Fisk, som har ligget øverst, nu kommer under. Saadan bliver den liggende urørt, til den efter Salg ved Hjemkomsten losses fra Skibet.

Det vil forøvrigt gives rig Anledning til at faa al mulig nærmere Oplysning med Hensyn til den hele Fremgangsmaade hos Islænderne; det vil sige indtil den er færdig nedsaltet i Skibsrummet.

Ved Hjemkomsten afrystes Saltet yderligere, efterhvert som Losningen og Veiningen foregaar fra Skibet, for derpaa at bortstues uvasket i store Lag ovenpaa hinanden i Pakboderne. Først naar den skal bringes til Røgerierne afvaskes den, hvorefter den udvandes i ferskt Vand efter Røgereens Skjøn i et Tidsrum af 12 op til 24 Timer. Hvor lang Tid den skal forblive i Røgen, det er atter en Skjønssag af Røgeren, man nævner fra 5 til 10 Dage for Kveite, som har ligget længe i Salt.

I Handelen gaar de tykkere Dele under Navn af Chmecks, de tyndere kaldes Strips; er disse af smaa Fisk, kaldes de „Chicken Halibut“.

Prisen paa Chmecks skal variere fra 9 til 15 cts. pr. lbs., Strips fra 7 til 10 cts. og Chickens fra 5 til 8 cts. pr. lbs. Hos Detailhandlere 3 cts. højere.

Røget Kveite er en saa delikat Fiskeret, især naar den ikke har henligget forlænge tørsaltet, at den sikkerlig ogsaa i Europa vilde kunne anbringes med Fordel.

Klipfisk tørsaltet i Rummet paa Skib eller iland, samt saltet Torsk i Tønder, har flere Fiskehandlere udtalt sig om, vilde finde Kjøbere her til formentlig fordelagtige Priser, dersom Varen kunde bringes saa forholdsvis hvid i Fisken og omsorgsfuldt behandlet som Tilfældet er med anden norsk Fiskevare.

Enkelte Fiskehandlere, som har havt Anledning til at se nedsaltet Torsk i Tønder (à 200 lbs. Netto) her, giver den det Skudsmaal, at det er den smukkeste Vare, de endnu har seet og mener, at saadan Fisk i stor Kvalitet i tørsaltet Stand bliver foretrukken fremfor nogen anden og til højere Priser efterhvert, den bliver bekendt i Markedet. Det tør derfor ligge nær at antage, at man fra Norge bør gjøre Forsøg dermed. Toldafgiften er jo noget hinderlig, $\frac{3}{4}$ Cents pr. lbs., men det viser sig, at Franskmand indrører jævnlig saadan Fisk, og dersom den norske, som det synes, kunde gjøre Regning paa større Anerkjendelse, større Søgning og større Priser, saa ligger deri jo Grund til at tro, at den norske Fisk maatte taale Tolden.

Det er i Tidsrummet fra Mai til Oktober Maaned, at den i Tønder nedsaltede Fisk finder bedst Anvendelse. Den mindre Fisk, den saakaldte „marked cod“ er det, man især anvender til Nedsaltning i Tønder. I saltet Stand gaar den under Navn af „medium cod“. Er Ferskfiskmarkedet rigt og somfølge det, Prisen billig, saa anvendes ogsaa større Fisk til denne Nedsaltning; den større Fisk foretrækkes jo og opnaar højere Priser end den mindre. Den nedsaltes flekket med Benet bibeholdt, men befriet fra Hodet. Under Nedsaltningen sørges for, at Splitningen altid er slig, at Benet falder tilhøre. Den almindelige marked cod regnes fra 16 Tommer og nedover, maalet fra Roden af Fisken — ikke fra Halekløften — til Nakkespiden. Fisken nedsaltes her helst i store Oxehoveder, hvori den henligger velsaltet 4 Dage og mere. Naar man saa har taget den op og afrystet den Saltet, veies den og nedlægges i Tønder til en Nettovægt af 200 lbs. Den nedlægges i Tønderne saaledes, at Skindsiden vendes op mod Tøndeenderne, Halvdelen hver Vei altsaa. Man strør Salt i Bunden af Tønden og ligeledes mellem hver Flo, samt Topsalt. Prisen kan variere fra 4 til 8 Dollars pr. Tønde à 200 lbs.

Den tørsaltede Fisk undergaar ved Nedsaltningen ombord paa Fiskeskibene omtrent samme Methode som Kveiten, men den faar selvfølgelig betydeligt mindre Salt; da den ogsaa tager Saltet senere, ligger denne gjerne to à tre Uger, før den repakkes. Da mine Noteringer derom forøvrigt falder sammen med Hr. Fiskeriinspectør Dahls Indberetninger til det ærede Dep., gjengivne i Norsk Fiskeritidende 3die Hefte 1892, saa tillader jeg mig at henvise til dem, som man vil finde baade omfangsrige og meget oplysende. Fisken sælges pr. Qvintal = 112 lbs. og kan variere fra $5\frac{1}{2}$ til 8 Dollars i Pris.

Af Salt bruger man her i Boston omkring 1 Bushel til et Oxehoved med Fisk, og dersom Fisken er tyk og stor, ligger den omkring 10 Dage i Salt, man vasker den saa godt ud i dens egen Lage og lægger den derpaa op i Hauge, „Cansh“, i et par Dages Tid, hvorefter den lægges ud paa Flagger til Tørring, helst vindtørkes den. Det er i den Stand, den derefter befindes, at den opnaar en Pris af fra $5\frac{1}{2}$ til 8 Dollars pr. Qvintal.

Dersom man i Norge vilde gjøre Forsøg med disse Fiskesorter, og det skulde vise sig, at den blev foretrukken og opnaaede Priser, der var regningsvarende, hvilket jeg antager vilde blive Tilfælde og med stigende Begjær, efterhvert som den blev bekjendt, saa er det jo ganske umaadelige Mængder, man her vilde kunne anvende af norsk Torsk.

Det er kun større Torsk af 22 Tommers Længde og opover, som kunde komme i Anvendelse til dette Brug. Maalet beregnes selvfølgelig ogsaa paa denne fra Nakkespidsen til Fiskroden.

Norsk Stokfisk synes at faa stedse voxende Anvendelse; men der har tildels været klaget over, at Fisken, efterat være udvandet, viser sig at være beskadiget. For Folk, som har udelukkende til Forretning at lave Lutfisk af den norske Stokfisk kommer dette yderst uheldigt, da de baade udsætter sig for direkte Tab ved ubrugelig Fisk og for at faa sin Forretning misrekommanderet ved Anvendelse af den mindre bedærvede. Da deslige Klager har gjort sig gjældende ligesaa første Gang jeg i 1888 bereiste Staterne, saa skylder jeg at gjøre opmærksom derpaa i Haab om, at man kunde raade Bod paa det ved Afskibningen i Norge til Forretningens Trivsel.

Til Lutfisk Anvendelse er Kravet paa god Stokfisk ikke at overse; det angives saaledes, at to Lutfiskhandlere herover alene bruger omkring 40 000 $\mathcal{M}$ Fisk tilsammen om Aaret. Hvorvidt der kan ligge nogen yderligere Opfordring til Forsigtighed ved Skibning af god Fisk i den Omstændighed, at man nu fra Sverige importerer tørret Lange, som finder Anvendelse til Lutfisk og angives endog at være Stokfisken overlegen til det Brug; det kan jeg endnu ikke bedømme, men har dog troet det rettest at give et Vink derom.

Den til dette Brug benyttede Lange, siges det, skal kun være vindtørket. Den udspiles paa Husvæggen, som man paa Landet i Norge gjør ved Tørkning af raa Skind, og de skibes i samme Form, efterat de ere tørrede. Hvorvidt dermed kunde blive en Forretning fra Norge, det turde et Forsøg afgjøre.

Frossen Hyse, som det synes udgjør en ny Handelsvare i Europa, vilde her ikke kunde anvendes, da Tilgangen i fersk Tilstand er rig. Prisen kan dog variere fra 50 Cts. lige op til 7 $\mathcal{S}$ pr. 100 lbs., men ialmindelighed dreier den sig imellem 1 til 3 Dollars pr. 100 lbs.

Frossen Sild, som en Tid af Vinteren paa langt nær ikke tilfredsstillede Behovet til Agn, opnaaede en Pris af fra \$ 2½ til \$ 3. 75 cts. pr. 100 lbs. Silden kjøbes nemlig af Fiskehandlerne pr. 100 lbs., naar Silden er smaa; er den derimod saa stor, at 100 Stkr. veier over 50 lbs., saa kjøber man den pr. 100 Stkr. til angivne Priser. Fiskehandlerforeningen hersteds har det i sin Magt at bestemme dette. Hvorvidt det vilde svare Regning at skibe en Ladning frossen Sild herover i Vintermaanederne Januar—Februar til ovennævnte Priser, det forstaar jeg ikke at bedømme, men en af Fiskehandlerne, hvis Firmanavn er J. Burns & Co. No. 1 T Wharf Boston, Mass. mente, det vilde svare Regning, da Silden, anvendt som Agn, er toldfri, ellers ½ cts. pr. lbs. Herr Burns vilde gjerne træde i Forbindelse med Firmaer i Norge i Haab om Forretning deri, naar Priserne var høje her somfølge liden Tilgang. Hr. Burns omtalte endvidere, at han en Gang havde over England faaet sig tilsendt nogle Tønder Brisling fra Norge, som havde vist sig at være saa sjelden godt Agn, og han ønskede ogsaa dermed at gjøre fornyet Forsøg. Til denne Ytring skal jeg tillade mig den Bemærkning, at tilstrækkelig saltet saakaldt blodsaltet Brisling især maatte kunne benyttes med Fordel. Blev den bekjendt her blandt Fiskerne og var at erholde, vilde den efter min Mening faa meget rask Afsætning. Det er store Kvanta, som kunde anvendes til det Brug.

Brisling som franske Sardinier. Jeg har foran mig liggende en Afskrift af Maaden, hvorpaa fr. Sardinier behandles, og Erfaring har vist, at norsk Brisling, behandlet paa samme Vis, skaffer en fin Handelsvare, som vilde finde Liebhabere saavel her som i Europa, paastaaes det. Jeg tillader mig derfor at nedskrive den her til mulig Afbenyttelse: „Hovedet afskjæres med et Snit og Indvolden udtages med det samme. Fisken bestrøes derpaa med Salt og bliver liggende deri to à tre Timer, hvorpaa den tages op og lægges derpaa i enkelte Lag ned paa et dertil forarbejdet Jerntraadnet, omgivet af en lav Ramme; paa dette Net sænkes den ned i den kogende Olivenolie fra ½ til 1 Minut, hvorefter den paa Nettet op-hænges — helst i fri Luft — for at den overflødige Olie kan rinde af. Efter 2 à 3 Timers Forløb pakkes den i Blikboxerne, overgydes med Olie og tilloddes som almindelig. At de underkastes den almindelige Prøve paa, hvorvidt Boxerne ere tætte, efter at de har været udsatte for en Strøm af opfede Vanddampe, det er selvsagt.“

Saltet Sild har jeg i flere af mine Rapporter udtalt mig om for det amerikanske Marked.

Men med Haab om en Forbedring ved Sorteringen efter en given Regel som Grundlag ved Kjøb og Salg, tillader jeg mig endnu en Gang at henvende Opmærksomheden paa Hensigtsmæssigheden af Adgang til Vragermærke for Størrelse, Kvalitet og Pakning. Som det nu er, er det vanskeligt at faa paalidelige Forretninger istand f. o. b., da ingen lovlig Regel foreligger til Rettensnor. Dette afstedkommer Forstyrrelser, som bør søges afhjulpet ved Adgang til offentlig Vragermærke, saavel for Sild som for Makrel.

Norsk Sild presenteres forøvrigt som alle andre norske Exportartikler paa det amerikanske Marked i Almindelighed til Exportørernes Ros.

Da saavel Vaarsild med Rogn og Mælke som Nordfordssild og Østlands-sild egner sig for Nedlægning som skotsk Sild, skulde jeg ville anbefale, at man forøgede sine Forsøg dermed, da der er Haab om, at en større Anvendelse deraf kan ventes. De gjorde Forsøg har ikke været afskræmmende, tværtom, men man bør lægge an med passende Størrelse, saa vil efterhvert

Forretning dermed oparbejdes. Konsignationer af Varer har jeg stedse faaet mere og mere Grund til at advare imod. Man bør ikke indlade sig derpaa, da de i Almindelighed kun egner sig til Exportens Ødelæggelse. Konsignerede Varer har jeg aldrig faaet Indtryk af, at man venter opnaa almindelige Markedspriser for, nei, med konsigneret Gods, lader det til, forstaaes man Gods, som absolut skal sælges til Underpriser, derfor faar man ogsaa altid Underpriser for den. Men dette er ikke nok, Varen nyder heller ikke paa langt nær det Tilsyn og Pleie for at vedligeholdes god, den behøver, fremdeles lader man saadant Gods kun være Gjenstand for Salg, naar Overflødighed af Tid med ens egne Varer er forhaand.

Da jeg Vinteren 91 var hjemme, var jeg saa uheldig — paa Henvendelse til mig derom — at opgive Adresser paa nogle større Fiskehandlere, som har Reisende i de fleste Stater af det nordlige Amerika og derfor maatte formodes at have den bedste Anledning til rask Afsætning, men det uheldige Resultat, deraf udkom, har i betydelig Grad forstærket min Mening om de store Farer for Tab, man ved Consignationer udsætter sig selv der, hvor Betingelserne for de bedste Salg skulde være tilstede.

En Statsagent placeret i New-York har jeg tidligere anbefalet, og det er min Mening, at en saadan vilde være gavnlig for Exporten paa mange Maader og vilde indspare Capitaler, som nu gaar total tilspilde ved Misligheden af konsigneret Gods. Det er tydeligt, at en Statsagent haves mere nødvendig paa et saa vanskeligt og fjernt borteliggende Sted end paa Steder saa nær Exportøren, at han har i Nødsfald Anledning til med 3 à 4 Dages Fravær fra sin Forretning at være tilstede og forandre sine Arrangements til Varens raskere Salg, naar mislig Betjening truer med for store Tab. Salgene gaar heller ikke for sig her i Markedet under Auctionshammeren, gjorde de det, vilde Trangen til en Statsagent være mindre paakrævet. Men viser Staten sig uvillig til at ansætte en saadan Mand, saa burde Exportørerne danne en Forening med det Maal for Øie at beskytte sine Varer paa det udenlandske Marked, og jeg er af den Mening, at selv en god aarlig Contingent vil give Handelsmanden rigelig Erstatning saavel i indvundne højere Priser for sine Varer, som i forøget Export. Norske og Svenske Trælasthandlere har jo en saadan Forening, og den har ansat en Expert til at ivaretage Exportørernes Tarv paa det franske Marked. Exportører af norske Fiskevarer burde gjøre det samme, vælge sig en „Expert“ inden sin egen Midte og placere ham i New York. Jeg føler mig forvisset om, at et saadant Arrangement vilde bidrage betydelig til at fremme Exporten paa Amerika og forskaane Exportørerne for de overordentlig store Tab, de nu ere udsatte for, saavel ved Konsignationer som ved direkte Salg.

Anvendelse af en saadan Mand ogsaa i Østersøhavnene vilde ligeledes indspare Nationen umaadelig store Capitaler alene paa Sildebedriftens Conto. Det vilde ikke blot være de Capitaler, som medgaar i Commissions Salær, som derved vilde indspares, men meget mere ved forhøiede Salgspriser, som Commissionærerne ved sin indbyrdes Konkurrence tvinger ned til et Minimum, som sjelden giver Afskiberen noget Udbytte — og endelig ved bevaret Gods, som nu gaar i Rakkerkulen.

En Statsagent vilde dog efter min Mening være heldigst. Han vilde som saadan optræde med større Autoritet og Sikkerhed i sine patriotiske Bestræbelser paa Exportens Omraade, og at Statsmyndigheden vilde støtte ham deri, skulde ikke mindre gjøre ham skikket til at opfylde sit Hverv.

Mine Advarsler mod Salg uden mod Rembours paa Banksted i Europa: London, Hamburg eller Paris — forsaavidt Dækning ikke kan ske gennem

en Bank paa selve Exportstedet, som jo er baade sikrest og bekvemmest — ser jeg mig nødt til at indskjærpe, da jeg, foruden ved tidligere afleverede Exempel paa, hvorledes man har kunnet bemægtige sig Varer, der skulde være beskyttede mod Udlevering indtil Skibningsdokumenterne, som ledsagede Trattaen, var indløste, har erfaret, at man har Adgang til at beslaglægge det for Varen indbetalte Beløb uopholdelig, efter at Indbetaling er skeet i den Bank, Dokumenterne beror til Indfrielse, angivende som Grund dertil mangelfuld Contractopfyldelse fra Sælgerens Side.

Jeg skal ikke udtale mig om, hvorvidt Klage og i Forbindelse dermed Ret til Erstatning har været berettiget, men jeg tror, det er en Pligt at oplyse Exportørerne om, hvilke Farer man ved direkte Trasseringer paa Connossementerne kan udsætte sig for.

Jeg skal dog ikke negte for, at jeg har havt Betænkeligheder ved at gjøre opmærksom paa denne Fare af Frygt for Angreb fra et eller andet brøstholdent Firma, men da jeg finder Sagen af Vigtighed, har jeg meddelt den.

Det er forøvrigt beklageligt, at alene Respecten for tilstedeværende Kapital — der endog ofte kun grundes paa Illusion — skal være nok til at skjænke Retten der, Kapitalen aabenbart er i Urettens Tjeneste.

Toldafgifterne for norske Varer er, siden min sidste Opgave, uforandrede. Hvorvidt de under den nuværende Omarbejdelse af Toldtariffen vil blive forandrede, derom tør jeg endnu ikke udtale mig. For Fiskens Vedkommende vil sandsynligvis de nuværende Bestemmelser bibeholdes. Men den beklagelige Omstændighed, at attesteret Consulatattest for rigtig Fakturapris paa Varer med Værditold ikke altid respekteres herover — hvilket jeg hidindtil forgjæves har henledet Opmærksomheden paa — det burde de hjemmевærende amerikanske Consuler sikkerlig kunne raade Bod paa, gjørende Toldvæsenet herover bekendt med, at Salgspriserne f. Ex. paa Ansjos er forskjellig paa det sydlige og vestlige Norge, og at det saaledes er urigtig uden videre at lægge Toldbeskatningen efter den høiestfakturerede østlandske Ansjos ogsaa paa den lavere fakturerede vestlandske, samt dertil ilægge denne Mulk for Forsøg paa Toldsvig ved for lavt faktureret Vare. Det træffer ogsaa, at Anmeldelse for forlavt faktureret Varer mod Værditold kan gjøre Tjeneste i hensynsløs Concurance. En norsk Kommittent af Ansjois til Chicago fik saaledes en Mulk af 20 % af Værdien af Varen at erlægge ved en Concurens Anmeldelse. Dersom de ærede amerikanske Consuler hjemme kunde foranledige, at deres Attestationer for rigtig Fakturapris blev respekteret, saa vilde slige Stygheder blive afværgede og en hemmende Hindring paa Importens Trivsel afhjulpet.

• Hvorvidt der er Adgang til Toldlettelse for norske Varer ved Reciprocity-Lovene, derom tør jeg ikke udtale mig, men tillader mig herved kun at henlede Opmærksomheden derpaa til Overveielse.

Idet jeg denne Gang lader min Indberetning begrænses af og ved de oven givne Oplysninger, som i Forbindelse med mine tidligere Indberetninger, jeg har haabet, har været Exporten til Gavn, beklager jeg, at jeg ikke som før har kunnet efterkomme alle de private Anmodninger om Oplysninger, om Ordninger af indviklede Affairer og om Incassationer m. m. m., dels fordi Erfaring har vist, at jeg derved paadrager mig Ubehageligheder og Forfølgelse, dels fordi det har været forbundet med Udlæg og Tab og endelig, fordi jeg i flere Maaneder har følt mig mindret skikket dertil paa Grund af Upasselighed.

At jeg i Egenskab af Stipendiat ikke er forpligtet til at efterkomme private Krav paa Tjenester i hvilken Form de end kommer, tør være bekendt.

Jeg aflægger det ærede Departement min Tak for det betroede Hværv, det har bevist mig, og afslutter hermed mit seneste Opdrag som commercial Stipendiat.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1892 m. M.,

No. 17.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1893.

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

Skrivelse til Indredepartementet fra de forenede Rigers Konsul i Melbourne,

dateret 3 Juni 1893.

Man giver sig herved den Ære at indberette, at i Løbet af de senere Maaneder have de aller fleste herværende Banker maattet indstille sine Betalinger, grundet paa at Publikum, under Indflydelse af en heftig men heldigvis lidet begrundet Panik, drog sine Midler ud af dem. Samtlige disse Banker ere dog nu rekonstruerede eller paa god Vei til at blive det, og den almindelige Tillid synes nogenlunde gjenoprettet, dog maa det befrygtes, at de nye og tildels betydelig forøgede Forpligtelser, som Bankernes Interessererede have maattet iklæde sig, ville strække sine Virkninger langt ind i Fremtiden. Ingen særdeles betydelige Fallitter blandt Kjøbmænd have fundet Sted, og tør det antages, at der tiltrods for de ovennævnte økonomiske Forhold ikke findes Grund til nogen Afbrydelse eller Mindskning i Arbeidet for at udvide de forenede Rigers Handel og Skibsfart paa Australien, hvilken endnu langt fra har naaet den tilbørlige Udvikling. Kun almindelig Forsigtighed vil være nødvendig.

Hvad specielt Skibsfarten angaar, formenes det at være aldeles mod vore Rederiers Interesse, at de, saaledes som de nu have gjort, trække sine Skibe væk fra Australien, thi dels ere selv de for Tiden hersteds gjældende lave Fragter, fuldkommen jævngode med dem, som bydes i andre Farvande, dels er der Tegn, som hentyde paa, at der i de sidste Maaneder af indeværende Aar fra australianske Havne vil gjælde Fragter betydeligt højere end andetstedsfra. Det bør stadig erindres, at det Australiske Fragtmarked ingenlunde følger Strømningerne i det Europæiske og Amerikanske, men paavirkes af ganske andre Faktorer, og at det danner et Feldt for sig selv, som vistnok er forholdsvis lidet, men dog langfra uden Betydning, særlig for Seilskibsflaaden. Hvad der berettiger til Troen paa stigende Fragter, er den Omstændighed, at den Tonnage, som vil blive disponibel, neppe kan antages at ville tilstrække for den Export, som tør paaregnes at kunne finde Sted fra Australien. Den forrige Hvedehøst var udmærket, og den kommende lover særdeles godt. Tiltrods for at Skibningen i senere Tid har været betydelig — der opgives for Tiden at være 28 Skibe, drægtige 36 447 Reg. Tons, underveis fra Victoria til Storbritanien og 42 Skibe,

drægtige 58 005 Reg. Tons, fra South Australia — findes endnu betydelige Mængder disponible for Export, angivelig mindst 140 000 Tons fra Victoria alene. Exporten af Talg og Uld øges stadig, og alt tyder paa, at den iaar vil blive endog betydelig større end ifjor. Paa samme Tid er den disponible Seilskibstonnage ualmindelig liden paa Grund af, at Importen af Trælast er reduceret til et Minimum; dette Forhold har imidlertid for Melbourne's Vedkommende nu varet saa længe, at Beholdningerne ere svundne betydelig sammen, saaledes at selv om Forbruget vedbliver at være lige lidet som gennem det sidste Aar, endel Import dog snart vil kunne finde Sted. Fraværelsen af Trælastskibene har foranlediget et andet Forhold, som ogsaa bør have sin store Interesse for vore Rederier, nemlig at man har begyndt at drage den Tonnage, som tiltrænges for Australisk Export, fra Syd Afrika og i den sidste Tid end mere fra Syd Amerika. Vedlagte Liste udviser, at ei mindre end 27 Skibe af samlet Drægtighed 42 672 Reg. Tons fra de nævnte Egne ere enten ankomne eller ventede til Newcastle, N. S. W. eller i Løbet af den sidste Maaned afgaaede derfra med Last af Stenkul, og blandt alle disse Fartøier er der kun et eneste Norsk, nemlig det mindste af dem. Af nævnte Fartøier ankom 16 fra Rio de Janeiro, 2 fra Santos og 2 fra Montevideo. Naar disse Fartøiers Redere finde det hensigtsmæssigt at lade dem seile en saa lang Vei i Ballast for at erholde de gjældende lave Kulfragter af 12 à 14 sh. til „Pacific Slope“ og forholdsvis til andre Havne, synes det som om vore Fartøier, der kunne naa Australien med en Trælast paa Kjølen, bør være forholdsvis godt stillede.

Et andet Forhold, som ogsaa er vel værd at lægge Mærke til, er, at medens Hvedefragterne fra San Francisco til Europa tidligere i Almindelighed have stillet sig mindst lige høie som lignede Fragter fra Australien, have de iaar været c. 2 sh. 6 d lavere, nemlig c. 17 sh. 6 d mod 20 sh. herfra, hvilket Forhold i den sidste Tid er yderligere akcentueret, idet San Franciscofragterne ifølge de senest modtagne telegrafiske Meddelelser skulle være gaaede ned til 16 sh. 3 d, medens trede større Skibe ere sluttede fra Melbourne til Canalhavn for Ordre til respektive 22 sh. 6 d, 23 sh. 9 d og 24 sh. Denne pludselige Stigning i Melbourne kan dog ikke ventes at skulle vedvare, idet naturligvis Tonnage vil tilbydes fra andre Havne, men man bør kunne anse som sandsynligt, at Fragterne herfra gennem hele Resten af dette Aar ville vedblive at være forholdsvis høiere end i de fleste andre Farvande.

Hvad der har mest Betydning for vore Trælastskibe turde være Adgangen til Uldfragter herfra i Aarets sidste tre Maaneder, hvorfor de blandt vore Rederier, som nu have Fartøier underveis til Sydafrika, Sydamerika og Ostindien, særlig bør have sin Opmærksomhed henvendt paa dette Marked. Ogsaa for Import af Trælast fra Oregon antages der snart at ville blive forøget Efterspørgsel efter saavel Seilskibe som tildels ogsaa Dampskibe, og vil man formentlig ogsaa i denne Trade herefter kunne anvende større Fartøier, end hidindtil har været vanlig.

Det forlyder, at Matroshyrerne paa Kystdampskibene om faa Dage ville blive nedsatte fra £ 7. 0. 0 til £ 5. 0. 0 pr. Maaned, og antager man, at denne Forholdsregel ikke vil blive mødt med nogen Strike, da her er Overflod paa Sømænd, som i Tilfælde vilde fylde de strikendes Plads. I Langfart ere Hyrerne herfra kun £ 3. 0. 0, og er her en Mængde Sømænd ledige.

Den 1ste Juni 1893.

Følgende Fartøier ere underveis til Newcastle, New South Wales:

Artisan	1 083	Reg.-Tons	fra	Rio Janeiro.
Birman Wood	1 263	—	-	Do.
Cambuskenneth	1 785	—	-	Do.
City Camp	944	—	-	Do.
Glasgow	1 143	—	-	Do.
Soudan	1 699	—	-	Do.
Berwickshire	901	—	-	Valparaiso.
Cambusnethan	1 368	—	-	Buenos Ayres.
M. A. B. Carswell	1 400	—	-	Santos.
Oakworth	1 242	—	-	Do.
Mathilde	598	—	-	Cape Town.
West Riding	913	—	-	Indep. Bay.

Summa 12 Fartøier, 14 339 Reg.-Tons

Følgende Fartøier ligge i Newcastle, N. S. W.:

Black Braes	2 121	Reg.-Tons	fra	Rio Janeiro.
Forteviot	2 930	—	-	Table Bay.
Scottish Hills	2 050	—	-	Cape Town.
Speke	2 824	—	-	Rio Janeiro.

Summa 4 Fartøier, 9 925 Reg.-Tons

Følgende Fartøier ankomne fra efternævnte Havne ere i Løbet af den sidste Maaned afgaaede fra Newcastle, N. S. W., med Last af Stenkul.

Alexander Black	1 381	Reg.-Tons	fra	Montevideo til	Panama.
Earl of Hopetoun	1 750	—	-	Rio Janeiro -	San Fr.cisco.
Morna	1 437	—	-	Do. -	Acapulco.
Olivebank	2 300	—	-	Do. -	Mollendo.
Fascadale	1 976	—	-	Montevideo -	San Fr.cisco.
Hilaria	1 675	—	-	Rio Janeiro -	Manila.
Nicosia	1 048	—	-	Do. -	Do.
St. Mirren	1 855	—	-	Do. -	San Diego.
Janet Cowan	2 498	—	-	Cape Town -	San Fr.cisco.
Duleep Singh	1 198	—	-	Rio Janeiro -	Valparaiso.
Rothiemay	1 290	—	-	Do. -	Ilo Ilo.

Summa 11 Fartøier, 18 408 Reg.-Tons

H. Gundersen.

Guatemala (Central Amerika).

Aarsberetning dateret 3die Mai 1893.

Det forløbne Aar har været et fredeligt og forholdsvis godt Aar for Republiken. Den fungerende President, General José Maria Reina Barrios, som har været ved Roret siden 15 Marts sidste Aar, har opretholdt fuldstændig Fred i Landet saavel som Fred med Naborepublikerne. Embedsmændene betales regelmæssigt — tidligere noget ganske uhørt. — Renterne af indenlandsk som udenlandsk Gjæld er bleven betalt paa Dagen. Disse Fakta er nok til at vise, at Landet gaar fremover, fordi Fred og Punktighed med Hensyn til Forpligtelser just er det, som Landet manglede før.

Den finansielle Situation maa kaldes god. Regjeringen har ikke alene betalt det store Antal af Embedsmænd, men ogsaa de ubetalte Gager for 8 Maaneder, som den foregaaende Regjering havde efterladt sig. Den forrige President, General Barillas, havde ogsaa bortpantet en stor Del af de fremtidige Indtægter. Disse har ogsaa den nye Regjering indløst. Laanen paa \$ 1 400 000 optaget af den Regjering, som var ved Roret i Marts & Juni 1892, er bleven reduceret til ca. \$ 100 000. Det kan bemærkes, at Renten paa dette Laan er 12 %. Man har det Haab, at Finanserne vil blive endnu bedre i Fremtiden, da Landet besidder store Rigdomme og Embedsværket er bedre styret end før.

Der er vistnok en Underbalance dette Aar i Indtægterne af \$ 55 840.66; men i Betragtning af de store Forpligtelser, som den nye Regjering maatte overtage, maa det siges, at Resultatet har været tilfredsstillende. Indtægterne i 1891 var \$ 8 713 286.69, 1892: 8 657 446. Denne Deficit kan ogsaa tilskrives Lukningen af den columbiske Havn Colon og tildels af Guatemalas Havne paa Grund af Koleraskræk.

Indførselen i 1892 var ca. 724 000 Kollys værdsat til ca. 6 Millioner \$. Bruttotolden ca. \$ 3 400 000. Blandt Indførselen er ca. \$ 1 Million myntet Sølv, der er toldfrit.

Af Udførselen gik til: Tyskland ca. \$ 6.1 Million, for. Stater 5, Storbritanien 2.2, Frankrig 0.93, Mellemamerika 0.4, Sydamerika 0.13, Østerige 0.08, Italien 0.01.

Exporten har i de sidste 3 Aar været omtrent lige stor — ca. 14.5 Million \$. Kaffeexporten er den fornemste; den beløb sig i 1892 til 49 164 200 ₡ à 28 Cents pr. ₡ = \$ 13 765 984. Sammenlignet med forrige Aar viser sig en Nedgang af ca. 3 Millioner ₡, men da Prisen i 1892 var 3 Cents højere pr. ₡, fik man alligevel et Overskud af ca. 0.65 Million \$.

Handelen i sin Almindelighed blev adskilligt lammet ved den hurtige Nedgang i Sølvværdien. Kursen paa London var i Januar 1892 ca. 30 % sc. \$ 6.50 = 1 £ og 1 December = 64 %. Sølvspørgsmaalets Usikkerhed hindrer ikke alene her, men ogsaa i den øvrige Verden nogen Gætning om Fremtiden. Regjeringen har gjort flere Forsøg paa at undgaa Vanskeligheder; men der er endnu ikke fattet nogen Beslutning. Den flydende Gjæld er gaaet ned med \$ 1 339 041 og beløber sig nu til \$ 17 115 284. Den udenlandske Gjæld er £ 922 700. Renterne betales nu regelmæssig takket være Administrationens forretningsmæssige Indsigt. Statspapirerne er ogsaa gaaet op ca. 15 % i London i det forløbne Aar.

I 1892 besøgte Guatemalas Havne af 438 Dampskibe, hvoraf 306 amerikanske, 52 tyske, 70 engelske, 7 nicaraguiske og 4 mexicanske; 42 Seilskibe, hvoraf 29 amerikanske, 3 tyske, 9 engelske, 1 ecuadorsk. Saa vidt bekjendt anløb intet norsk og svensk Skib nogen af Havnene.

Helt siden den nye President kom til Roret har han vist megen Interesse for Landets Opkomst idetheletaget. Naturligvis har Mangel paa offentlige Midler lagt store Hindringer i Veien for hans Planer; men desuagtet er flere Foretagender sat i Gang. Det første og største er Ferro Carril al Norte (den nordlige Jernbane), som skal forbinde det stille Ocean med Atlanterhavet. For en tre Aar siden blev en Kontrakt underskrevet mellem den forrige President og Henry Cottu, ifølge hvilken denne Jernbane skulde fuldføres med europæiske Penge. Intet blev dog foretaget. Nu har Presidenten, der ønsker at se Foretagendet udført med indenlandske Penge, fremlagt følgende Forslag for Parlamentet, som just har vedtaget det:

Hovedtrækkene er: Regjeringen bemyndiges til at udstede Aktier til et Beløb af \$ 7 000 000, med 6 % p. a., som skal udtrækkes maanedlig fra 31 Dec. 1898 med en Præmie af 25 %. 2) Følgende er forpligtet til at købe Aktier: 1) Civile og militære Embedsmænd. 2) Kommunerne 6 % af deres maanedlige Indkomster. 3) Landeiere skal betale nok en 3 % af deres Eiendom, og for dette Beløb vil de modtage Aktier. En Dollar skal opkræves af hver Quintal (100 lb) Kaffe, som udsføres. Indførselstolden skal forøges med 7 %.

Som Garanti for 5 Aars Rente tilbyder Regjeringen Aktieeierne: a) Indtægten af Tobakmonopolet b) Indtægten af Tilberedelse og Import af Salt c) Indtægten af Afgifter paa Kvægslagtning d) 25 % af Universiteternes Indtægter. Ifølge Præsidentens Tale til Kongressen sidst Marts løb Lokomotivet allerede 6 Mil af en Strækning paa 20 Mil, der var afsluttet Kontrakt om, og 40 Mil til er nu besluttet anlagt. Præsidenten er bleven autoriseret af Kongressen til at afslutte Kontrakt om endnu 4 Jernbanelinier, 3 paa denne Side og en paa Atlanterhavssiden. Alligevel synes det tvivlsomt, om et saadant Foretagende skal kunne udføres under de nuværende finansielle Vanskeligheder og Sølvsprøgsmaalets Situation.

Inden kort Tid vil Guatemala blive forbundet med den øvrige Del af Verden ved Hjælp af en direkte undersøisk Kabel. For Øieblikket maa Telegramerne sendes til La Libertad, Kabelstationen i Republiken San Salvador, hvilket er meget ubekvem, da der ofte er Uenighed mellem Republikkerne.

To store Eiendomme er nylig bleven kjøbt af Regjeringen af Privatmænd. Den ene, San Jeronimo, ligger i det indre af Landet og skal udselles blandt Indvaanerne i Landsbyen af samme Navn. Den anden ligger i Nærheden af Hovedstaden, og her skal det nye Vandværk opføres. En Park er dannet i Udkanten af Byen.

I Løbet af Aaret er der stiftet en 4de Bank, som kaldes Commercial med en Kapital af 1 Million, der om nogle Dage skal forøges til 2. Ligesom de andre Banker faar denne Ret til at udstede Sedler. De andre Bankers Navne er „International of Guatemala“, „Occidente“ og „Colombiano“, som har en Kapital paa 2 Millioner hver. Der er for Øieblikket indsendt Andragender om Oprettelsen af 2 Banker til, North American og Hypothecary & Agricultural.

En Census er taget 26 Februar men Resultaterne er endnu ikke bekendte. En nøjagtig Folketælling er umulig, da Indianerne viser sig meget mistroiske og undlader at komme ind i Statistikken. De sanitære Forhold er gode. Der har ikke været nogen Epidemier i Aarets Løb.

Kafferaapport.

Jeg tror ikke, det er overflødigt at nævne, at jeg i senere Tid har modtaget Forespørgsler fra norske og svenske Huse om Kaffe-traden. Denne er, som det vil sees af Rapporten, hovedsagelig paa tyske Hænder, men da der synes at blive stor Efterspørgsel paa det skandinaviske Marked, har jeg i det følgende givet en kort Skizze af Kaffeens Historie i Guatemala.

Kaffeen dyrkes paa ophøiede Steder, sædvanlig fra 1 500 til 4 500 Fod over Havfladen. Klimatet passer godt. Der er fremdeles Landstykker, som ligger udyrket, men Størsteparten er dog taget i Brug de sidste Aar paa Grund af de høje Priser, som Kaffeen opnaar i Europa. Selskaber, der behøver Kapitaler til Forsøg og de første Fornødenheder, burde beregne en temmelig høi Kurs paa Guld. For Øieblikket er 1 £ = \$ 8.40.

Den ekstraordinære høie Pris paa Guatemala Kaffe synes at gjøre den til Gjenstand for en nærmere Opmærksomhed, især da der endnu kan faaes adskilligt Land passende til Dyrkning for en nogenlunde rimelig Pris. I de senere Aar har Udlændingerne været meget virksomme, og der høres ofte, at en Landeiendom er kommen over paa udenlandske Hænder, og at Land er købt for Kaffedyrkningen.

Exporten beløb sig i 1891 til ca. 52.5 Millioner ₧ og i 1892 til ca. 49. Deres respektive Værdier var \$ 13 112 379 og 13 765 984. Den mindre Produktion i 1892 gav altsaa større Udbytte, og det kom som før nævnt af den store Stigning i Prisen. Af Fremmede har Tyskerne særdeles udmærket sig ved at øge Produktionen, og omtrent Halvdelen af den eksporterede Kaffe gaar til Hamburg. Det er antaget, at 7 Millioner ₧ Kaffe forbruges i selve Landet; men der kan ikke skaffes nogen paalidelig Op-gave i det Punkt.

De enorme Rigdomme, som Plantageeierne har erhvervet sig i de senere Aar, skulde tiltrække sig unge norske Mænds Opmærksomhed, Mænd, der besidder smaa Formuer og virkelig vil arbeide. Stadighed og lidt Penge burde under heldige Omstændigheder realisere de mest optimistiske For-haabninger.

Kaffeplantager begyndte først i større Maalestok i 1835; siden den Tid har Dyrkningen skudt en ualmindelig Vækst og er nu blevet Landets vigtigste Indtægtskilde. Exporten beløb sig til ca. 48.5 Millioner ₧ i 1887, 48.7 i 1888, 51.6 i 1889, 52 i 1890, 52.4 i 1891 og 49.2 i 1892.

Paa Grund af den yderst sene Sæson for Kaffeexporten i 1892 syntes det efter det foregaaende som om der skulde være en Nedgang, men jeg tror ikke, at Høsten vil være mindre end den forrige. Exporten begynder nemlig i November og slutter i Mai. Derfor kan det godt være at Stati-stiken kan vise Nedgang i 1892 og omvendt i 1893, naar man faar fat i de nøjagtige Opgaver over forrige Aars Udførsel. Hele Exporten for 1871 — 1883 anslaaes til ca. 293 Mill. ₧.

Som før nævnt er en 1 500 à 4 500 Fods Høide det mest passende Terræn for Kaffedyrkningen. Den bedste Temperatur 60 à 80° Fahrenheit. I de lavere Strøg — i en Høide af 1 500 til 2 000 Fod — maa Kaffe-planterne skygges af store Træer, som der er Overflod af overalt. Skulde

de være ude af Rækkevidde, kan man benytte Bananatræer, hvis brede Blade er godt skikket til Hensigten. Desuden vokser de meget let og producerer paa samme Tid en Masse Frugt, passende til Foder og dels til Salg. Hvis man ikke iagttager den Forsigtighedsregel at „skygge“, vil Planten faa et sygeligt Udseende, og Høsten vil blive liden. I Distrikter, der ligger en 4500 og høiere, er det nødvendigt at beskytte Planterne for de kolde nordlige Vinde, som hersker i December til Februar. En eneste Nat er nok til at ødelægge hele Plantager, hvis der ikke tages de nævnte Forholdsregler. I disse høitliggende Strøg danner Fjeldkjæder den bedste naturlige Beskyttelse, og paa Sletteland er almindeligt at brænde Hobe af Smaabrænde blandet med Beg, hvilket frembringer en tæt Røg, som forbliver over de lave Kaffeplanter og beskytter dem saaledes mod Kulden. I de kolde Maaneder holdes Vagtmænd paa Plantagerne for at sætte Fyr paa saadanne Brændehobe saasnart som Thermometeret gaar ned til 60° Fahrenheit. Denne Skik, der er almindelig i Dalen Antigua, indførtes af en meget heldig Kaffeplanter, som eiede en Plantage i 5000 Fods Høide.

Plantningens Udvikling, der skyldes Guatemalakaffeens gode Kvalitet og de deraf følgende høie Priser, har i Sandhed været overmaade hurtig, og hvis det ikke var paa Mangel af Arbeidskraft, vilde det gaa endnu hurtigere.

Arbeiderspørgsmaalet i dette Land er et meget alvorligt Thema, og mange Plantere har mistet hele Formuer i de senere Aar paa Grund af Mangel paa Arbeidskraft ved Indhøstningen.

I denne Tid har man tænkt paa at importere Arbeidere fra Udlandet, og dette tænkes at vilde være gjørligt. For kort Tid siden kom en Del Emigranter over fra Polynesien, og de synes at være tilfredsstillende. Der vil ogsaa forsøges med Japanesisk Arbeidskraft. Nogle Kulier fra Jamaica indførtes til Republikens Atlanterhavskyst, og der siges, at de arbeider tilfredsstillende. Arbeidet passer ikke for Europæere, da disse ikke kan taale Friluftarbejde.

Jeg maa atter gjentage, at passende Land fremdeles kan faaes til moderate Priser og at Plantningen kan udvides overmaade meget naar tilstrækkelig Arbeidskraft kan faaes. Med Hensyn til Kjøb af Land, er det jo rimeligt, at de Distrikter, hvor Kaffedyrkningen kan foregaa med Lethed og som ligger nær til Havne eller Byer, er vanskelig at faa fat i og koster meget, men i mer eller mindre afsidesliggende Steder, hvor der endnu findes Hindringer at overvinde, er der utvivlsomt en god Udsigt for energiske Udlændinger, der har lidt Penge, og som lever økonomisk, at kunne vende tilbage inden nogen Tid med en betydelig forøget Formue. I det første Tilfælde, hvor man søger efter det mest skikkede og bedst beliggende Land, er Udgifterne betydeligere. For Exempel: \$ 50 = £ 6 pr. Caballeria (1 Caballeria = 64 Manzanas; 1 Manzana = 100 □ Varas, 1 Vara = 84 Centimeter) for Tilsyn og Opmaaling af Land; \$ 100 til Autoriteterne pr. Caballeria. Prisen for en Caballeria er ikke fast bestemt, da de ovennævnte Summer fordres, hvor der ingen Konkurrence er; men hvis der er mange om Budet, vokser Tallene meget, Tusinder af Dollars er bleven betalt pr. Caballeria.

Af denne Grund er det rimeligt, at Begyndere ikke søger at erhverve Land i saadanne Trakter, da den fornødne Kapital i alle Tilfælde vil være betydelig. Paa de høie Egne ved Atlanterhavet, hvor Veiene endnu næsten befinder sig i sin naturlige Tilstand, kan en hel Del passende Land kjøbes af Spekulanter, som kjøbte det for nogle faa Aar siden til en meget lav Pris — lad os sige fra \$ 100 til 200 pr. Caballeria; her kan der altid faaes

Land. Jeg har selv for nogle Dage siden kjøbt 2 Landstrækninger tilsammen 46 Caballerias, hvoraf allerede en Del er beplantet med Kaffe for 20 000 $\text{\$}$. De samme Eiendomme kostede for nogle faa Aar siden $\text{\$}$ 3 000.

Jeg nævner dette alene forat vise Rigtigheden af mine Opgaver og paa samme Tid Værdiens Stigning. Jeg kan tilføie, at paa en Caballeria Land, der kan bruges til Kaffedyrkning, vil man i Gjennemsnit faa en 1 000 Quintals.

Det er umuligt at give en Opgave over Arealet af det Land, som endnu ikke er afkjøbt paa Grund af, at der ikke offentliggøres Statistikker om saadanne Ting.

Jeg behøver ikke at dvæle nærmere ved Kaffedyrkningen, da Planten ikke er noget videre vanskelig at passe. Inden kort Tid vil en Mand, der interesser sig for Dyrkningsmaaden, lære alt det nødvendige. Der forløber tre à fire Aar, før Træerne kan bære Frugter; men derefter vil de forblive i mange Aar med vexlende stor eller liden Høst. Udbyttet varierer mellem 1 à 2 $\text{\textit{W}}$ pr. Træ. Af sidste Aars Høst udførtes fra San José ca. 10 Millioner $\text{\textit{W}}$ rensed Kaffe og 3 Millioner med Skaller paa, Champerico 19.5 og 9, Ocos 7 og 1.6 Livingston 2.2.

Uskallet Kaffe sendes hovedsagelig til Hamburg og London, hvor den renses og klassificeres og opnaar paa denne Maade ofte bedre Priser end Kaffe, som renses her, foruden at Exportøren ikke behøver at lægge sig til et kostbart Rensningsmaskineri. Kaffeens taber ca. 20 %, Vægt ved Rensning.

Vand til Rensning findes i Overflod næsten i alle kaffeproducerende Distrikter, en ubetalelig Fordel, som ikke kan overvurderes, eftersom Farven og Kaffeens hele Kvalitet hovedsagelig afhænger af den første Vaskning.

S. Ascoli.

Singapore.

Fra fremmede Lande ankom 10 norske Dampskibe dr. 16 265 Tons og et Seilskib dr. 577 Tons, alle med Ladning. Til fremmede Lande afgik i Ballast 10 Dampskibe dr. 16 265 Tons, og med Ladning 1 Dampskib dr. 885 Tons og 2 Seilskibe dr. 1 154 Tons.

For at indtage Kul anløb 18 Dampskibe dr. 25 848 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter ialt $\text{\$}$ 461.41.

Ingen svenske Skibe ankom.

Aarsberetning dateret 6te Juni 1893.

Fragter. Til London, Seilskibe: Dødvægt Sagomel 17 sh. 6 d pr. 20 Cwt., light freight Rattans 20 sh. pr. 7 do., B. Peber og Kopra do. pr. 12 do., Bøffelhud do. pr. 10 do., garvede do. do. pr. 12 do. Dampskibe, Dødvægt: Gambier og Sagomel 20 sh. pr. 20 Cwt., Sago og Perle Tapioca 20 sh. pr. 18 Cwt., Flake Tapioca 20 sh. pr. 14 Cwt. Light freight. Copra og B. Peber 22 sh. 6 d pr. 12 Cwt., Bøffelhud 25 sh. pr. 10 Cwt., garvede do. 25 sh. pr. 12 Cwt. Gutta Percha 30 sh. pr. 12 Cwt., Rattans 22 sh. 6 d pr. 7 Cwt. Maal: Gummi, Muskatnødder etc. 22 sh. 6 d pr. 50 Kubikfod.

Til Liverpool, Seilskibe: Dødvægt 17 sh. 6 d pr. Ton efter Tarif, light freight 20 sh. pr. do. Dampskibe 25 sh. overet.

Foruden til Storbritanien og de forenede Stater er adskillige Varer skibet til Havne paa Kontinentet med Dampskib. Af Seilskibe gik 3 til

London, 3 til Liverpool, 15 til New York, 6 til Boston, 3 til Marseilles, samt 5 med Træløst til Hongkong, Foochow og Shanghai til 5, 9 og 9—10 § pr. Register Ton, og 4 med Planker til Mauritius til R. 18—20.

Til Havnen ankom i 1892 4 143 Skibe dr. 3 280 222 Tons mod i 1891 4 184 dr. 3 324 680 Tons.

Indførselen i 1892 var § 106 970 062 mod i 1891 § 103 012 211 og Udførselen § 97 850 449 mod i 1891 § 91 225 484.

Indførselen i 1892 bestod af Bomuldstøier 4 627 745 pcs., Kul 334 305 Tons, Ris 6 318 981 pcs., Opium 13 732 Kasser. Silketøier 255 451 pcs. Petroleum 825 991 Kasser.

Udførselen var Kaffe 69 747 pcs., Gambier 844 850, Gummi 159 705, Specerier 910 386, Tapioca 539 962, Tin 636 002, Copra 429 870 pcs.

I Fyrvæsenet er ingen Eorandring.

Forbud mod Søndagsarbejde. Bestemmelse herom traadte i Kraft 1 Juli 1892. Dampskibe, som anløber for at indtage Kul er fritaget. Bestemmelsen synes ikke at hindre Handelen.

Kurser. Bankvexler paa London 4 M. 3 sh. $1\frac{3}{8}$ —2 sh. $9\frac{1}{8}$, Sove-reigns § 7.25—6.55, Bankvexler paa Paris, Sigt., frcs. $3.83\frac{1}{4}$ —3.42, do. paa Calcutta Rupees $227\frac{1}{2}$ — $221\frac{1}{2}$, do. Java Gulden 188— $165\frac{1}{2}$.

J. R. Cuthbertson.

Algier.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	6	2 181	-	-	6	2 181	-	-	62 700
” Norge til Vicekon- sulstationerne . . .	5	2 012	-	-	5	2 012	-	-	48 600
” Sverige til Hovedsta- tionen	3	1 705	-	-	3	1 705	-	-	50 200
” Sverige til Vicekon- sulstationerne	5	1 899	-	-	5	1 899	-	-	45 800
” andre Lande til Ho- vedstationen	11	7 369	-	-	11	7 369	-	-	-
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	19	15 248	10	6 547	30	21 795	-	-	26 500
Ialt	49	29 714	10	6 547	60	36 961	47	32 182	-
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Vicekonsuls- stationerne	1	406	-	-	1	406	-	-	9 000
” andre Lande fra Ho- vedstationen	5	3 615	14	7 442	19	11 057	-	-	15 900
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	31	23 371	9	3 452	40	26 823	-	-	66 000
Ialt	37	27 392	23	10 894	60	38 286	48	33 290	90 900

I Fragterne indgaar ikke Bruttofragter for Maanedsbefragtninger, hvorom Opgaver ikke har kunnet faaes.

Aarsberetning dateret 28de Juni 1892.

Af norske Skibe ankom i 1891 107 dr. 64 931 Tons. Nedgangen er saaledes særdeles betydelig. Fra Norge ankom af norske Skibe 1892 11 dr. 4 193 Tons, 1891 10 dr. 3 816 T., fra Sverige 1892 8, dr. 3 604 T., 1891 15 dr. 6 339 T., fra andre Lande 1892 40 dr. 29 163 T., 1891, 76 dr. 49 404 T.

Af norske Skibe ankom til Algier 20, Oran 21, Bougie 1, Philippeville 3, Bône 5, La Goulette 5, Sousse 2, Sfax 2.

Med Ladning ankom 38 Damp.- og 11 Seilskibe. Af Dampskibene kom med Trælast 2 fra Norge, 3 fra Sverige, med Is 3 fra Norge, de øvrige i Maanedsbefragtning for nordfranske Havne.

Af Seilskibene kom 2 fra Norge og 5 fra Sverige med Trælast, 4 fra Norge med Is.

Udfragter fik 3 Dampskibe til England med Alfa, Korn og Mineralier. De andre 32 afgik med Vin og Stykgods til franske Havne. Af Seilskibene fik 2 Udfragter med Crin végétal, det ene til Nordamerika, det andet til England.

Træfragterne til Algier fra Hernøsand, Sundswall og Søderhamn var i Aarets Begyndelse oppe i 67 frcs. pr. Std. men faldt under Sommeren til 58 frcs.

Isfragterne fra Christiania var for Seilskibe 18.50 pr. Ton, Dampskibe 24 50—26.50 pr. Ton.

Vinfragterne Algier—Bordeaux holdt sig i Begyndelsen af Sæsonen, d. e. September Maaned paa 15—16 frcs. pr. Ton, men gik snart ned lige til 12.50 à 12 frcs. pr. Ton.

Paa norske Skibe afmønstredes 4, paamønstredes 2 Mand. Ingen rømte.

Skibsfarten paa Algeriet var følgende:

		1892.		1891.	
Med Lad-	franske Skibe	2 073 dr.	1 345 153 T.,	2 022 dr.	1 336 022 T.
ning	fremmede -	990 -	507 453 -	1 286 -	594 461 -
i	Ballast alle Nationers -	573 -	336 414 -	601 -	329 378 -
		3 636 -	2 189 020 -	3 909 -	2 259 864 -

Blandt fremmede Skibe var de engelske No. 1, derefter de spanske og som No. 3 de norske og svenske.

De fornemste Indførselsartikler til Algeriet var i 1892: Saltet Kjød Kg. 904 584, Ost 2 342 243, Fisk 1 892 515, Hvede 5 227 800, Byg 6 5883 00, Havre 27 800, Grønsager, tørrede 8 396 317, rafineret Sukker 12 906 092, Træ, firkantet 16 850 000, saget 2 794 200, Bygningsmaterialier 78 241 845, Stenkul 147 900 800, Vin, Liter 9 846 220, Likører, L. 822 559, Øl, L. 1 513 593, Porcelæn Kg. 4 280 451, vævede Tøier af Hamp Kg. 636 148, Bomuld 8 689 007, Uld 704 175, Silke 21 707, Papir 4 164 457, Maskiner 4 274 925, Metalarbeider 11 253 184.

Fra Algier udførtes især følgende Varer i 1892: Levende Dyr 929 382, Dyrehuder Kg. 2 014 037, Uld 5 948 461, Fisk 2 316 996, Hvede 79 442 600, Byg 76 442 600, Havre 20 475 800, Mel 2 762 300, Grønsager, friske 6 659 101, tørre 1 383 073, Frugter, friske 14 619 169, tørre 4 800 642, Tobak, uforarbejdet 2 121 420, forarbejdet 403 175, Olivenolie 3 399 207,

Alfa 83 555 544, Crin végétal 21 699 842, Korkebark 10 654 433, Garverbark 11 111 050, Jern 389 467 000, Kobber 595 800, Bly 12 495 900, Zink 22 681,400, Vin Liter 283 491 549, Alkohol Liter 1 552 877.

Indførselen til Algeriet var i 1891 frcs. 313 104 504 mod i 1890 frcs. 72 947 618, og Udførselen i 1891 frcs. 246 628 090, 1890, 273 029 623. Tilvæksten bestod især af Kaffe, Tobak, Træ, Stenkul, Alkohol, vævede Varer af Bomuld og Kolonialvarer. En Nedgang konstateres især i Uld, Korn, tørrede Grønsager og Mineralier.

Hele Trælastindførselen til Algeriet var i 1892 efter Toldvæsenets Opgaver følgende:

	Frank- rige.	Sverige.	Norge.	Rus- land.	Øster- rige.	Rumæ- nien.	Foren. Stater.	Andre Lande.
Algiers Tolddist.:								
Firkantet Virke og saget								
Vare over 80 mm. Tyk-								
kelse: 1000 Kgr.	111	386	98	70	539	—	—	43
Saget Vare under 80 mm. 1 663	5 289	45	—	337	—	551	3 276	
Orans Tolddist.:								
Firkantet Virke etc.: 1000								
Kgr.	678	527	389	—	499	29	—	—
Saget Vare etc.	2 281	1 083	—	770	915	570	—	—
Philippevilles Tolddist.:								
Firkantet Virke etc.	24	—	22	—	158	—	—	210
Saget Vare etc.	2 543	769	81	—	2 294	—	—	1 700
Bônes Tolddist.:								
Firkantet Virke etc.	267	—	—	—	127	—	—	29
Saget Vare etc.	2 170	600	6	—	450	—	—	3

Fra Norge indførtes direkte til Algier af Trævarer: Til Algier 1 Ladning med norsk Skib dr. 482 Tons, Bône 1, dr. 357 T., La Goulette 1, 448 T., Sfax 1, 460 Tons.

Aaret 1892 har i det Hele været lidet lykkeligt for Algier. Vinplantningerne herjedes af Græshopper og Sirocco. For at bekjempe de første har man imidlertid fundet Midler til i nogen Grad at hindre deres Fremgang; derimod bevirkede Siroccovindene i August stor Skade baade paa Vin- og Kornhøsten.

Udførselen af Johannesbrød gik meget fremad, og alene fra Bougie udførtes deraf over 20 000 Ton til Nordeuropa, især England.

Koloniseringsarbeidet har i Aaret kun bestaaet i at udvide gamle Centr. Staten har endnu over 250 000 Hektarer, hvoraf 80 000 dyrkbar Jord.

Til Anstillelse af Forsøg med Indførsel af alle Slags Vexter til Algeriet har Regjeringen indrettet en saakaldt „Service botanique“ (Direktør Dr. Trabut), som modtager Forsendelser af Frø og Planter og foretager det Nødvendige dermed.

I Paris har man etableret et Handelsmuseum udelukkende for Algierprodukter. Man faar der Prøver og Priser og alle nødvendige Oplysninger.

Havnearbejder er udført i Algier, Arzew, Philippeville og Bône, og der er Spørgsmaal om, snarest at udvide Algiers Havn og Kaier, der er utilstrækkelige for den stadigt tiltagende Søfart, i Forbindelse med Udvidelse af Byen ved allerede besluttet Rasering af Fortifikationer. Vidtomfattende Husebygninger bliver deraf en Følge samt større Afsætning af nordisk Træ.

Man fortsætter i Algier at brolægge Gader med vort Træ, og agter at begynde dermed ogsaa i Oran, efterat Forsøgene har givet tilfredsstillende Resultater.

Algier bliver som Kulstation stedse mere benyttet, og man har truffet Forholdsregler til hurtig Expedition om Natten af Told- og Sundhedsvæsenet. Generalkonsulatet har ogsaa imødekommet vore Skippere ved at udlevere Breve og visere Sundhedspas til hvilkensomhelst Tid.

Udgifterne ved Anløb af Algiers Havn alene for at indtage Kul og Proviant, er:

1. Lodsning ind og ud	3 centimes pr. Ton
2. Fortøjning	10 francs.
3. Pas	1 frcs. 30 cts.
4. Expedition, Manifest (Mægler)	20 frcs.
5. Søforklaring etc.	12 frcs. 50 cts.,

samt Visering af Sundhedspas paa Konsulatet, om nødvendigt.

Middelpriserne for Stenkul har i Aaret været en 22 frcs. 50 cts.

Tunesien. Antallet af alle Nationers Skibe, der besøgte Tunesien i Aaret, var, iberegnet Kystfart 9 442 paa ialt 1 883 042 Tons mod 8 709 i 1891 og 6 637 i 1890.

Af norske og svenske Skibe ankom til Bizerte 1, dr. 669 T., La Goulette 7, 3 524 T., Sousse 3, 1 272 T., Monastir 1, 108 T., Sfax 3, 2 373, Zarzis 1, 847 T., ialt 16, dr. 8 793 Ton, hvoraf Dampskibe 12 dr. 7 632 T. og Seilskibe 4 dr. 1 161 Ton.

Hele Tunesiens Indførsel var 1892, 207 160 Ton mod 1891, 188 805 og 1890, 163 937 Ton, og Udførselen 177 835 T., mod 1891, 243 780 T. og 1890, 155 530 T.

Fra de forenede Riger indførtes til Tunesien 1892 5 002 Tons diverse Varer og udførtes til Norge og Sverige kun 300 Tons.

Generalkonsulatet vil ikke undlade at fæste vore Exportørers Opmærksomhed paa Tunesiens Fremgang og Anledningen til Afsætning dersteds af andre Artikler end Træ, medens endnu Indførselstolden ikke lægger Hindringer i Veien derfor som i Algier.

Vort Snedkeri har havt god Efterspørgsel, og den svenske Fabrik, som har oprettet Filial i Tunis, har havt saadan Fremgang, at den maatte udvide Forretningen med Oplag i andre tilgrændsende Steder. Den norske Trævareforretning i Sfax giver ogsaa et godt Resultat. Det er glædeligt at konstatere, at vore Industridrivende begynder at bemejle sig med selv at reise og tilse, hvad der er at gjøre. Ved Brevvexling og Agenter kan man umuligt opnaa tilfredsstillende Resultater.

De offentlige Arbejder i Tunis har senest formentlig bestaaet af Havnebygninger. Tunis Havn med Kanal fra Goulette er nu færdig, og snart vil Arbejderne være fuldført i Bizerte, Sousse og Sfax.

Man agter derpaa at begynde med Jernbaneanlæg og et Forslag er allerede forelagt de franske Kamre om Linier til Værdi over 23 Mill. frcs.

Paa Banen Djedejda-Bizerte arbeides med fuld Arbeidskraft.

Tunesien vil snart faa de nødvendige Jernbaner, da Prisen pr. Kilometer kun er 52 000 à 55 000 frcs., medens de i Algerien koster i Gjennemsnit 111 000 frcs. pr. Km.

Den tunesiske Regjering har nu for offentlige Arbejder et Reservefond af 30 Millioner francs.

Havneafgifterne for Tunesien er nu følgende:

Almindelige:

Fyrafgift. 9 Centimer pr. Ton indtil 500 Ton for hvert Skib kommende fra udenlandsk Sted.

Sundhedsafgift. 3 Centimer pr. Ton indtil 500 Tons.

NB. Skib, der anløber i Nødhavn, betaler kun halv Afgift, hvis det provianterer.

Kaiafgift. 30 Centimer pr. Ton og pr. Dag i alle tunesiske Havne undtagen Goulette og Sfax.

Specielle:

For Goulette.

Vandafgift. 30 Centimer pr. Mand indtil 16 for hvert Skib.

Kanalaft. 30 Centimer pr. Ton for Skib, som benytter Kanalen.

For Sfax.

Kanalaft. 30 Centimer pr. Ton for Skibe kommende fra udenrigsk Sted, men Halvdelen for dem, som kommer fra en tunesisk Havn.

J. A. Nordstrøm.

Hamburg.

Indberetning dateret 21de Juni 1893.

I min ærbødige Rapport af 1ste Marts d. A. tillod jeg mig at fæste Opmærksomheden paa Tysklands store Handel med fjernere og oversøiske Lande og paa den fremragende Rolle, som Hamburg i denne Henseende spiller, idet jeg henviste til, at Hamburgs Import fra og Export til uden-europæiske Lande i Aaret 1891 opgik til en Værdi af henholdsvis 833 og 571 Millioner Mark. Jeg anførte videre, at dette storartede Resultat er opnaaet — foruden ved den Hamburgske Handelsstands fremragende Dygtighed — derigjennem, at Hamburg har forstaaet at etablere egne Handels-huse paa de fremmede Pladse og at oprette direkte Dampskibslinjer paa snart sagt alle Verdens Farvande. I Modsætning hertil fremhævede jeg, at de forenede Rigers Handelsomsætning indskrænker sig til væsentlig kun at omfatte de nærmest liggende europæiske Lande, og at vi mangler saavel egne Handelshuse paa fjernere Pladse som direkte Dampskibsforbindelser med disse. Som et Middel til at udvide vor Handelsomsætning og at give vor Handel og Industri nye og stærke Impulser tillod jeg mig derfor at nævne Oprettelsen af fælles norske og svenske Dampskibslinier med delvis Statssubvention paa Lande som Nord-Amerika, Brasilien-Argentinien og Indien (Bombay), hvor der maatte antages at foreligge Stof til at paabegynde saadanne regelmæssige Linier. At der er Behov for saadanne Linier, har Tyskerne allerede forstaaet; en Linie Stettin-Nordamerika med svenske og norske Mellemstationer er allerede sat igang, og rimeligvis vil en Linie Stettin-Brasilien med de samme Mellemstationer følge efter. Et heldigt Resultat for disse Linier vilde selvfølgelig føre til Oprettelsen af lignende paa andre fjernere Lande.

Imidlertid vilde, selv om nogle saadanne Linier kom istand, saa stort et Fremskridt dette end vilde være, den Opgave at etablere en Handelsomsætning i større Stil mellem de forenede Riger og de udeneuropæiske Lande

dermed ikke være løst. Vore Linier vilde kun sætte os i Forbindelse med nogle enkelte Lande, og hvad det gjælder om, er at skaffe Afsætning for vore Industriprodukter ogsaa der, hvorhen vi hverken kan oprette egne Dampskibslinier eller etablere egne Handelshuse. Spørgsmaalet blir derfor, hvilken Vei vi skal slaa ind paa for at naa dette Maal.

Naar vi ser hen til enkelte af vore Industriartikler, der virkelig har faaet Indpas paa Verdensmarkedet, saa maa vi lægge Mærke til, at denne Indførelse er skeet ved Hjælp af Mellemmænd, og Æren for det opnaaede Resultat tilkommer da ligesaa meget disse som os selv. Som saadan Mellemand har Hamburg været af stor Betydning for os; ved Indførelsen af vore Fyrstikker, vort Øl o. s. v. paa Verdensmarkedet har Hamburg spillet en fremragende Rolle. Heri maa da ligge et Fingerpeg for os. Saalænge vi ikke selv formaar at tage Sagen helt i vor egen Haand og skaffe os egne Forbindelser med alle betydelige fjernere Markeder, hvad der vel i en overskuelig Fremtid ikke kan tænkes at ville lykkes os, vil vi være henviste til at benytte os af Mellemmænds Tjeneste, og Hamburg synes da i særlig Grad at have Betingelser for at opfylde sin Rolle som Mellemand til vor Tilfredshed og Fordel. Hvor det gjælder at optræde som Banebryder og at skaffe Afsætning for nye Varesorter, har altid Hamburgs virksomme og intelligente Handelsstand udmærket sig. Hamburgs Forbindelser strækker sig ud over snart sagt den hele Verden, næsten overalt er der etableret egne Hamburgske Handelshuse, der understøtter sin Fædrenebys Bestræbelser, og hvert Aar besøges Byen af et betydeligt Antal af Kjøbmænd fra oversøiske Lande, der ankommer hertil for at gjøre sine Indkjøb af Industri- og Fabrikvarer. Paa Grund af den Sum af Kundskaber og Erfaring, som her findes med Hensyn til udeneuropæiske, særlig de central- og sydamerikanske Markeders forskjelligartede Behov, søger ikke alene tyske, men ogsaa østerrikske, belgiske, franske, ja selv engelske Producenter ved Hamburgs Bistand at finde Afsætning for sine Fabrikata; de største tyske og fremmede Fabrikanter har derfor ogsaa særlige Agenter hersteds. Ogsaa os turde denne Hamburgs Erfaring kunne tilgode. Intetsteds vil vi bedre kunne forskaaffe os Oplysninger om, hvilke Varesorter de forskjellige oversøiske og andre udeneuropæiske Lande behøver, og intetsteds vil vi have bedre Udsigt til at skaffe os Kjøbere for de Varer, vi maatte se os istand til at præstere med disse Markeder for Øie.

Der vises for Tiden hjemme saa megen Interesse for at udvide vore Forbindelser til de fjernere Markeder, og jeg har derfor anseet det for at være min Pligt at fremhæve Hamburgs Betydning for os i denne Henseende og de Fordele, som Hamburg her er istand til at yde os. Ved selve sin nære Beliggenhed er Hamburg desuden skikket til at være vor Mellemand, idet Varer, som vi ikke kan forsende direkte, burde lettere og billigere end nu kunne sendes hertil og i Hamburgs Frihavn med rimelige Omkostninger omlades for at føres videre til alle Verdens Havne.

Der findes i Hamburg Mønsterlagere af næsten alle Fabrik- og Industri-varer, der forbruges paa oversøiske, særlig de central- og sydamerikanske Markeder. Her er altsaa rig Anledning for vore Fabrikanter til at studere, hvad de fremmede Lande forlanger. Naar man hjemme har tænkt sig Oprettelsen af Mønsterlagere som et Middel til at holde os au courant med, hvilke Varesorter der forbruges paa de fremmede Markeder, saa blir der imod saadanne Lageres Nytte indvendt, at de kun kan være af Betydning, naar de holdes ganske à jour, hvad der med de hyppige Forandringer, der indtræffer, vil være næsten umuligt hos os, der har saa faa Forbindelser og

derfor saa vanskelig vil kunne følge med den daglig foregaaende Udvikling. Nogen Nytte kunde det tænkes at medføre, om vi i Hamburg oprettede et Mønsterlager af de Fabrikata, som vi kan levere, hvorved de oversøiske Kjøbmænd, der kommer hertil, kunde lære dem at kjende.

Imidlertid vil den mest praktiske Vei at slaa ind paa være den, at vore Industridrivende og Fabrikanter selv besøge Hamburg for at gjøre sig bekendte med herværende Agenter og Exporthuse, studere de herværende Exportmønsterlagere og forøvrigt indhente alle nødvendige Oplysninger. Som et Exempel paa Nyttens af saadanne Besøg er det interessant at kunne anføre, at en svensk Bomuldswarefabrik, hvis Eier og hvis Værksmester under Ophold hersteds fik Anledning til at gjøre sig bekendt med et herværende Exportlager, nu er begyndt at fabrikere Bomuldstøier i større Kvanta, bestemte for de sydamerikanske Markeder; at der krævedes grundige Studier og meget Arbeide til Opnaaelsen af dette Resultat, behøver jeg ikke at bemærke. Ad samme Vei turde vistnok mange andre af vore Artikler kunne finde frem til de udeneuropæiske Markeder.

Ligesom der nu paa offentlig Bekostning udsendes unge Mænd til fjernere Lande for der at studere Betingelserne for Udvidelsen af vor Handel, saaledes kunde der — og med maaske et fuldstændig saa godt Udbytte — sendes nogle unge Mænd hid til Hamburg for paa Kontorerne hos de herværende Exporthuse at gjøre sig bekendte med de Varesorter, der herfra udføres til udeneuropæiske Lande, og derved samle sig Erfaring om, hvilken Del vi maatte kunne tage i denne Export. De vilde her ogsaa faa Øinene op for, at ligesom Tysklands Industri skylder det Verdensmarked, som den har formaaet at erhverve sig, sit storartede Opsving, saaledes vil ogsaa vor Industri først hæve sig til den Høide, som den burde kunne naa, naar dens Produkter finder Afsætning over den hele Verden.

C. Bødtker.

Shanghai.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning til Hovedstationen 34 norske Skibe dr. 22 983 Tons og til Vicekonsulaterne med Ladning 40 dr. 25 934 Tons og i Ballast 5 dr. 3 708 Tons, ialt 79 dr. 52 625 Tons, hvoraf Dampskibe 68 dr. 47 590 T.

Der afgik til fremmede Lande med Ladning fra Hovedstationen 15 Skibe dr. 8 427 Tons, og i Ballast 18 dr. 13 641 Tons, og med Ladning fra Vicekonsulaterne 39 dr. 25 462 og i Ballast 7 dr. 5 095 Tons. Ialt 79 dr. 52 625 T., hvoraf Dampskibe 68 dr. 47 590 T. Erlagte Konsulatafgifter § 940.70.

Aarsberetning dateret 30te Mai 1893.

De forenede Rigers Skibsfart var som følger:

Fra Udlandet og Kysthavnene ankom med Last 74 norske Fartøier drægtige 48 917 Tons, i Ballast 5 dr. 3 708 Tons.

Til Udlandet og Kysthavne afgik med Last 54 norske Fartøier, dr. 33 889, 25 i Ballast, dr. 18 736 Tons.

Desuden har 17 003 Tons norske Fartøier indklareret i Havne, hvor de Forenede Riger intet Vicekonsulat har, saasom i Pakhoi, Ningpo, Taiwanfoo og Hayne i Corea — ialt er

altsaa ankomne til Kina 69 628 Tons. Svenske Fartøier er fremdeles usynlige herude. De fleste Dampskibe var under maanedlig Befragtning; nogle var i Kultraden og havde § 1.10 til § 1.20 pr. Ton for Kul fra Nagasaki og Moji til Shanghai.

Der erlagdes Konsulatafgifter til et Beløb af § 940.70.

Antallet af Drægtigheden af ind- og udklarerede Fartøier i alle Kinas Traktathavne var i 1892 37 927 med en samlet Tonnage stor 29 440 575 Tons, der fordeltes væsentlig saaledes: Britiske, 18 973, dr. 19 316 815 Tons, Kinesiske (heri ikke iberegnet „Junker“) 8 246, dr. 6 308 523 Tons, Tydske 2 016, dr. 1 466 133 T., Østerigske 610, dr. 639 744 T., Japanesiske 719, dr. 630 868 T., Norske 260, dr. 139 255 T., Franske 144, dr. 252 920 T., Russiske 84, dr. 111 570 T.

Ifølge Toldvæsenets Statistik viser Antallet og Drægtigheden af ind- og udklarerede Dampskibe i Shanghai at være: Britiske 3 042, dr. 3 653 384 Tons, Kinesiske 1 459, dr. 1 517 976 T., Tydske 525, dr. 421 802 T., Østerigske 94, dr. 113 940 T., Japanesiske 343, dr. 332 617 T., Franske 106, dr. 219 708 T., Norske 65, dr. 37 530 T., Russiske 21, dr. 14 859 T.

Seilskibe. Britiske 104, dr. 71 805 Tons, Kinesiske 519, dr. 89 099 T., Amerikanske 43, dr. 29 008 T., Tydske 6, dr. 3 404 T., Norske 5, dr. 5 079 T., Japanesiske 47, dr. 21 066 T.

Som sees af ovenstaaende har den østerigske Skibsfart pludselig taget et uhyre Opsving; dette kommer deraf, at den østerigske Lloyds Post Dampere nu ogsaa har Station i Shanghai — tidligere var Routen blot til Hongkong — ja der er endog Tale om at udvide Linien til Japan. Dette Selskabs Skibe er ligesom Norddeutsche Lloyd subventionerede af Staten, men seiler ikke destomindre med Tab paa denne Kant af Verden, ligesom Norddeutsche Lloyd, da Fragterne er daarlige og Konkurrencen svær og Baadene kostbare. Det er dog at antage, at med hvert Aar som Skibsfarten paa Kina tiltager, disse Linier vil faa mere Fragt og en Del af Fortjenesten, efterhvert som Selskaberne faar mere Fodfæste. Østerrige har ogsaa et Par Floddampere, som hjælper ganske betydeligt til at forøge dets Tonnage. De eies blot nominelt af et østerrigsk Handelshus, i Virkeligheden er det Kinesere som Dampene tilhører.

Den franske Skibsfart bestaar udelukkende af Postbaadene, tilhørende „Messageries maritimes“, som nu forøger sin Flaade med fire store hurtiggaaende Dampere bestemt for Kina og Japan Farten, medens den russiske Skibsfart hovedsagelig er engageret i The Traden fra Hankow. Skibsfarten viser sig at være i stedse stigende Grad baade hvad Tonnagen paa Kystfarten med Kina betræffer, saavel som Udenrigsfarten, især har Kystfarten udvidet sig ganske betydeligt.

Fragterne har været meget lave, Gjennemsnitsfragten til London med Postbaadene og de regulære Linier har været omtrent 40 sh. pr. Ton; for „outsiders“ 5 sh. mindre. Fragterne fra New York med Petroleum har faldet saa overraskende, at en Mængde Dampere nu er engageret i Olietraden; tidligere besørgede for en stor Del amerikanske og britiske Seilskibe denne lønnende Fart, men nu er Fragten kun Halvdelen hvad den var i 1891, idet der befragtes Dampere fra 23 til 25 „gold cents“ pr. Kasse. Et norsk Seilskib „Sigurd“ paa 1 512 Reg.-Tons bragte en Ladning Petroleum fra New York og havde i Fragt £ 3 600.

Som Expeditionsgebyrer erlagdes ialt § 143.77, hvoraf § 105.52 var for svenske, medens § 38.25 var for norske Anliggender, hovedsagelig for Pas, hvoraf udstedtes 71 under Aarets Løb.

Der er i 1892 afmønstret fra norske Fartøier 64 Mandskaber og 26 paamønstrede — næsten alle Kinesere.

Antallet af de til Konsulatet ankomne Skrivelser var 352, medens de herfra expederede beløb sig til 327.

Desværre forliste to norske Skibe paa Kysten, den norske Damper „Normand“ forsvandt ved Pescadorerne — af hele Besætningen reddedes kun 2 Mand, og Bark „Aron“ strandede udenfor Newchwang paa Barren, de kinesiske Myndigheder tog straks Forholdsregler for at beskytte Mandskabet, Skibet og Ladningen fra at plyndres — takket være Konsulens Mellemkomst, Hr. Bandinel.

For norsk Regning indkøbtes under Aaret Dampskibet „Kun-ling“, den var bestemt for Flodfarten, men skiftede Rhederi efter sex Maaneder, under den Tid havde den ført det norske Flag paa Yangtze Floden. Den norske Damper „Bankchef Henriksen“ blev solgt til den koreanske Regjering.

De Importartikler, som for Skibsfartens Vedkommende har særlig Interesse for de forenede Riger, var ifølge Toldvæsenets Statistik:

	Tons.	Værdi Taels.
Kul	173 710	868 550
Petroleum amerikansk	4 857 037 galls.	452 880
Do. russisk	3 806 448 —	342 476

ialt importeredes der af amerikansk Petroleum Gallons 17 146 400 til en Værdi af 1 636 492 cts., hvoraf 12 334 363 Galls. atter afskibedes til andre kinesiske Havne.

Fyrstikker.

	Gross.	Værdi Hk. Taels
Til Shanghai: Vøxtændstikker	2 458	1 668
Europæiske Træfyrstikker	625 919	176 748
Japanesiske Do.	1 322 297	225 533
Newchwang europæiske	95 361	67 677
Til Tientsin (antagelig japanesiske)	318 141	192 089
- Chefoo Do.	246 727	171 357
- Hankow Do.	746 225	164 351
- Kinkiang Do.	29 352	9 522
- Wuhu Do.	205 635	49 016
- Chintpiang Do.	513 125	98 164
- Ningpo, europæiske	15 950	4 313
- — japanesiske	227 626	37 862
- — amerikanske	3 925	968
- Wenchow, japanesiske	14 300	3 282
- Foochow, europæiske	8 707	6 005
- — japanesiske	113 536	26 577
- Tamsui, japanesiske	138 300	26 987
- Tainan, —	10 997	3 418
- Amoy, europæiske	10 074	12 679
- — japanesiske	389 724	71 980
- Swatow —	417 810	95 550
- — europæiske	4 525	1 867

Den bedste Kvalitet japanesiske Fyrstikker sælges i Detail i Swatow for 40 til 50 „Cash“ pr. Pakke af 10 Æsker (1 070 Cash er lig en Dollar.)

	Gross.	Værdi Tls.
Canton, europæiske	448	240
— japanesiske	497 803	106 334
Kowloon —	588	147
Lappa (ingen Opgave hvorfra)	160 563	32 111
Ifjor (1891) var Importen til Lappa blot 82 647		
Kiung chow, europæiske	495	398
— japanesiske	178 225	37 830
Pakhoi Do.	283 800	66 674
Mengtsz, europæiske	26 840	16 809
— japanesiske	3 781	766
C o r e a.		
Ienchuan, japanesiske	63 779	20 954
— Vienna	1 000	1 010
— Vox	226	564
Fusan Fyrstikker	158 085	33 321
Yuensan —	3 407	1 021

Af ovenanførte Tabel fremgaar, at de japanesiske Fyrstikker for en stor Del har erobret Markedet hvad Sikkerhedsfyrstikker betræffer. Kineserne begynder selv at anlægge Fyrstikfabrikker langt inde i Landet, i Chunking i Provinsen Szechuan er der to Fabrikker, som Taotaien dersteds ifølge Proklamation har givet Monopol paa Salg af alle Sorter Fyrstikker. De tvende Fabrikker, som tilsammen danner en „guild“ eller Forening under Navn af „Liang Chang Compagni“, beregner ti Procent i Commission for Salg af Fyrstikker fra Udhavnene — dette for at beskytte den indenlandske Industri. Derimod har der hele Aaret igjennem været god Efterspørgsel efter Fosforstikker (Svovlstikker), især er Malmø Fabrikatet godt likt, som fandt villige Kjøbere til Tls. 14 50 og 14.75 pr. Kiste.

Jern og Staal.

	Piculs.	Værdi Hk. Taels.
Af „Nailrod“ indførtes	300 384	564 498
- „Bar“ —	133 821	293 647
- „Sheets & Plates“ —	44 314	131 502
- „Wire“ —	67 258	261 022
- „Pig“ —	97 088	111 981
- gammelt —	704 253	831 685
- Staal —	53 443	174 677

Der har været lidet Salg for svensk Jern i Shanghai, af den Grund, der er ingen der specielt anbefaler Varen, men dersom Exportforeningen havde en svensk Representant herude, som udelukkende kunde offre sin Tid for Salget af svenske Produkter, kunde der oparbejdes en Forretning. Det mest kjendte Jernmærke er S. G., hvoraf der sælges over 300 Tons aarligen, af andre Mærker er der solgt over 200 Tons.

Et gangbart Sortiment er:

$$\begin{aligned}
 1'' - \frac{1}{2} &= 10 \text{ Tons} \\
 1\frac{1}{4}'' - \frac{1}{2} &= 5 \text{ —} \\
 1\frac{1}{2}'' - \frac{1}{2} &= 5 \text{ —} \\
 1\frac{3}{4}'' - \frac{1}{2} &= 3 \text{ —} \\
 2'' - \frac{1}{2} &= 2 \text{ —}
 \end{aligned}$$

25 Tons à 16.8 piculs,
for Øieblikket (Juni 1893) er Prisen herfor Taels 3.

	Piculs.	Værdi Tls.
Vindue Glas	64 734	159 242
Parfumerier, mest engelske, tyske og amerikanske		51 237
Sæbe		291 806
Vin, Øl og Spirituosa		364 977

Af Preserver er røgede norske Sardinier en indført Vare, ligesaa nedlagt Sild. Forbruget er dog udelukkende blandt Europæerne.

Ost og Smør blev importeret til en Værdi af 51 194 Tls., det er mest fransk Smør der sælges for prima Vare, men som smager som daarlig Margarin.

Cement, baade engelsk, amerikansk og japanesisk, blev der indført til en Værdi af 106 869 Tls.

Cigaretter, dette er en Artikel, hvoraf Importen stadig stiger, da Kineserne nu engang har faaet Smag for denne Form af Tobak; det er mest billige amerikanske Cigaretter der røges og de amerikanske Tobaksfabrikanten driver en uhørt Reklame for deres Varer, der indførtes for en Værdi af 40 728 Tls. Norske Cigaretter er netop kommen i Handelen baade med amerikansk og tyrkisk Tobak, men Udstyret kan ikke maale sig endnu med de udenlandske Fabrikata, og det bør lægges Mærke til, at Emballeringen og Forpakningen er noget, som Kineserne sætter Pris paa.

Condenseret Melk er ogsaa en Vare, hvor Forbruget stiger. Kineserne begynder at tro, at baade „condenseret Melk“ og norsk Tran er en Sort Livs-Elixir, af Melk solgtes 26 137 Dussin til en Værdi af Tls. 36 060.

Papir. Under Rubriken af første Kvalitet indførtes Piculs 6 204 Hkw. Tls. 217 154

Pakpapir	—	11 473
Trykpapir	—	22 165
Tapeter	—	7 914

Bomuldsparapluier indførtes 535 990 Stykker til Værdi Tls. 120 597.

Bellit. Af dette Sprængstof importeredes som Forsøg en halv Ton.

Hvad Sverige har tabt paa Fyrstikker kan muligens indhentes paa det elektrotekniske Omraade idet det nemlig har vist sig at de svenske elektriske Lamper er billigere og bedre end andre udenlandske Fabrikata; der er solgt en 3 000 Lamper her og i Japan.

Telegraf- og Telefontraad fra Lesjøfors Bolag er der som en Begyndelse givet en mindre Bestilling.

Svenske Telefoner er ogsaa begyndt at indføres, og efter hvad som er bragt i Erfaring lader til at kunne blive en større Artikel i dette uhyre Land, hvor al Vestens Kultur saa synligt langsomt baner Vei — endnu er Telefonen blot et Legetøj hos nogle høje kinesiske Embedsmænd og rige Kjøbmænd, men der er Tale om at Wusung, en Signalstation 12 engelske Mil herfra, vil blive sat i Forbindelse med Shanghai pr. Telefon. Endnu vigtigere ville det være om man kunde bevæge Kineserne til at forbinde Shanghai med to store Byer her i Nægheden, Soochow og Hangchow, som i Kinesernes Øine er fine og rige Steder, og begge er Hovedpladser for Silkeindustrien.

Forhaabentlig lader „Exportforeningen“ nu ikke længe vente paa sig før den har en Agent herude, som udelukkende kan offere sig for at indarbejde den svenske Industri i Kina.

Firmaet Schiller & Co. har undergaaet en Forandring, idet Hr. E. G. Schiller er traadt ud af Firmaet, ene Indehaver af samme er nu Hr. Gustaf Øberg.

Værdien af Kinas Export-Handel var Hkw. Tls. 102 583 000. Deraf falder over Halvdelen af Beløbet paa Landets to største Artikler, The og Silke. Af The udførtes Piculs 1 622 681, Værdi Tls. 25 983 500, medens der exporteredes 101 187 Piculs raa Silke til en Værdi af Hk. Taels 27 322 044.

Udførselen af Bomuld tiltager stadig, det meste gaar til Japan for at forsyne de mange Væverier i dette driftige Land — for ti Aar siden udførte Kina blot 23 000 Piculs — 1892 blev der udskibet 508 800 Piculs til en Værdi af Hkw. Tls 5 089 000.

Papir er ogsaa en stor Udførselsartikel, det er af daarlig Kvalitet og bruges af Kineserne i Udlandet, der blev udført 223 800 Piculs til en Værdi af 1 572 000 Taels. Af Gjede- og Faare- og Hundeskind blev der skibet 1 315 000 Taels; af Faare- og Kameluld udførtes 173 400 Piculs, som havde en Værdi af 1 545 000.

Oversigt.

1892 har ikke været et godt Aar for Shanghai, en Mængde Folk har tabt store Pengebeløb; men det er ingenlunde som Følge af daarlige Forretninger hverken i Import- eller Export-Handelen i Almindelighed; det er paa Aktier i Gruber Pengene er tabt. I en Aarrække har Kjøbmændene i Shanghai indladt sig paa vilde Mine-Spekulationer, kunde ikke Penge opdrives i de Forenede Stater til at drive en eller anden Sølvmine, saa var det let baade her og i Hongkong at faa Kapital mod Udsigt til de mest lovende Resultater, og her har været flotte Spekulationer med Aktier i Imuris, Sheridan, Belmont og andre Gruber o. s. v., som alle viste sig at være „somewhat rotten“.

De gode Dage i Kina er længst forbi, saakaldte fyrstelige Kjøbmandshuse eksisterer ikke længere, da Kjøbmændene gjorde en stor Formue paa en kort Tid — nu maa de nøie sig med en liden Fortjeneste.

Denne Forandring har Tyskerne for en Del tilveiebragt, ligesaa de nye Huse af forskjellig Nationalitet, som hvert Aar etablerer sig, hvorved Konkurrencen tiltager, og som alle nu driver mere eller mindre Commissions Affairer med Kineserne.

Tyske Varer fortrænger engelske mere og mere aarligen — den tyske Industri er jo billigere end den engelske, dog er Kvaliteten ringere; og de tyske Handelshuse arbejder alle med en mindre Fortjeneste, det kan de ogsaa gjøre, da de betaler sit Kontorpersonale knappere. Lønningerne er altid større i de engelske og amerikanske Huse. Tyskerne studerer langt mere i Detaillen de Varer, for hvilke der er Afsætning i Kina, og retter sig ganske nøiagtigen efter Kinesernes Ønsker, hvad de foreskriver med Hensyn til Kvalitet, Mønster, Farve, Forpakning, Antal og Maal af hver Artikel, og hvad der vel mest har bidraget til de overordentlig store Fremskridt Tyskerne og den tyske Handel og Industri har gjort i Kina, er muligens den, at de har adopteret den kinesiske Kjøbmands Motto: „small profits,

quick returns.“ Det er mig gjentagende fortalt, at de tyske Huse arbejder uden Fortjeneste paa enkelte Artikler — ja endog med Tab — det er ikke godt at vide i hvor stor Udstrækning dette er korrekt, saameget er sikkert, de nøier sig alle med liden Fortjeneste.

New Oriental Bank gik Fallit under Løbet af Aaret — medens en anden Bank, dog uden Tab til Aktionærerne — maatte rekonstrueres. Kineserne har ogsaa maattet lide under Japanesernes Konkurrence, idet Exporten af Matter er faldet uhyre — der udførtes fra Canton 53 426 Ruller mindre end i 1891. Matternes fra Japan var billigere og mere kunstnerisk udførte hvad Mønster angaar. Det japanesiske Produkt har en stor Fordel over det kinesiske, som med Told og Likin (en indenlandsk Told) maa betale 50 cents pr. Rulle før det afskibes, medens de japanesiske Matter er toldfrie baade i Japan og i Amerika. Total Exporten af Matter fra Japan i 1892 var 105 000 Ruller mod 20 000 Ruller i 1889.

Thehandelen er ikke forbedret, den bedste Forretning var Silke — i denne Artikel har baade Kineserne og de udenlandske Huse virkelig „spundet Silke“, hvad Fortjeneste angaar — omendskjøndt en Del af Silkehandelen er drevet paa Basis af en formindsket Commission.

Ligesaa har Exporten af Straaflætninger og raa Bomuld været betydelig.

Missionærer. Her er over 120 svenske og norske Missionærer af begge Kjønn i Kina, største Parten er Svensker, hvoraf de fleste heldigvis bliver underholdt af Foreninger i Amerika; saaledes har „International Missionary Alliance“ i New-York, alene iaar sendt ud 45 svenske Missionærer. Denne Forening har paataget sig at sende Missionærer „en masse“ ud til Kina, og da Foreningen ikke kunde erholde saa billigt Materiale i de forenede Stater som i Sverige, sendte Selskabet en Agent til Stockholm (Pastor F. Franson, Kungsgatan 40) som i en Fart fik mønstret den første Kontingent mod en billig Betaling, omtrent 850 Kroner for hvert Individ i aarlig Løn og fri Reise ud og hjem. Alle disse er Tjenestefolk uden nogen theologisk Dannelse, enkelte synger og spiller lidt paa Guitar, som ikke Kineserne sætter ringeste Pris paa. De fleste af vore Missionærer er stationerede i Provinserne Shansi og Shensi, hvor Befolkningen heldigvis til Dato har været meget fredelig, der er ogsaa større svenske og norske Missionsanstalter i Wuchang, ligeoverfor Hankow.

Postvæsen. Der er Udsigt til at Kina snart kommer at tiltræde den internationale Postkonvention. Baron Sir Robert Hart, Generalinspektøren for Kinas maritime Toldvæsen, har indleveret et Memorial til „Tsungli Yamen“, der behandler Oprettelsen af et Postvæsen i Kina efter europæisk Mønster, og som er sanctioneret af Thronen. For nærværende bestaar det kinesiske Postsystem af to forskellige officielle Afdelinger, og en utallig Mængde private Postkontorer. Den ene og højeste af den officielle Afdeling er den keiserlige Posttjeneste, som bestyres af en Generalpostdirektør eller Tingtong, der har sit Departement i Peking, med Filialer i alle Hovedstæderne i Provinserne. Disse Embedsmænd vælges udelukkende af den højere militaire Etat. Postbudene i denne Tjeneste rider, og er udvalgte Folk, der nyder adskillige Forrettigheder; frit Logis i Værshusene for dem selv og frit Foder for Hestene o. s. v.

Den anden Afdeling er den almindelige Posttjeneste, Yu-ting, og arbejder over hele det store Keiserrige og dets Tributstater, ja har Filialer

i Japan, Siam, Cochinchina, Straits-Settlement o. s. v. Central Bureauet er i Peking og Brancher er der i enhver kinesisk By, som har en Mur.

Som Regel er Taotaien Postmester i Distriktet, han igjen udnævner de underordnede Tjenestemænd. Enhver maa befordre Posten til næste Skydstation. Distancen mellem hver er almindelig 100 Li. Paa hver Station er en Tjenestemand, som fører Bøger over hver enkelt Korrespondence, megen Tid gaar naturlig tabt paa denne Maade, men paa den anden Side har man stor Sikkerhed for, at Brevene kommer frem.

For at faa Begreb om Udgifterne ved et saadant Postvæsen, behøver man blot at læse Peking Gazette af den 8 Januar dette Aar, hvor General-Guvernøren for Shensi og Kansu Provinserne meddeler, at paa Poststationerne i Kansu er der for at holde Maskineriet gaaende: 6 350 Rideheste, 3 600 Staldknegte, 500 Okser og 150 Vognheste. Til Lønninger og Underholdning af Stationerne udgaar aarligen 257 000 Tael, heri ikke iberegnet Foder.

Privat-Posten i Kina er meget udbredt, der findes mindst ét Postkontor i hver større By. Portoer er noget dyrere end hvad den internationale Postkonvention beregner, f. Ex. fra Shanghai til Hongkong 6 cents, altsaa 1 cent mere end den udenlandske Porto; fra Hongkong til Singapore 5 cents, paa den anden Side kan Brevene veie mere, nemlig 2 Unzer.

For de Fremmede er her ikke mindre end 7 forskellige Postkontorer med forskjellige Tariffer og Frimærker, nemlig det britiske, franske, tyske, forenede Staters, japanesiske, kinesiske (Toldvæsenets benyttes væsentlig hele Vinteren igjennem til Post nordover) og endelig „the Local Post Office.“ Det sidste er langt fra at være lokalt, da det besørger Posten mellem alle Kinas Traktathavne. Før kunde man mod en aarlig Subskription af Tls. 30 faa besørget Local Post Office Korrespondencen saameget man ønskede, men siden 1ste April iaar er dette ophævet og nu maa der betales for hvert enkelt Brev og Pakke.

Formosa Kysten er som bekjendt farlig, og der strander aarligen flere Skibe. Normands og Bokharas skrækkelige Forlis er friskt i Mindet. Guvernøren har nylig udstedt en Proklamation, at der skal oprettes Redningsstationer langs Kysten, og at Befolkningen skal erholde Belønninger naar de redder Liv og bjærger Gods, og at de som plyndrer skal straffes. Hver Station staar under en Tipao (Lensmand) som er ansvarlig for Arbeidet inden sin Kreds.

Carl Bock.

Neapel.

Aarsberetning dateret 29de April 1892.

Skibsfarten i 1893.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		S u m m a .				Brutto- fragter. Lire.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	31	11 441	-	-	31	11 441	-	-	94 803
” Do. til Vicekonsuls- stationerne	13	4 926	-	-	13	4 926	-	-	26 605
” andre Lande til Ho- vedstationen	12	11 080	1	497	13	11 577	-	-	203 090
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	66	28 929	23	9 727	89	38 656	-	-	19 700
Ialt	122	56 376	24	10 224	146	66 600	138	64 498	344 198
II. Afgaaede.									
Til andre Lande fra Ho- vedstationen	2	928	42	22 090	44	23 018	-	-	500
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	72	30 787	29	12 424	101	43 211	-	-	73 500
Ialt	74	31 715	71	34 514	145	66 229	137	64 127	74 000

I Bruttofragterne er ikke indbefattet Fartøier med „time charters“.

Af svenske Skibe ankom 4, dr. dr. 3 995 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter: Af norske Skibe ved Hovedstationen Lire 1 508.50, ved Vicekonsulstationerne L. 2 454.75, hvoraf tilfaldt Konsulen L. 1 227.35. Af svenske Skibe ved Hovedst. L. 64.90, ved Vicekonsulsst. L. 236.45, hvoraf tilfaldt Konsulen L. 118.20. Ialt tilfaldt Konsulen L. 2 918.95. Expeditionsafgifter af norske Exp. L. 180.85, af svenske L. 97.10.

Til Distriktet ankom i 1892 146 norske Fartøier, dr. 66 600 Tons mod 137, dr. 63 117 Tons i 1891, altsaa en Forøgelse af 9 Fartøier og 3 483 T.

De opseilede Bruttofragter udgjorde indgaaende Lire 344 198 og udgaaende L. 74 000 foruden Fragterne for maanedsbefragtede Skibe.

Den svenske Skibsfart tiltog i 1892 med 654 Tons.

Af de til Stationerne ankomne Fartøier bragte 44 Fisk fra Norge, 3 Klipfisk fra Newfoundland, 1 Trælast fra Sverige, 1 Do. fra Triest, 1 Do. fra Rumænien, 1 Do. fra Pensacola, 7 Kul fra England, 2 Kornvarer fra Sortehavet og 64 Stykgods; 26 ankom i Ballast eller med Transitleadning. 76 Fartøier afgik med Ladning og 73 i Ballast. 1 laa over til 1893.

Intet Fartøi indkjøbtes for norsk eller svensk Regning.

Ingen Rømning anmeldtes for Konsulatet.

Følgende Opgave udviser de Forenede Rigers Skibsfart paa Distriktets Stationer under de sidste 5 Aar:

	1888.		1889.		1890.		1891.		1892.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Neapel . . .	36	15 592	25	12 757	37	23 016	31	20 833	45	23 754
Bari	21	9 328	7	2 295	13	4 955	39	15 871	36	15 243
Barletta . . .	6	2 869	-	—	1	373	22	9 002	19	8 707
Brindisi . . .	1	1 006	3	3 052	2	750	21	8 315	13	5 686
Castellamare	-	—	-	—	1	1 024	-	—	1	207
Gallipoli . .	13	3 545	2	673	2	717	20	7 579	25	11 507
Giojatauro .	8	1 645	1	309	1	339	1	117	1	107
Salerno . . .	3	1 371	-	—	3	1 887	1	838	2	1 913
Taranto . . .	-	—	-	—	4	1 727	6	2 903	8	3 471
Ialt	88	35 356	38	19 086	64	34 788	141	65 438	150	70 595

3 af de i forrige Beretning omhandlede maanedsfartede Fartøier gik ogsaa i det forløbne Aar mellem Distriktets Havne og Genua med Stykgods, hvorhos en mindre norsk Baad blev sluttet for samme Fart. Efterat Dampskibsselskabet „Adria“ i Fiume, der skal nyde Statsbidrag, har ladet sine talrige Baade anløbe alle vigtige Exportpladse mellem Adriaterhavet og Genua, har Efterspørgselen efter „outsiders“ for Transport af Vin og Stykgods til Genua været meget liden. I det Hele var der lidet Liv i Befragtningsaffærrerne og de Ruter, som offereredes, var neppe regningssvarende. I denne Forbindelse bør bemærkes, at de fleste Varer, der exporteres fra Distriktets Havne til Udlandet, forsendes med fremmede Rutebaade, som opnaaede forholdsvis gode Betingelser, idet disse Fragter ikke undergik nogen væsentlig Forandring.

Befragterne vil gjerne give Preferencen til de Forenede Rigers Fartøier, da vore Skibsførere og Mandskaber er bekendt for at behandle Varerne meget samvittighedsfuldt.

Fragtnoteringer. Dampskibe: Bergen—Neapel Lire 5.75 pr. 100 Kg. Stokfisk og L. 2.50 pr. Halvtønde Røgesild, Aalesund—Neapel 75 cent pr. Vog Klipfisk, Hudiksvall—Neapel Frs. 60 pr. Std. Planker ($\frac{2}{3}$ for Dækslast), Newcastle Tyne—Neapel 7 sh. 9 d pr. Ton Kul, Newport Mon—Neapel 6 sh. à 6 sh.—10 $\frac{1}{2}$ d pr. Do. Do., Braila—Neapel Frs. 10 à 11 pr. Ton Kornvarer, Galatz—Neapel 42 sh. à 42 sh. 6 d pr. Std. Trælast og Frs. 16 pr. Ton Kornvarer, Newport Mon—Salerno 7 à 8 sh. pr. Ton Kul, Bari—Nantes 341 R. T. Frs. 12 000 Olie, Barletta—Rouen Frs. 20 à 30 pr. 1 000 Liter Vin, Gallipoli—Venedig L. 1 pr. Kvintal Stykgods, Neapel—russisk Østersøhavn 35 à 40 sh. pr. Ton Olie, Neapel—Christiania eller Malmø 35 à 40 sh. pr. Ton Hamp, Neapel—Barcelona Frs. 25 pr Do. Do.

Seiifartøier: Harbour Grace—Neapel 2 sh. 3 d pr. Kvintal Klipfisk, Mobile—Neapel £ 5 2 sh. 6 d pr. Std., Trælast, Gallipoli—Glasgow 37 sh. 6 d pr. Ton Olie, Giojatauro—Glasgow 35 sh. pr. Do. Do.

Der foreligger ikke endnu nogen officiel Opgave over den italienske Skibsfart paa Neapel i 1892. Af fremmede Fartøier ankom der 455 engelske dr. 792 311 Tons, 121 franske dr. 119 507 T., 71 tyske dr. 102 801 T., 80 græske dr. 32 859 T., 45 norske og svenske dr. 23 754 T., 31 østerrikske dr. 24 187 T., 26 nederlandske dr. 18 496 T., 17 danske dr. 10 710 T., 14 tyrkiske dr. 2 078 T., 5 belgiske dr. 3 961 Tons.

Neapels Havn er yderligere forbedret ved Forlængelse af Moloer.

Den tidligere omtalte Plan at oprette 2 Tørdokke i Neapel er ikke endnu realiseret.

Sundhedstilstanden i Distriktet var god. Paa Øen Capri indtraf et Par Tilfælde af Kolera.

Handel.

Import. Fra de Forenede Riger indførtes: Klip- og Stokfisk, Træl原因, Jern, Hestekosøm, Fyrstikker, Røgesild, Medicintran, Papir og Eskilstunavarer m. m.

Fiskevarer. Norsk Klipfisk vinder mere og mere Terrain i Neapel og man tør haabe, at dette Marked vil blive af endnu større Betydning for os. Ved Saisonens Begyndelse forefandtes ingen nævneværdig Beholdning af Klipfisk og Efterspørgselen var ganske livlig. Fiskeimporten fra Norge til Neapels Distrikt var tidligere koncentreret paa ganske faa Hænder. I den senere Tid — specielt i det forløbne Aar — optraadte flere Kjøbmænd, der tidligere købte sin Fisk hos italienske Grossister, som selvstændige Importører, hvorved der opstod en hidindtil ukjendt Konkurrence, hvilket bidrog til at trykke Priserne. Paa Grund af de lettere Transportmidler er det sandsynligt, at Forretningen mere og mere vil gaa over til Detaljisterne. Den første Ladning Nyfisk ankom hertil 15de Juni (1891 9de Juni). Klipfiskens Kvalitet gav tildels Anledning til Tvistepunkter. Norsk Klipfisk betingede Lire 60 à 68, fransk Fisk (lavé) L. 62 à 70, Gaspi L. 72 à 80, Labrador L. 60 à 68, alt pr. 100 Kg. fortoldet Vare. For Stokfisk betaltes L. 64 à 80 efter Kvaliteten.

Fra norske Fartøier udlossedes i Neapel: 1 680 370 Kg. Klipfisk og 560 400 Kg. Stokfisk (1891 henholdsvis 974 400 og 302 250 Kg.), i Bari 376 599 Kg. Klipfisk og 178 954 Kg. Stokfisk, i Taranto 85 000 Kg. Klipfisk og 5 000 Kg. Stokfisk.

Ifølge officiel Opgave fra Toldboden skulde Totalimporten af Klip- og Stokfisk til Neapel have udgjort 6 926 000 Kg. mod 5 741 216 Kg. i 1891.

Træl原因. Af vor Gran indføres aarlig et mindre Kvantum, der anvendes af Marinens Værfter i Neapel og Castellammare. Til Byggeforetagender foretrækker man fremdeles østerrigsk Virke samt Pitchpine og Træl原因 fra Rumænien.

Fra Sverige ankom 98 Std. 3×9 Planker med et svensk Dampskib. Af østerrigsk Virke indførtes ca. 25 000 Kubikmeter, af Pitchpine ca. 7 000 Kubikmeter og af Træl原因 fra Rumænien ca. 10 000 Kubikmeter samt 4 à 500 Kubikmeter Spruce.

Priserne stillede sig som følger: østerrigsk Virke Lire 42 à 52, Pitchpine L. 56 à 70, Træl原因 fra Rumænien L. 57 à 60, svensk Træl原因 L. 51 à 53, Spruce fra Canada L. 42 à 44 pr. Kubikmeter fortoldet Vare.

De Dimensioner, der vil kunne gjøre Regning paa at finde den letteste Afsætning, er: $3 \times 9 = 23$ cm. brøde og 75/79 mm. tykke Planker (Gran) Længde 3 meter.

Jern. Fra Sverige importeredes ca. 550 Tons (1891 ca. 600 Ts.), hvoraf ca. 350 Ts. turde være anvendt til Fabrikation af Spiger m. m. Aarsagen til den stedfundne, ringe Formindskelse maa nærmest søges i den

Omstændighed, at nogle herværende Importører indstillede sine Betalinger, hvorved Fabrikkerne synes at have mistet Tilliden til dette Marked. Ifølge Fagmænds Udtalelser maatte Forretningen kunne udvides til Trods for den store Konkurrence med billigere Markeder.

Salgsprisen var: svensk Jern Lire 34 à 36, Best L. 25 à 26, ringere Sorter L. 20 à 24 pr. 100 Kg. fortoldet Vare.

Hesteskosøm. Importen beløb sig ifjor til ca. 200 000 Kg., hvoraf ca. 50 000 Kg. kom fra Sverige. Konkurrencen var meget stor, idet de i Pinerola og Crema nyoprettede Fabrikker søgte at fortrænge udenlandsk Søm.

Den svenske Søm betingede L. 1, den tyske 98 cent og den italienske 95 cent pr. 1 Kg.

Af norsk Vare indførtes kun et lidet Prøveparti.

Fyrstikker. Uagtet Markedet var overfyldt af italienske Voxstikker omsattes der 43 Kasser Sikkerheds- og Stormstikker af Mærket „Vulcan“ (1891 25 Kasser), som længe har været fordelagtig kjendt hersteds.

Salgspriser: Sikkerhedsstikker L. 1.20 pr. 50 Æsker, L. 2 pr. 100 Æsker, L. 9.50 pr. 500 Æsker, L. 18 pr. 1 000 Æsker. Stormstikker: L. 1.80 pr. 50 Æsker, L. 3.50 pr. 100 Æsker, L. 25 pr. 1 000 Æsker. Voxstikker opnaaede $1\frac{1}{2}$ à $2\frac{1}{2}$ cent pr. Æske.

Røgesild. Norsk Vare, hvoraf der ankom ca. 300 Tønder, turde med Tiden blive Gjenstand for nævneværdig Import, men det gjælder kun at sende smaa Partier ad Gangen, da Markedet i Regelen er overfyldt af engelsk Sild, der efter Forlydende skal holde sig bedre end den norske, hvorhos den er tilberedt paa en Maade, som passer bedre for dette Marked. Man anser endvidere, at vor Sild er for stor, samt at den burde røges og pakkes paa samme Maade som Yarmouthsilden, der ankommer i Barrels à ca. 70 Kg. (hver Tønde indeholdt 600 à 650 Sild).

Den bedste Saison er fra Januar til Marts. Efter Paaske er Omsætningen vanskelig og Priserne som oftest lave.

For norsk Sild betaltes i Saisonen L. 22 à 26 pr. Halvtønde. Yarmouthsilden opnaaede L. 28 à 30 pr. Barrel.

Tran. Efterspørgselen efter lys Medicintran var ikke meget livlig, hvorimod „Scots cod liver oil“ har vundet stor Udbredelse ved Hjælp af Plakater og hyppige Annoncer i Bladene. Konsulatet har søgt at interessere Læger og Apothekere for vor Tran, hvis Kvalitet befindtes at være særdeles god. Dersom vore Exportører vilde gjøre mere Reklame, turde Importen tiltage. En heldig Anledning dertil tilbyder sig iaar ved den forestaaende Lægekongres i Rom.

For norsk Tran betaltes hos Drogisterne L. 1.80 à 2 pr. Kg. og for Scots L. 4.25 pr. Flaske.

Papir. Fra Sverige ankom ca. 100 Tons, hvis Salgspris ikke kan angives, da det solgtes i Form af Tapeter. Vort Skriv- og Indpakkingspapir har ikke endnu formaaet at vinde Indpas, thi de forholdsvis høje Transportomkostninger vanskeliggjør Konkurrencen med Papirfabrikkerne i Norditalien, Østerrige, Tyskland og Frankrige, hvorfra det Papir, som forbruges her, hovedsagelig kommer.

Eskilstunavarer. Knive, Saxe m. m. fandt ogsaa i det forløbne Aar langsom Afsætning. Man anerkjender Varens gode Kvalitet, men finder Priserne for høie i Sammenligning med det tyske, engelske og franske Fabrikat.

Gode og kostbare Varer passer ikke for dette Marked, hvor Prisen spiller Hovedrollen.

Da de hertil indførte Varer i Almindelighed opføres af Toldboden efter det Flag under hvilket de ankommer, er det yderst vanskeligt at erholde nøiagtige Opgaver over Importens Størrelse.

En større Importør af Trælaster har forsøgt at indføre vore færdige Træhuse.

Firmaet Kumlin & Carbonini, hersteds, der driver en temmelig betydelig Papirforretning, ønsker at modtage Prøver af Pap fra de Forenede Riger og har lovet at ville interessere sig for vort Papir.

Cellulosen er for den væsentligste Del kommet fra Østerrige. Mekanisk Træmasse tilvirkes nu ogsaa i Calabrien, hvor 1 Fabrik er i Gang og en anden under Opførelse. Salgspriserne i Neapel var: østerrigsk Cellulose L. 29½ à 30, italiensk mekanisk Træmasse L. 14 à 14½ pr. 100 Kg. Paa mekanisk Masse hviler der en Told af L. 1 pr. 100 Kg.

Saalænge vi savner direkte og regelmæssig Dampskibslinie mellem de Forenede Riger og Italien vil Importen af vore Industriartikler altid blive meget vanskelig, thi med den stadig tiltagende Konkurrence gjælder det for Kjøberne at erholde sine Varer hurtigst muligt paa bedste og billigste Maade, hvilket ikke kan ske, naar disse skal omskibes i en eller flere Havne inden de endelig naar frem til Bestemmelsesstedet.

Udfrakterne fra nærværende Distrikt er vistnok faa, men man vilde i Regelen kunne paaregne at erholde mindre Partier Hamp, Olie, Sydfrugter, Vin og Maccaroni m. m. til de Forenede Riger til seilbare Rater eller Hamp til Barcelona, Nantes og Havre.

I den forløbne Saison underholdt et tysk Bolag en nogenlunde regelmæssig Dampskibsforbindelse mellem Norge og Middelhavet, som dog neppe har bidraget til at ophjælpe vor Export til Italien, da den nævnte Linie nærmest synes at være beregnet paa Fiskeexporten, der formentlig maa kunne sikres vore egne Fartøier, hvoraf mange for nærværende savner lønnende Sysselsættelse.

Da Kreditforholdene fremdeles lader meget tilbage at ønske, skal man atter tilraade stor Forsigtighed ved Afsluttelse af Forretninger.

Konsulatet maa atter fraraade vore Haandværkere at reise til Neapel for at søge Arbeide, thi de har ingen Udsigt til her at finde Sysselsættelse.

Vinexporten turde blive af Betydning for en eventuel Dampskibslinie, dersom Italien faar Traktat med Frankrig. Udsigterne dertil er endnu meget smaa.

For selv under de nuværende, uheldige Toldforhold at muliggjøre Exporten af Vin til Frankrige har „la Navigazione generale italiana“, efter Overenskomst med Regjeringen, forsøgt at opretholde en 14-daglig Linie mellem Adriaterhavet, Cette, Havre og Bordeaux med Anløb af Sicilien, til følgende Jave Fragter: Cette Frs. 10, Havre Frs. 15, Bordeaux Frs. 12 50 pr. 1 000 Liter Vin.

Firmaet A. W. Schulmann, der befattede sig med Export af Handsker eg Skind, er ophørt.

Paa Industriens Omraade mærkes nogen Fremgang.

Konsulatets Adresse er via Amedeo No. 15.

Wilh. Klouman.

Nürnberg.

Aarsberetning dateret 26 Juli 1893.

Det forløbne Aar var i det Hele ikke gunstigt for Handel og Industri. De indløbne Indberetninger melde ikke om nogen Bedring i Stillingen, men snarere om videre Tilbagegang. Fraseet Koleraens Optræden bevirkedes dette især ved flere fremmede Staters høje Indførselstold. Amerika, Frankrige og Rusland hindrer især Indførselen af den tyske Industris Produkter, medens paa den anden Side de afsluttede nye Handelstraktater ikke med en Gang kan ventes at medføre en Forandring til det Bedre.

For Bankaffærer var Aaret i det Hele ikke gunstigt, skjøndt det hverken opviste politiske eller finansielle Rystelser. Penge er i det Hele billige, hvilket viser, at Forretningen ligger nede. Den officielle Middelssats i Rigsbanken var 3.19 mod 3.79 % i 1892. Først i Februar 1892 fremlagdes til offentlig Subskription 160 Millioner Mark 3 % Rigsglaan og 180 Millioner Mark Preuss. Consols til Kurs 83.60, og der tegnedes her saa høje Beløb, at Nürnberg efter Berlin og Frankfurt a/M har den tredje Plads i hele Tydskland.

Bladmetal- og Broncefارveindustrien. Fabrikationen blev uagtet mindre Efterspørgsel ikke indskrænket, og Priserne var endnu mindre lønnende end i 1892. Arbejdslønnen gik paa Grund af de slette Forhold noget ned. Under den ringe Fortjeneste har ogsaa de ved de nye Love bevirkede Paalæg og Udgifter været meget sølelige baade for Arbeidsgivere og Arbeidere.

Fabrikationen af Blyanter har ikke vist nogen Forbedring. For billige Sorter er Priserne gaaet ned og Produktionen delvis indskrænket. Mange Firmaer har vistnok maattet nøie sig med at faa Renter af Driftskapitalen. Grundene hertil er især Oversvømmelse af billigt østerrigsk Fabrikat, for Exporten til Spanien og Portugal den faldende Valuta dersteds, samt for Rusland den indenlandske Industris Fremgang. England overhobes ganske af amerikansk Fabrikat, idet brugbare amerikanske Cedertræblyanter kan kjøbes til M. 1.75 pr. Gross franco England, hvorfor den tyske Industri er henvist til middels og finere Sorter.

Jernhandelen. Paa Grund af aftagende Bygningslyst aftog ogsaa Behovet for Konstruktionsjern og Bygningsartikler. Uagtet de forenede Jernværkers Anstrængelser lykkedes det ikke at forhøje Jernpriserne, hvilke derimod gik yderligere tilbage.

For Træhandelen var Aaret i det Hele ikke indbringende; paa Grund af ringe Bygningsvirksomhed og den amerikanske Toldlov formindskedes Omsætningen og Priserne gik ned. Forretningen i Peberkager og Chokolade viste ingen Forbedring mod 1892.

Humlehandelen. Sæsonen 1891/92 sluttede med en Prisstigning af 50—60 Mark, medens Aaret 1892/93 gik i modsat Retning, saaat Noteringerne henimod Sæsonens Slutning var 40—50 Mark lavere end i dens Begyndelse i September. De mange Omvexlinger, hvorfor Humleplanten udsættes ligetil Indbjergningen begynder, og Usikkerheden ved Fastsættelse af Høstresultaterne, gjør, at man først efter Sæsonens Forløb faar et klart Billede af Grundene til de forskellige Foreteelser. Plantens Udvikling var uagtet det varme Veir meget uregelmæssig, og det særdeles tørre og varme Veir i August lod adskilligt at frygte. Rygtet om et Uaar bevirkede en Stigning af fra 120 Mark til 180—200 Mark. Det samme var Forholdet i Bøhmen, hvorimod de tyske Bryggere, der sad inde med betydelige ældre Beholdninger, forholdt sig afventende, ligesaa England, der regnede paa en stærk Import fra Amerika. Desuagtet holdt Priserne hersteds sig til sidst i September paa en i Forhold til Udlandets Noteringer uforholdsmæssig Høide; men senere gik Priserne langsomt, men stadigt, tilbage. Handelen hindredes meget ved Koleraens Optræden i Nordtyskland. Omsætningen paa Nürnbergs Marked var fra September 1892—April 1893 105 600 Baller. Exporten af Humle til Norge fra de tyske Distrikter var i samme Tid 2 038 Ctr.

Maskinbyggeriet viser liden Forandring og er siden 1890 i stadig Tilbagegang, skjøndt ikke saa meget i det sidste Aar. Af nye Bestillinger er faa, hvorfor Afskedigelser af Arbeidere stilles i Udsigt. Af Raastoffe er Træ delvis steget i Pris, men Jern gaaet betydeligt tilbage. Priserne for færdige Tilvirkninger var meget lavere end ifjor og gav delvis næsten Tab. I Jernbanevogne, den vigtigste Branche, er Konkurrence næsten umulig udenfor Bayerns Grændser næsten umulig paa Grund af de høje Jernbanefragter og Beskyttelse i Østerrige, Rusland og Italien.

Nürnberger Legetøi- og Kortevarerexport. Haabet om en Gjenopliven af denne Industri er desværre ikke realiseret. Fabrikkerne klager over trykkede Priser, og skjøndt Afsætningen i mange Tilfælde var lige stor, aftog dog Udbyttet stedse mere, da Salgspriserne neppe oversteg Tilvirkningsomkostningerne. Den største Hindring for en livlig Export er imidlertid fremmede Staters høje Toldsatser paa disse Artikler. Med Sverige har saaledes Forbindelserne lidt Afbræk ved foretagne Toldforhøielser.

For optiske og mekaniske Varer var Forretningerne tilfredsstillende. Eddike- og Brændevinstilvirkningen led i første Halvaar af de høje Spritpriser, medens det andet Halvaar var mere indbringende. Tolden paa Sprit i Spanien bevirkede fra 1 Februar en betydelig Aftagen i Exporten.

Vinhandelen begunstigedes af de i Aaret indgaaede Handelstraktater. Mangel paa Traktat med Spanien, Portugal og Rumænien har været meget til Hinder for Indførselen, der især omfattede italienske og franske Vine.

Vinhøsten var i dette Aar meget utilfredsstillende, Aargangen 1892 var en god Middelsvin, men de forlangte Priser uforholdsmæssig høje, hvorfor Noteringerne for ældre Vine er steget.

Tinfigurfabrikation. Omsætning og Priser var i det Hele som ifjor. Formedelst Beskyttelsestoldsatser er Konkurrencen i Udlandet tiltaget, skjøndt den med Hensyn til Arbeidets Godhed ikke kan maale sig med herværende Tilvirkninger. Afsætningen er saaledes aftaget til Sverige, Rusland og Østerrige. Handelen med Speilglas var meget utilfredsstillende, og Priserne gik ned med ca. 20 pCt. Ogsaa Glashytterne maatte indskrænke sin Virksomhed.

Den bayerske Ølproduktion har intet Aar været saa stor som i 1892. De 6 645 bayerske Ølbryggerier udførte 2 291 275 Hl. og producerede 15-086 702 Hl. Antallet af Bryggerier er nedgaaet med 240, men Øltilvirkningen tiltaget med over 5 pCt. Maltskatten indbragte i Aaret 38 372 318 Rm.

Nürnbergers Folkemængde var 151 893 sidst i 1892.

Expeditionsafgifterne for 1892 udgjorde Rm. 578.23.

Konsulatets Kontor er Marienplatz 11, aabent alle Hverdage 8—12 og 2—6.

Bernhard Lang.

St. Johns (Porto Rico).

Af norske Seilskibe ankom med Ladning til Hovedstationen 6 dr. 2 127 Tons og til Vicekonsulaterne 1 dr. 777 T. I Ballast ankom til Vicekonsulaterne 4 dr. 1 318 T.

Med Ladning afgik fra Hovedstationen 6 dr. 2 267 T. og fra Vicekonsulaterne 5 dr. 2 095 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter ved Hovedstationen af norske Skibe \$ 46.60 ved Vicekonsulaterne af norske Skibe \$ 18.67 og £ 3. 1. 5. og af svenske \$ 41.40 og £ 1. 1. 1.

Af svenske Skibe ankom 4 dr. 2 439 Tons.

Agnadilla. (Vicekonsulens Beretning). Udførselen af Kaffe, Stedets omtrent største Artikel, var 43 190 Kv. mod 31 141 i 1891. De høje Priser udenlands og stigende Kurser her paa Øen, grundet paa Forringelsen af det mexikanske Sølv, der er den gjængse Mynt i Porto Rico, har havt en gavnlig Indflydelse paa Øens Kaffehandel, og Planterne beriges hurtig, medens Kjøbmændene klager over de høje Priser og over at Profit og Kommission ikke stiger i Forhold til den forøgede Værdi. Denne er gaaet frem fra mex. \$ 23½ i Januar til \$ 25 i December for gjængs Kvalitet, og Priserne synes fremdeles at ville holde sig eller gaa videre frem. Kvantiteten af Høsten 1892/93 bliver ikke tilfredsstillende og under de forrige Aars Konkurrence med Nabohavnene Mayaguez og Arecibo er meget stor og de slette Veie i det Indre hindrer Handelens Udvikling i denne Havn.

Sukker. Produktionen er som før, da de nuværende Priser ikke tilskynder Planterne til at forøge Dyrkningen. Exporten af Muscovado og Centrifugal Sukker var 46 570 Kv. mod i 1891, 47 571. Priserne var utilfredsstillende, nemlig fra 27/8 til 3 \$ for Muscovado og fra 3½ til 4 \$ for Centrifugale Sorter, efter Kvalitet. For 1893 ventes en daarlig Høst

da det yderst tørre Veir i Distriktets nordlige Del har ødelagt de mange smaa Eieres Rør. I Distriktets sydlige Del er Planterne med faa Undtagelser næsten ruineret paa Grund af de lave Priser og høi Arbeidsløn, store Skatter samt Mangel paa Kredit. Det er saaledes ikke at undres over, at Produktionen antagelig vil gaa yderligere ned, da Sukkerplantning til en Pris under $\text{§ } 3$ er aldeles uden Udbytte.

Tobak. Exporten var 7 355 Kv. mod i 1891 5 625. Den exporterede Kvalitet er udelukkende hvad her kaldes Boliche, Øens simpleste og billigste. Priserne var omtrent $\text{§ } 6$ pr. Kv. Hele Høsten er kjøbt for den spanske Regjering, der er en stadig Kjøber, og hvis Agenter leder Markedet efter Forholdsbefindende.

Kokosnødder. Udførselen gik ned og var 239 000 mod i 1891 332 616.

Af Satintræ udførtes kun 91 Logs, da Efterspørgselen var ringe ligesom Forsyning af god Kvalitet.

Import. Ingen direkte Import fra Norge eller Sverige fandt Sted. Handelen bevægede sig inden samme Grændser som før og begrænsede sig til Nødvendighedsartikler for Byen og Distriktet. De bestaaende regelmæssige Dampskibslinier fra Hamburg og New York forsyner Havnen med Fødemidler, Kornvarer, Drikkevarer, Petroleum etc. Spanske Forsyninger ankommer sædvanlig i Kystskibe, og en Liverpool Dampskibslinie under spansk Flag bringer britiske Varer, Jernvarer etc.

Offentlige Arbeider. Jernbanen til Mayaguez aabnedes endelig igaar. Det franske Selskab har brugt over 4 Aar til at fuldføre denne Linie paa ca. 40 Km. Længde, skjøndt Bygningen ikke har frembudt tekniske Vanskeligheder. Veiene til det Indre vedbliver at være lige slette, og skjøndt man erkjender den store Betydning for Byen af at holde dem i god Tilstand, ligesom Provindsialstyrelsen har bevilget Penge til dette Øiemed og til en ny Vei til Distriktets Kaffecentrum, forbliver Tingene i samme Tilstand paa Grund af den herskende almindelige Ligegyldighed.

Mayaguez (Vicekonsulens Beretning). Blandt Indførselsartikler var Øl for £ 10 500, Klipfisk og Sild £ 85 000, af hvilke Artikler smaa Partier ankom fra Norge.

Høsten af Kaffe og Sukker var ringe. Af Kaffe udførtes større Kvantiteter til Norge.

Gjennemsnitsprisen for Musc. Sukker var $\text{§ } 2.85$ pr. 46 Kg., Centrifugal do. $\text{§ } 3\frac{3}{4}$ og for Kaffe $\text{§ } 26$ pr. 46 Kg.

Havnen besøgte af 35 tyske, 22 franske, 98 engelske, 119 spanske, 19 amerikanske, 2 russiske, 3 svenske og 1 norsk Skib.

Lübeck II.*)

Aarsberetning dateret 28de August 1893.

Efter nylig offentliggjorte statistiske Opgaver meddeles Følgende om Lübecks Handel med de forenede Riger i 1892.

Hele Indførselen var i Aaret 8 853 023 M. Ctr. mod 9 066 813 M. Ctr. i 1891 og Udførselen 5 615 391 M. Ctr. mod 5 854 313 M. Ctr. i 1891.

*) Se Hefte 2, pag. 20.

Omsætningens Værdi beregnes i Aaret til: Indførsel 265 300 000 Mark mod 260 100 000 M. i 1891, Udførsel 232 200 000 M. mod 230 900 000 M. i 1891.

Indførselen søvarts fra Sverige var 1 475 269 M. Ctr. mod 1 306 635 M. Ctr. i 1891. Heraf er Trævarer 1 026 354 M. Ctr., Fyrstikker 55 299, Fisk 144 632, Granit og Tegl 72 427, Skind 5 873, Papir og Pap 3 176 M. Ctr.

Medens Lübecks Handel i 1892 viste Tilbagegang i næsten alle Retninger tiltog Handelen med Sverige, baade Import og Export.

Indførselen af fersk Fisk fra Sverige, især Sild fra Røgerierne, var 144 632 mod 86 659 M. Ctr. i 1891.

Af salt Sild ankom fra Sverige 747 Tdr. og fra Norge 4 180 Tdr., hvoraf 3 641 over Hamburg.

Indførselen af Tyttebær fra Sverige angives til 9 513 Metr. Ctr. mod 3 913 i 1891.

Blandt andre Artikler, der indførtes fra Sverige, kan nævnes: Anchovis 28 M. Ctr., Blæk 121, Græs- og Kløverfrø 345, Farver 515, Glas og Glasvarer 89, Horn, uforarbejdet, 763, Handsker 107, Nøttehaar 87, Hestetagl 109, Jern og Jernvarer 77 598, Kurvmagerarbejder, grovere, 930, Karve 80, Kjød 1 174, Lervarer 757, Møbler 377, Tjæreolie 306, Træolie 123, Oste-løbextrakt 114, Porcelæn og Fajance 83, Havre 265, Ærter 564, Rug 122, Hvede 128, Feltspat 541, Granitsten 68 502, Slibestene 697, Sandsten 330, Kvarts 151, ildfast Tegl 2 207, Træmasse 552 M. Ctr., samt derhos Kreaturer og Heste 836 Str., Sprit 907 Hl. og Tjære 5 583 Tdr.

Hele Exporten til Norge var kun 3 180 Ctr. til Værdi 328 477 Rm. mod 2 410 Ctr. til Værdi Rm. 361 413 i 1891. De væsentligste Exportartikler var: Bøger, Kobberstik og Musikalier 62 M. Ctr., Glas og Glasvarer 40, Frugter 38, Frø og Planter 72, Farvestofte 27, Gjødningsstofte 402, Humle 97, Haar og Børster 17, Industri- og Kortevarer 90, Jern og Staalvarer 221, Maskiner og Maskindele 200, Kemikalier og Droger 14, Kolonialvarer 204, Mineralvand 27, Ost 194, Papir og Fabrikater deraf samt Pap, 164, Porcelæn, Fajance og Stentøi 25, Smør 183, Træ, forarbejdet 50, Sæbe 11, Vin paa Fad 3, paa Flasker 15.

Om Sommeren har Lübeck Forbindelse med Christiania hver Mandag, Onsdag og Thorsdag Kl. 5½ Em. over Kjøbenhavn. Direkte Dampskibsforbindelse uden Omlastning vil antagelig snart blive forsøgt.

Ved den fra 1 Februar 1892 iværksatte Minimaltarif er Tolden paa saget Trælast nedsat fra 6 Mark til 4 Mark 80 pf. pr. Kbm. og for hugget fra 2 Mk. 40 pf. til 1 Mk. 80 pf.

Hvis ikke uforudseede Hindringer indtræffer, vil Overenskomsten mellem Lübeck og Preussen om Elbe-Travekanalens Bygning antagelig blive ratificeret af den preussiske Landdag ved Slutningen af dette Aar.

Leonard Åkerblom.

Indhold: **Algier** Side 607. — **Guatemala (Central Amerika)** S. 602. — **Hamburg** S. 611. — **Lübeck**, II S. 629. — **Melbourne** S. 599. — **Neapel** S. 621. — **Nürnberg** S. 626. — **Shanghai** S. 613. — **Singapore** S. 606. — **St. Johns (Porto Rico)** S. 628.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1892 m. M.,

No. 18.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1893.

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

**Indberetning dateret 26de Juli 1893 fra kommerciel
Stipendiat C. E. Sontum om en af ham foretagen Reise
til Canada og Nordamerika for der at prøve at aabne
nye Markeder for norske Artikler.**

Ved kongelig Resolution af 19de November 1892 blev der naadigst tilstaaet mig et kommercielt Stipendium af offentlige Midler for at reise i Canada og Nordamerikas forenede Stater for der at prøve at aabne nye Markeder for norske Artikler. Jeg giver mig i Anledning heraf den Ære at afgive efterfølgende Indberetning tilligemed en Redegjørelse for den Plan, jeg under min Reise har fulgt, og det derunder vundne Udbytte.

I min Ansøgning havde jeg planlagt følgende Rute: New York, Boston, den østlige Del af Canada (New Brunswick), Quebec, Montreal, Toronto, Chicago og tilbage til New York. Dette Territorium har jeg gennemreist med Undtagelse af den østlige Del af Canada, som jeg af Hensyn til Stipendiets Størrelse (Kr. 2 500) ikke fandt at kunne medtage.

Ved min Ankomst til New York opgav den derværende Consul mig Navnene paa forskellige Handelshuse, som hovedsagelig beskæftigede sig med Import af norske Fiskevarer. Jeg kom dog straks til det Resultat, at det ikke vilde være i Norges Interesse at sætte disse Huse i Forbindelse med nye norske Exportører af Fiskevarer, da de allerede fra sine faste Forbindelser fik mere, end de kunde afsætte, hvorfor nye Forbindelser kun vilde bevirke en usund Concurrance mellem de norske Afskibere indbyrdes og kun bidrage til at trykke Priserne. Jeg besluttede mig derfor til at søge nye Forbindelser og henvendte mig til flere af de største Grossister, som jeg vidste hidtil hovedsagelig havde sine Forbindelser paa Skotland, Irland og Frankrig. Ved min Henvendelse fik jeg Løfte om, at disse Huse vilde forskrive Prøvesendinger fra Norge, naar Sæsonen begynder. Den Vare, hvorefter der hovedsagelig kan forventes Afsætning paa det amerikanske Marked, er Makrel, Torsk, Anchovis og specielt hermetiske Fiskevarer, paa hvilke sidste jeg fik flere faste Ordres. I Fiskehermetik (Sardeller, Fiskeboller, Fiskepudding, benfri Sild etc.) kan der i det Hele taget udrettes betydeligt mere, end der gjøres for Øieblikket, da Efterspørgselen efter den norske Vare stadig stiger, fordi den saavel i Pris som i Kvalitet godt kan concurrere specielt med franske Mærker.

I Boston, som maa siges at være Hovedsædet for Fiskehandelen i De forenede Stater, stod de norske Varer paa Grund af sin Fortrinlighed allerede særdeles høit. Saa vel Kvalitet som Behandlingsmaade og Udstyr af norske Produkter omtales med stor Anerkjendelse. Den norske Høstmakrel synes at være den, der sættes i første Række. Indførselen af denne Vare er steget med hvert Aar omtrent i samme Forhold, som Fiskealmuen i Norge hidtil har været istand til at forøge Fangsten. Den norske Høstmakrel opnaar derfor ogsaa de høieste Priser. Priserne noteredes i Slutningen af April for norsk Makrel fra 24 op til 38 Dollars pr. Tønde. I Høsten 1888 var denne Vare endnu saa ukjendt, at den kun opnaaede Priser i Lighed med irsk Makrel, det vil sige 14 à 15 Dollars pr. Tønde, hvorimod den nu altsaa betales med 10 à 15 Dollars mere. Saltet norsk Torsk omtales ligeledes som en Vare, der turde have en Fremtid for sig paa det amerikanske Marked, men jeg maa beklage, at mit korte Ophold i Boston tillod mig ikke nærmere at sætte mig ind i hvilke Krav der stilles til Behandlingsmaade og Pakning etc. Omsætningen paa Fiskemarkedet var imidlertid da yderst ringe. Norsk Sild og Fiskehermetik kjøbes i Regelen i Boston fra New York, hvorimod Makrel i Almindelighed importeres direkte fra Norge. Jeg fik et større første Klasses Colonialhus til at give en fast Ordre paa Anchovis og Fiskehermetik, hvilken allerede er expederet, og jeg har ingen Tvivl om, at Afsætningen til Boston vil kunne blive ligesaa stor som til New York. Som Bilag vedlægges „The Boston Fish Bureau's 18th annual report“ (Januar 1893).

I Canada var norsk Fiskehermetik saagodtsom ukjendt, men desuagtet fik jeg baade i Montreal, Toronto og Hamilton Prøveordres paa flere Tusinde Æsker, der vil blive afsendt ved Sæsonens Begyndelse i August. For Anchovis i Dunker fik jeg ogsaa en Del Ordres, og jeg er overbevist om, at i denne Vare vil vi faa betydelig Omsætning, da Prøverne som jeg havde med, ved sin Billighed og Godhed vandt almindelig Bifald.

Af saltet Makrel og Tørfisk blev jeg specielt af et større Firma i Hamilton, Canada, anmodet om at fremsende Prøver. Dette Hus meddelte, at det lige før min Ankomst havde henvendt sig til et skotsk Hus angaaende Leverance af Tørfisk, da der fra de mange europæiske Indvandrere rettes Forespørgsel efter Varen.

Af andre norske Exportartikler arbejdede jeg med condenseret Melk fra Toten, specielt den nye usukrede Melk, og det synes utvivlsomt, at der saavel i De forenede Stater som i Canada vil kunne opnaaes et stort Marked for denne nye Vare. Jeg fik fra et Hus i New York og fra et i Toronto Ordre paa 500 Kasser fra hvert, hvilke Ordres vil blive effektuerede, saasnart Fabrikken, der for Øieblikket befinder sig i økonomiske Vanskeligheder, atter kommer igang. Da jeg, som berørt, anser Udsigterne for Afsætning af usukret condenseret Melk for gunstig, har jeg i Hensigt at støtte Fabrikken paa Toten skrevet en Artikel i Morgenbladet for 8 Juli, som jeg tillader mig at vedlægge.

Af Fyrstikker havde jeg Prøver med af Svovlstikker, som jeg antager vil finde et Marked blandt Arbejderklassen i enkelte Provindser i Canada, i hvilken Anledning jeg holder paa at arrangere mig med et større Importhus. Sikkerheds Fyrstikker fik jeg Forespørgsler om, og jeg staar nu i Underhandling om Forsendelser.

Norsk Øl har jeg solgt baade i De forenede Stater og Canada, men ved min Ankomst til Amerika viste det sig, antagelig paa Grund af mindre rigtig Behandling, at Øllet ikke havde holdt sig i Sommervarmen, dog agter

jeg atter at forsøge Export og haaber da at opnaa bedre Resultat. Jeg erfarede at et svensk Bryggeri i Gøteborg, Carnegie, allerede havde en betydelig Omsætning i New York.

Af norsk Tran importeredes meget store Kvantiteter. Statistiske Op-gaver foreligger imidlertid, saavidt vides, ikke. Canada indførte 1891 fra Norge 9 500 Gallons Medicintran, og da den norske Vare ansees for at være meget bedre end baade den hollandske og skotske, antager jeg at den norske Vare i endnu større Grad end hidtil burde dominere dette Marked.

Jeg søgte ogsaa at opnaa Forbindelser for norske Spiger, Cheviot etc., og haaber at kunne indarbejde disse Artikler, da Mr. Foster, Canadas Finants-minister, som det vil sees af vedlagte Avisudklip af „Montreal Star“ har konfereret med Importørerne i Montreal angaaende det reiste Spørgsmaal om Reduktion af Toldsatserne. Jeg har solgt flere Partier norske Fiskekroge i Montreal, men Hovedmarkedet for denne Artikel er det østlige Canada, hvor jeg endnu ikke har havt Anledning til at komme. I denne Artikel kan Norge fuldstændig konkurrere med de engelske Fabrikker, baade hvad Kvalitet og Pris angaar.

Som en almindelig Bemærkning angaaende Udsigterne for norsk Export til De forenede Stater og Canada vil jeg ikke undlade at tilføje, at der ogsaa i Canada utvivlsomt vil blive en betydelig Reduktion af flere Told-satser, ligesom der i De forenede Stater arbeides paa en delvis Ophævelse af Mc. Kinley Billen. Af „Montreal Star“, hvorefter jeg har tilladt mig at vedlægge et Udklip, vil det sees, at Finantsministeren nylig har havt Konferance med en Flerhed af de ledende Kjøbmænd for at erfare, paa hvilke Artikler man ønsker Tolden reduceret. Som af vedlagte vil erfares, er jeg officielt udnævnt til kommerciel Agent for den Canadiske Regjering, og det fremgaar af Udnævnelserne, at Regjeringen ønsker min Bistand for at kunne aabne Landet for Import fra Norge.

Jeg omtalte tillige under min Konferance med de Canadiske Ministre flere norske Artikler, for hvilke det vilde være ønskeligt at faa Tolden nedsat, f. Ex. Spiger, Hesteskosm, kondenseret Melk etc. Efter Finants-ministerens Instruktion skal jeg i min næste Kvartalsreport til den Canadiske Regjering nærmere omtale disse Spørgsmaal, hvorefter jeg nu konfererer med norske Exportører.

Kopi af min Udnævnelse til Canadisk kommerciel Agent
for Norge, Sverige og Danmark.

Departement of Trade and Commerce.

Ottawa, May 16th 1893.

C. E. Sontum Esq.

Christiania, Norway.

Sir:

The Honourable the Minister of Trade and Commerce has been pleased to appoint you Canadian Commercial Agent for Norway, Sweden and Denmark, such appointment to date from May 10th 1893, and to continue during pleasure.

Your duties as such will be:

1. To answer such correspondence as may be addressed to you by Canadian merchants respecting trade requirements and possibilities in your locality, the market rates for special products, and such other particulars as may be connected therewith.

2. To represent the commercial interests of Canada in your locality, and give your own countrymen such information as may be in your possession with regard to opportunities and opening for trade with Canada.

3. To transmit such special information as may from time to time be required in particular lines of business and which may be specially called for by the Minister of Trade and Commerce as well as to make a general report as often as once a quarter, giving information in respect to what Canadian goods are consumed or can be imported with advantage into the countries named, as well as what goods can with advantage be exported to Canada, giving also when possible, Current market prices, and other information as to the openings for and prospects and conditions of trade with Canada.

4. Generally to have regard to and promote, as far as information and suggestion may enable you, the trade between your own Country and Canada.

Your remuneration will be at the rate of \$ 250 per annum payable quarterly that is to say on the 1st of July, October, January and March or as soon after such dates as the quarterly reports above referred to and properly receipted vouchers come to hand.

Kindly forward to this Department at your earliest convenience a Statement of Imports and Exports into and from the Countries named, as well as Copies of Customs tariffs at present in force in Norway & Sweden. I have that of Denmark.

I have the honour to be

Sir

Your obedient Servant

(Sign)

W. G. Parmelee
Deputy Minister.

Kopi af 1ste Kvartals Indberetning til den
Canadiske Regjering.

Christiania, July 1st 1893.

The Honourable the Minister of Trade and Commerce

Ottawa, Ont. Canada.

Sir

In accordance with your instructions of May 16th (file Nr. 377) I have the honour to forward you my report with summary statement of the latest published statistics (1891) over imports and exports to and from the Scandinavian countries (Norway, Sweden and Denmark.)

You will please notice, that in 1891 the total import from U. S. to Norway, Sweden and Denmark amounted to Kr. 47 114 514 or \$ 12 626 690. Of this

Norway imported from U. S.	barley	for Kr.	27 000	=	§	7 236
---	wheat	- -	1 014 900	=	-	271 993
---	Indian corn	- -	500	=	-	134
---	rye	- -	3 841 400	=	-	1 029 495
---	wheat flour	- -	735 200	=	-	197 034

total Kr. 5 619 000 = § 1 505 892

Sweden imported from U. S.	wheat	for Kr.	1 481 386	=	§	397 012
---	Indian corn	- -	136 129	=	-	36 483
---	rye	- -	85 725	=	-	22 974

total Kr. 1 703 237 = § 456 469

Denmark imported from U. S.	about	61 000 000	℔	Indian corn
---	---	51 000 000	-	Wheat
---	---	17 000 000	-	Rye
---	---	4 000 000	-	flour and grits of wheat

Total 133 000 000 ℔ (1 ℔ = 1 lb. + 10 %).

The total amount of grain and flour imported to Norway and Sweden from U. S. was Kr. 7 295 237 = § 1 955 124, and to Denmark 133 000 000 ℔ (The Danish Statistics do not give the value, only the weigh).

I believe as far as grain, flour, splits and whole peas, oatmeal evaporated and dried fruit are concerned, Canada is fully able to compete as well with U. S. as any other country. One of the great obstacles against Canadian produce and goods are however the high freight rates as compared with the freight from U. S. — For instance the freight on a ton of flour from New York to Christiania is 17/6 d and from Montreal by the cheapest route 22/6 d. This you will notice is a considerable difference. The best freight rates we have obtained on manufactured goods such as Whisky, tobacco fluid Beef etc, 30/ per 40 cubic feet. It will be much easier to sell goods in Northern Europe when the Canadian exporters quote cif, as merchants do not buy so readily when they quote fob. The New-York merchants and the Minneapolis Mills always quote cif.

I am glad to inform you that when I arrived here 2 weeks ago from Canada with samples of split peas, oat meal etc. I at once got some orders from the same merchants that bought of me 6 months ago and I shall in my next report inform you, how I am succeeding with other lines of Canadian produce and manufactured goods.

I shall in a subsequent report in accordance with your instructions mention different articles this country is seeking a market for in Canada.

I have the honour to be, sir,
Your obedient servant

(sign) C. E. Sontum.

Uddrag af Boston Fish Bureau's Report (Januar 93)

Mackerel Fishing

Side 7.

Norway.

We have come to expect from Norway the finest fish of the year and those that came to us in the fall 1892 proved no disappointment. For quality of the fish, care in curing and excellence of packages, the Norway mackerel takes the palm. The catch if not a large one, must have proved highly remunerative to fishermen as the arrivals here found an expectant market and brought extreme prices.

Each succeeding year has led many to remark that this is the last year of big prices for Norways, but when the 12 months have rolled around and brought another barrel of Norway bloater mackerel, the superior quality again has excited a rivalry for possession which has resulted in extreme high prices.

Herring.

Side 8--9.

— — — comparing our catch and imports of herring with those of other countries, it is evident that is not a herring eating community but as the trade is constantly on the increase, it is fair to presume that the herring with more care taken the curing and preparing will yet occupy in this country the position its merits, as an article of food deserves.

There has been about the usual quantity of herring imported from Europe; Norway, Scotland and Holland each contributing in about the order named. These goods find consumers largely among the foreign born population.

Codfish

side 10.

— — — we can see no reason why our country may not in time become a consumer of European caught and cured codfish, as it is now a consumer of mackerel.

The General Trade

side 17—18.

We take pleasure in reporting that the year just closed on the whole has been very satisfactory. A steady advance in prices on many articles has been productive of profit to dealers. The country at large has been in a prosperous condition and the percentage of failures small.

An active trade started in very early and continued almost without interruption during the entire year. In most cases the supply was to the demand. The scarcity of mackerel was much regretted and*) at least 100 000 barrels more could have been disposed of.

*) Udhævet her.

The quantity of foreign caught fish, imported and sold, has been large and their introduction and adoption argue well for a supply in the future, should the catch on our own shores even prove a failure.

There have been no new firms started during the year, but the increased activity exhibited by those house already engaged in the business, speaks well for the future.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1892 m. M.,

No. 19.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1893.

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

Archangel.

Aarsberetning dateret 18/30 August 1893.

Archangelsk besøgte i 1892 af nedenauførte norske Fartøier:

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragt.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.				Seilskibe. Kr.	Dampskibe. Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.		
I. Ankomne.												
Fra Norge . . .	-	-	-	-	37	9 934	8	4 986	45	14 920	-	-
„ Sverige . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
„ andre Lande .	11	2 931	-	-	13	4 262	3	2 196	27	9 389	12 320	-
Ialt	11	2 931	-	-	50	14 196	11	7 182	72	24 309	12 320	-
II. Afgaaede.												
Til Norge . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
„ Sverige . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
„ andre Lande .	62	17 594	11	7 182	-	-	-	-	73	24 776	334 590	153 000
Ialt	62	17 594	11	7 182	-	-	-	-	73	24 776	334 590	153 000

Et norsk Fartøi, drægtigt 467 Tons, var overliggende i Archangelsk fra 1891.

Optjent Bruttofragt pr. Ton for Archangelsk var: Af 11 norske Fartøier for Indgaaende Kr. 4.20 og for 73 Udgaaende Kr. 19.68.

Af Paamønstringer foretoges ved Generalkonsulatet 18 og af Afmønstringer 21.

Noget Rømningstilfælde anmeldtes ikke.

De erlagte Konsulatafgifter udgjorde:

Af svenske Fartøier	S. Rb.	317.89
- norske —	—	859.03

Tilsammen S. Rb. 1 175.92

Expeditionsafgifterne udgjorde:

For svenske Expeditioner .	S. Rb.	30.40
- norske — .	—	109.44
- fælles —	—	9.76

Tilsammen S. Rb. 149.60

To norske Skibe forliste i 1892, et paa den Terske Kyst lidt søndenfor Orloffs Fyrtaarn, det andet i Mesen. Dette sidstes Besætning maatte paa Grund af den sene Aarstid hjemsendes overland via St. Petersburg.

Fragterne har været lave.

For Havreladninger pr. Dampskib til Østkysten af England betales kun undtagelsesvis over 2 sh. pr. quarter à 320 engl. $\mathcal{E}$; $2\frac{1}{2}$ d mere til Kontinentet mellem Havre og Hamburg, og 3 d mere til Rouen. For andre Kornsorter proportionelt efter London & Baltic printed rates of freight. I flere Tilfælde er endog betalt lavere.

For Lin betalte man gennemsnitlig 22 sh. 6 d pr. Ton til Østkysten og for Tow and Codilla 35 sh. pr. Ton. Til Kontinentet omtrent 10 % mere.

Trælastfragterne pr. Dampskib var 40—50 sh. til Østkysten, 44 sh. 6 d til Vestkysten, 60—70 frcs. til Bordeaux, $57\frac{1}{2}$ frcs. til Antwerpen, — alt pr. Petersburger Standard og varierende efter Dampskibenes Størrelse, Lastens Dimensioner og Aarstiden: Særligt lave vare Seilskibsfragterne. Der accepteredes til Vestkysten 40 sh. ja endog 38 sh. pr. Standard. For Tjære betalte man til Østkysten gennemsnitlig 2 sh. 6 d pr. Tønde, 1 sh. mere pr. Fad Beg.

Til Holland fl. 1.75 for Tjære, fl. 2.55 for Beg.

Specificeret Opgave over de til Konsulatdistriktet i Aaret 1892 ankomne Fartøier, russiske Kystfartøier fra norsk Finmarken ikke medregnede. Toldkammerens Opgaver:

	Archangelsk.						Onega.					
	Damp.		Seil.		Summa.		Damp.		Seil.		Summa.	
	Ant	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske . .	11	5 446	4	1 180	15	6 626	-	-	-	-	-	-
Svenske . . .	9	7 488	6	1 736	15	9 224	-	-	1	210	1	220
Norske . . .	11	7 082	61	17 212	72	24 294	-	-	7	1 986	7	1 986
Brittiske . .	96	72 848	5	1 358	101	74 206	6	4 568	-	-	6	4 568
Tydske . . .	30	19 164	13	3 788	43	22 952	-	-	-	-	-	-
Danske . . .	4	3 204	33	6 096	37	9 300	-	-	-	-	-	-
Hollandske .	3	3 084	-	-	3	3 084	-	-	-	-	-	-
Franske . . .	-	-	1	138	1	138	-	-	-	-	-	-
Summa	164	118 316	123	31 508	287	149 824	6	4 568	8	2 206	14	6 774

	S o r o k a .						K e m .					
	Damp.		Seil.		Summa.		Damp.		Seil.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norske . . .	-	-	8	2 100	8	2 100	-	-	14	5 350	14	5 340
Brittiske . .	7	5 882	-	-	7	5 882	10	8 030	-	-	10	8 030
Tydske . . .	-	-	1	276	1	276	2	1 066	-	-	2	1 066
Summa	7	5 882	9	2 376	16	8 268	12	9 096	14	5 340	26	14 436

	K e r e t .						M e s e n .					
	Damp.		Seil.		Summa.		Damp.		Seil.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske . .	-	-	-	-	-	-	-	-	1	304	1	304
Norske . . .	-	-	5	1 664	5	1 664	-	-	8	2 120	8	2 120
Brittiske . .	3	2 532	-	-	3	2 532	14	11 510	-	-	14	11 510
Tydske . . .	-	-	1	338	1	338	1	622	1	300	2	922
Danske . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	1	302	1	302
Summa	3	2 532	6	2 002	9	4 534	15	12 132	11	3 026	26	15 058

Heraf ankom til Archangelsk :

F r a	Seilskibe.				Dampskibe.				Tilsammen.	
	Med Ladn.		I Ballast.		Med Ladn.		I Ballast.			
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Rusland	3	1 004	4	960	12	3 523	-	-	19	5 487
Sverige	-	-	-	-	-	-	3	2 242	3	2 242
Norge	-	-	53	13 811	1	892	53	34 937	107	49 640
Danmark	-	-	18	3 038	-	-	2	1 820	20	4 858
Storbritannien	16	3 991	21	9 504	7	5 620	76	58 376	120	77 491
Tydskland	2	458	3	1 058	-	-	4	2 532	9	4 048
Frankrig	-	-	2	514	1	936	1	744	4	2 194
Holland	-	-	1	380	1	956	1	1 184	4	2 520
Belgien	-	-	1	374	-	-	-	-	1	374
Amerika	-	-	-	-	1	970	-	-	1	970
Summa	21	5 453	103	29 639	23	12 897	140	101 835	287	149 824

Exporten til Udlandet (norsk Finmarken ikke iberegnet) har været mindre end det foregaaende Aar. Der udførtes i 1892: Linfrø 14 663 Tschetwert, Havre 293 113 Tschetwert, Lin 134 953 Pud, Tow & Codilla 130 967, Tran 7 625, Fjær 2 949, Terpentin 17 215, Oliekager 87 720 Pud, Tjære 92 625 Td., Beg 17 094 Fade, Tunger 1 514 Dusin, Skind 16 316 Stkr., Lastematter 115 100 Stkr., Trælast 61 151 Std. Denne Export besørgetes af 153 Dampskibe og 125 Seilskibe.

Nedenstaaende efter Kjøbmændenes Exportlister udarbejdede Tabel viser, til hvilke Lande Archangels vigtigste Exportvarer i 1892 bleve udførte, Exporten til det nordlige Norge ikke taget i Betragtning.

Til	Linsæd.	Havre.	Flax.	Tow & Codilla.	Tran.	Fjær.	Ter- pentin.	Olie- kager.
	Tschetwert.		P u d .					
England . . .	14 663	293 113	45 982	112 364	7 625	723	17 019	87 720
Frankrig . . .	-	-	37 509	10 699	-	-	-	-
Belgien . . .	-	-	-	-	-	-	-	-
Holland . . .	-	-	-	-	-	-	-	-
Tyskland . . .	-	-	-	-	-	2 226	-	-
Italien . . .	-	-	-	-	-	-	-	-
Amerika . . .	-	-	51 462	7 904	-	-	-	-
Rusland . . .	-	-	-	-	-	-	196	-
Summa	14 663	293 113	134 953	130 967	7 625	2 949	17 215	87 720

Til	Tjære.	Beg.	Tunger	Æg.	Skind.	Laste- matter.	Trælast.
	Tønder.		Dusin.	S t y k k e r .			Stand. Dus.
England . . .	84 236	10 965	1 500	840 960	7 674	109 210	499 641
Frankrig . . .	120	300	-	-	-	500	40 794
Belgien . . .	-	-	-	-	-	-	19 768
Holland . . .	4 685	1 300	8	-	-	-	43 881
Tyskland . . .	321	900	-	-	8 642	390	4 446
Italien . . .	-	3 623	-	-	-	-	1 215
Amerika . . .	1 305	-	6	-	-	5 000	-
Rusland . . .	1 958	6	-	-	-	-	1 770
Summa	92 625	17 694	1 514	840 960	16 316	115 100	611 515

Linfrø udviser en kolossal Tilbagegang af ca. 30 000 Tschetwert, sammenlignet med forrige Aar. Dette maa først og fremst tilskrives den slette Høst i 1891, særlig i Guvernementet Wjatka. Desuden medvirkede Konkurrencen i Indlandet, idet Fabrikerne, som Følge af den billige Arbejdsløn, forbrugte store Kvanta.

Efterspørgselen i Udlandet var ikke livlig. Cif. England opnaaedes omtrent 40 sh. 9 d pr. 424 £ engelsk. Her paa Stedet varierede Priserne fra S. Rb. 1.20—1.40 pr. Pud, alt efter Qualitet og Renhed.

Havre. Uagtet den sikkert paaregnelige Tilførsel af Møl, Rug etc. til Archangelsk var fuldstændig tilstrækkelig for eget Behov, blev alligevel Exportforbudet opretholdt for Havnen lige til Slutningen af Juni gl. Stil, og Exporten først frigjort samtidig med Forbudets Ophævelse i de baltiske Havne. Ved Navigationens Begyndelse tillodes kun Export af Havre, forsaavidt den var ankommet hertil inden 11/13 Mai, hvad selvfølgelig kun var Tilfældet med en meget ringe Del, da Varerne først arrivere efter Flodens Opgang.

Disse Forhold har ikke været uden skadelig Indflydelse paa Handelen. Kjøbmændene, der havde gjort sikker Regning paa, at Exportforbudet for Archangels Vedkommende vilde blive ophævet allerede ved Navigationens Aabning, gjorde i Vinterens Løb sine Indkjøb til ret høje Priser, indtil 65 Kopek pr. Pud. Da imidlertid Forudsætningen viste sig ikke at holde Stik, faldt Priserne her paa Stedet betydeligt i Mai og Juni, lige ned til 50 Kopek pr. Pud, hvad der for største Delen rammede de mindre bemidlede Kjøbmænd, som vare nødsagede til at sælge.

Efter Exportforbudets Ophævelse steg Priserne atter op til det tidligere Niveau, og gik endog betydelig over dette, navnlig foranlediget ved den Omstændighed, at et stort Antal af de befragtede Dampskibe ankom samtidig og derved foranledigede en stærk Efterspørgsel efter leverancefærdig Havre. De saaledes fremkaldte høje Priser stode ikke i Forhold til Priserne i Udlandet, der befandt sig i hurtig Falden som Følge af de stedfundne Masseudskibninger fra Rusland. Situationen var i det Hele usund og unaturlig. Endnu maa nævnes en Omstændighed af stor Betydning, — Havren var ikke af god Kvalitet, let af Vægt og indbjerget under ugunstige Veirforhold Høsten 1891. Som Følge deraf var den ikke holdbar, og da Afskibningen i det Store taget foregik meget sent, gik store Quantiteter af Varen varm, medens den opbevarede paa Flodfartøjerne.

Dette har foranlediget betydelige Erstatningsansvar, ligesom det selvfølgelig har vanskeliggjort Salget. Mange Ladninger antages at være afsendt for egen Regning i Konsignation.

I Mai betalte England for middels Kvalitet 16 sh.—16 sh. 3 d pr. 304 lb engl. cif. Østkysten; men senere faldt Priserne stærkt.

By g. Hvad der hidbragtes af denne Artikel, konsumeredes paa Stedet. Prisen var ca. S. Rb. 1.40 pr. Pud.

Lin, hvoraf en stor Del er gaaet til Amerika, udviste et Overskud af ca. 23 000 Pud mod foregaaende Aar. Forretningerne i denne Vare udmærkede sig ved stor Regelmæssighed, da de herværende Priser holdt sig fast fra Januar Maaned med S. Rb. 44—45 pr. 10 Pud I Zabrak, S. Rb. 49—50 for IV Krone, S. Rb. 54—55 for III Krone, S. Rb. 58—59 for II Krone og S. Rb. 61—62 for I Krone. Derhos vare Forretningerne ret livlige, og de anførte Priser maa have givet herværende Kjøbmænd en god Profit.

Tow & Codilla. Det samme gunstige Udfald lader sig ikke notere for denne Artikels Vedkommende. Udlandets Priser vare under hele Forretningsperioden hurtigt og stærkt vigende. Saaledes betalte Scotland i Februar for Codilla 2 og for Tow Halvdelen 1 og Halvdelen 2 (hvilke sædvanlig pleie at staa i samme Pris) £ 22 og endog £ 23 Cif; men i Mai Maaned kun £ 20, — alt pr. Ton à 63 Pud. I Løbet af Navigationen faldt Priserne yderligere. Selvfølgelig gik ogsaa Priserne her paa Stedet ned, nemlig fra S. Rb. 30.00 pr. 10 Pud til S. Rb. 27, hvad der bevirkede, at Forretningerne kun gik slæbende.

Exporten af Sælhundtran og Skind var som Følge af den ubeldige Fangst betydeligt mindre end Fjoraarets; men desuagtet var Priserne ikke høje, da Markedet var fyldt fra andre Fangsteder. Hersteds gik Prisen paa Tran neppe over 2 Rubel pr. Pud.

Fjær. For urenset Rypefjær betaltes her S. Rb. 5.50—6.50 pr. Pud.

Hvid Terpentint kostede her S. Rb. 1.40—1.50 pr. Pud; Rød, (den saakaldte Tjæreolie) 30—40 Kop.

Oliekager fabrikeres ikke her paa Stedet; men opkjøbes i Indlandet. De opnaaede i England indtil £ 7 pr. Ton Cif.

Tjære. Heraf gaar de tykke Sorter 4 og 5, for det meste til England og solgtes til 6 sh. 3 d—6 sh. 7 d pr. Tønde fob. Archangelsk. De tynde Sorter, 1, 2 og 3 gaar for det meste til Holland og opnaaede dersteds fl. 6¼—6½ pr. Tønde Cif. De russiske Priser fluktuerede næsten ikke og holdt sig paa S. Rb. 2.70 for 4 og 5, R. Rb. 3.00 for 3 og S. Rb. 3.30 for 2 og 1 Sort.

Beg. For denne Artikel betalte Englænderne 3 sh. 3 d—3 sh. 4½ d pr. 112 engl. $\mathcal{H}$ fob. Archangelsk; Hollænderne, fl. 125—135 pr. 2400 Kilo Netto Cif. hollandsk Havn. De russiske Priser fluktuerede saagodtsom ikke, og blev der for det meste betalt 47 Kopek pr. Pud.

Tunger er for største Delen exporterede til London, hvor man for Oxetunger af Vægt 20 $\mathcal{H}$ Dusin betalte 10 d pr. engl. $\mathcal{H}$ og for ditto af Vægt 18 $\mathcal{H}$ pr. Dusin 8 d. For Rensdyrtunger paa 7 $\mathcal{H}$ Dusinet betaltes 1 sh. 4 d pr. $\mathcal{H}$.

Lastematter blev hovedsagelig solgt til England efter Priser af indtil 62 sh. 6 d pr. 100 St. cif.

Træl原因. Udlandets Priser vare særdeles gode, og betalte f. Ex. England for de gangbareste Dimensioner Furuplanker £ 13—10 sh. for I, £ 10—10 sh. for II, £ 7—10 sh. for III og £ 6—10 sh. for IV f. o. b. For Granplanker £ 7—10 sh. for I, £ 6—5 sh. for II og £ 5—10 sh. for III f. o. b. pr. Petersburger Standard. Sagbrugseierne har derfor, trods de høje Indkjøbspriser for Tømmeret, tjent ganske godt. Træl原因en er som bekjendt Archangels vigtigste Exportartikel. Dens Middelværdi sees anslaaet til 65 Rubel pr. Petersburger Standard, hvilket for 61151½ Standard (Exporten i 1892) giver en Sum af S. Rb. 3974847.50. I dette Kvantum er indbefattet alle Sorter Træl原因, som Planker og Bord af Gran og Furu, Dealends, Stav, høvlede Bord samt rails and broomhandles. I Archangels Fogderi haves 10 Damp- og 1 Vandsag; i Holmegaards Fogderi 1 Vandsag. Alle disse Brug købe sit Tømmer næsten udelukkende hos Archangels og Vologdas Domænestyrelser. Tømmeret sælges ved Auktioner, der afholdes i Slutningen af September. I 1892 afholdtes disse Auktioner i Archangelsk den 28, 29 og 30 September under en livlig Konkurrence fra Sagbrugseiernes Side. Til Salg var ialt udbudt 1428593 Stokke til en samlet Værdi efter Taxten af 1459066 Rubel. Efterspørgselen beløb sig til 2987216 Stokke til en Værdi af 4439154 Rubel med et Overbud over Taxten af 28.6 %.

Salget beløb sig for Archangels Guvernements Vedkommende til 803732 Stokke og 3351 Kubikfavne Ved til en samlet Værdi af 1084788 Rubel, med et Overbud over Taxten af 23.4 %. For Guvernementet Vologdas Vedkommende beløb Salget sig til 407530 Stokke til en Værdi af 655319 Rubel, med et Overbud over Taxten af 45 %. Træl原因 fra Vologdas Guver-

nement exporteredes udelukkende over Archangelsk, medens Trælaster fra Archangels Guvernement tillige exporteres fra Onega, Soroka, Kem, Mesen og Kovda, hvor der paa hvert Sted for Tiden er 1 Sagbrug i Gang, i Mesen 2 Sagbrug.

Forskjellen i Overbudene for begge Guvernementernes Vedkommende søger sin Forklaring deri, at Taxterne i Archangels Guvernement omtrent ere 22 % høiere end i Vologdas.

Saa store Overbud som i 1892 vides endnu aldrig at have fundet Sted, og kan kun forklares ved, at Udbuddet af Tømmer er alt for lidet i Forhold til Sagbrugenes Behov. Størsteparten af Brugene arbeide kun 7 à 8 Maaneder, enkelte endog kun 5 à 6. En anden vigtig Faktor var Rubelens lave Kurs i England, hvorhen næsten al Archangels Trælaster gaar; Efterspørgselen i Frankrige bliver mindre fra Aar til Aar.

Nedenstaaende Tabel udviser Distriktets Trælastexport de sidste 5 Aar:

A a r	Arch.	Onega.	Soroka.	Kem.	Keret.	Mesen.	Tilsammen.
1888 . . .	52 396	8 107	4 828	-	-	5 408	70 739
1889 . . .	54 531	11 937	4 845	2 480	-	5 335	79 128
1890 . . .	36 650	6 589	4 748	3 672	-	5 308	56 967
1891 . . .	66 272	3 386	5 893	6 163	-	5 243	86 957
1892 . . .	61 151	3 387	4 129	7 218	2 267	7 357	85 609

Foranstaaende Oversigt, der i det væsentlige hviler paa Opgaver fra Archangels Exporthuse, tager, som tidligere bemærket, intet Hensyn til Samhandelen med det nordlige Norge, ligesaa lidt som til Importen af de forskjellige Varer, der indføres til Hvidehavets Havne. Da dertil kommer, at Handelsstandens og Toldstyrelsens Statistiker ere ordnede efter forskellige Systemer, gjengives nedenfor, i Lighed med tidligere Aar, et Uddrag af den ved Archangels Toldkammer førte samlede Statistik for Hvidehavets Havnes Export og Import, idet der dog ogsaa her skjælnes mellem Export og Import i videre Forstand og Export og Import til og fra det nordlige Norge.

Import.

Fra norsk Finmarken indførtes i russiske Kystfartøier:

1. Til Archangelsk i 224 Fartøier, drægtige 16 450 Tons, hvoraf 11

Dampskibe:

Fisk, tørret og saltet	Pud 711 546 til Værdi S. Rb. 515 112
Salt	” 2 304 - — — 430
Vildtskind	” 309 - — — 6 037
Tran	” 73 - — — 100
Maskiner og Værktøi	” 1 846 - — — 17 329
Slibe- og Møllestene	” 1 425 - — — 1 515
Kolonialvarer, Kaffe, Vine	” 221 - — — 2 441
Manufakturvarer og diverse andre Varer	- — — 11 291

S. Rb. 554 255

2. Til Onega, Suma, Soroka og Mesen indførtes i 16 Fartøier, drægtige 842 Tons.

Fisk, tørret og saltet	Pud	46 394	til Værdi S. Rb.	31 394
Salt	”	562	- — —	273
Slibe- og Møllestene og andre Varer	”	190	- — —	267
Vildtskind	”	50	- — —	300

S. Rb. 32 292

Samlet Import fra norsk Finmarken S. Rb. 586 547

Fra andre udenrigske Steder, hovedsagelig fra England og Hamburg, indførtes:

1. Til Archangelsk: Korn Pud 138 382, Værdi S. Rb. 130 000, Salt 99 907, S. R. 12 920, Stenkul 253 938, S. R. 22 983, Cokes 12 348, S. R. 3 030, Slibe- og Brynestene 15 212, S. R. 10 140, Mursten, Ler, Cement 17 149, S. R. 2 480, Kridt 12 404, S. R. 300, Klorkalk, Natron og Kali 2 766, S. R. 3 525, Olie og Malervarer 1 376, S. R. 4 873, Metaller, forskellige 1 145, S. R. 2 087, Maskiner og Maskinarbeider 4 069, S. R. 36 353, Haandværks- og Fabrikarbeide 3 500, S. R. 18 350, Vine, Brændevin, Porter og Øl 2 449, S. R. 19 981, Kaffe & diverse Kolonialvarer 1 535, S. R. 12 277, 1 Fartøi af Jern S. R. 10 000, Diverse andre Varer S. R. 851, tilsammen S. Rb. 290 150.

2. Til Archangelsk indførtes fra Murman: Lever & Tran 1 034 Pud Værdi S. Rb. 1 877, Medicintran 87, S. R. 260, Vildtskind 7, S. R. 1 204, Diverse andre Varer 38, S. R. 238, tilsammen S. Rb. 3 579.

3. Fra Finland til Archangelsk indførtes: Haand- og Fabrikarbeider S. R. 129. Import fra Steder udenfor Finmarken S. Rb. 293 858.

Distriktets samlede Import i 1892 S. Rb. 880 405

— — — - 1891 — 762 718

hvoraf fra norsk Finmarken — 563 484

Export.

Til norsk Finmarken udførtes i russiske Kystfartøier:

1. Fra Archangelsk i 184 Fartøier, dr. 14 180 Tons, hvoraf i 10 Dampskibe: Mel & Gryn Pud 221 017, S. Rb. 311 328, Hvedemel, Havre & Ærter 1 653, S. R. 2 471, Smør 677, S. R. 5 897, Kjød 4 026, S. R. 12 430, Tougværk 956, S. R. 7 144, Hø 7 435, S. R. 2 546, Birkenæver 24 218, S. R. 14 160, Poteter 490, S. R. 245, Tjære 3 206, S. R. 1 849, Træmaterialier 234 847, S. R. 20 419, Diverse andre Varer 4 164, S. R. 1 918, tilsammen S. Rb. 380 407.

2. Fra Onega, Soroka, Suma, Kem og Mesen udførtes i 36 Fartøier, drægtige 2 024 Tons: Rugmel & Havregryn Pud 4 083, Værdi S. Rb. 5 876, Smør 212, S. R. 1 626, Kjød 181, S. R. 519, Hø 2 300, S. R. 1 300, Træmaterialier S. R. 8 656, Diverse andre Varer S. R. 305, tilsammen S. R. 18 282. Export til norsk Finmarken S. Rb. 398 689.

Til andre udenrigske Steder:

1. Fra Archangelsk: Havre Pud 1 684 369, Værdi S. Rb. 942 034, Lin 120 811, S. R. 477 644, Linsæd 117 149, S. R. 130 790, Oliekager 87 720, S. R. 40 139, Tow & Codilla 113 484, S. R. 292 372, Huder & Vildtskind 12 799, S. R. 57 989, Fjær 2 949, S. R. 31 490, Smør 935, S. R. 8 292, Kjød 654, S. R. 5 305, Æg S. R. 35 437, Tran 12 354, S. R. 24 144, Tjære og Beg 1 122 851, S. R. 315 987, Terpentin 15 103, S. R. 14 152, Matter S. R. 23 495, Trælast Standard 61 151, S. R. 2 369 502, Diverse andre Varer S. R. 4 848, tilsammen S. Rb. 4 773 618.

2. Fra Onega: Trælast Standard 3 387 Værdi S. Rb. 64 943. 3. Fra Soroka: Trælast Standard 4 129 Værdi S. Rb. 307 740. 4. Fra Kem: Trælast Standard 7 218, Værdi S. Rb. 270 495. 5. Fra Keret: Trælast Standard 2 267, Værdi S. Rb. 56 150. 6. Fra Mesen: Trælast Standard 7 457, Værdi S. Rb. 283 001, tilsammen S. Rb. 982 329.

Export til udenrigske Steder udenfor Norge	S. Rb. 5 756 147
Distriktets samlede Export i 1892	— 6 054 836
— — — — 1891	— 6 797 389
hvoraf til norsk Finmarken	— 430 576

Nedenstaaende Tabel udviser Distriktets Export de sidste fem Aar:

	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
Archangels Export til Udlandet .	5 634 377	5 601 064	4 303 958	5 584 301	4 773 518
Onegas, Sorokas, Kems, Kerets og Mesens Export til Udlandet .	836 871	1 153 727	857 013	782 512	982 329
Distriktets Export til Udlandet (Finmarken undtagen). . . .	6 471 248	6 754 791	5 160 971	6 366 813	5 756 147
Distriktets Export til Finmarken	485 882	545 039	517 734	430 576	398 689
Distriktets samlede Export . . .	6 957 130	7 299 830	5 678 705	6 797 389	6 054 836

Nedenstaaende Tabel udviser Samhandelen mellem norsk Finmarken og Konsulatdistriktet de sidste fem Aar:

Aar.	I m p o r t .				Samlet Import- værdi.	Aar.	E x p o r t .				Samlet Export- værdi.
	Fartøier.		Forskjellige Fiskevarer.				Fartøier.		Forskjellige Kornvarer.		
	Ant	Tons.	Pud.	S. Rb.			Ant	Tons.	Pud.	S. Rb.	
1888	284	18 611	952 750	734 259	759 610	1888	267	18 129	535 994	405 246	485 885
1889	292	14 411	809 826	664 281	691 353	1889	289	14 365	547 003	488 603	543 039
1890	314	17 394	845 688	485 530	517 718	1890	293	16 514	519 635	441 753	517 734
1891	271	17 740	771 981	526 211	563 484	1891	240	15 754	318 736	357 543	430 576
1892	240	17 292	757 940	586 547	586 547	1892	220	16 204	227 753	319 675	398 689

Som i forrige Aarsberetning meddelt blev der fra den russiske Styrelses Side, tiltrods for det i Aarets første Del herskende almindelige Forbud mod Export af Kornvarer, givet Tilladelse til, at Pomorerne, til Opretholdelse af sine Handelsforbindelser med Norge, kunde udføre et samlet Kvantum af 200 000 Pud Kornvarer. Her anføres, i fri Gjengivelse, det væsentligste Indhold af de for denne Export emanerede Regler:

1) Det tilkommer Archangels Guvernør eller de Lokalmyndigheder, han dertil bemyndiger, at afgjøre, hvor stort Kvantum Kornvarer hver enkelt af de Pomorer, som derom indgive Ansøgning, skal have Ret til at udføre. Herom udstedes til vedkommende Pomor et in duplo affattat Dokument.

2) Kontrollen med de fastsatte Kvantas Indlastning paaligger Toldvæsenet, eller, hvor saadant ikke findes, Grænsevagten eller Politiet.

3) Ved Indlastningen fremviser Pomorerne de fra Guvernøren eller anden dertil bemyndiget Person modtagne Dokumenter, der skulle tjene som Grundlag for Kontrollen med Indlastningen. Et af Exemplarerne tilstilles Archangels Toldkammer, efterat først vedkommende Pomor paa samme har undertegnet en Erklæring, gaaende ud paa, —

at han forpligter sig til, inden sex Maaneder efter Skibets Afseiling at fremlægge i Archangels Toldkammer en af russisk Konsul i Norge attesteret Bevidnelse om, at han har indført til Norge, og dersteds borttusket mod Fisk det hele Kvantum Kornvarer, der blev indtaget i Fartøiet, og som ikke er bragt tilbage til Rusland igjen, —

eller i modsat Fald at betale i Bøder den tredobbelte Værdi af det Kvantum Kornvarer, der ikke er borttusket mod Fisk i norske Havne og ikke bragt med tilbage til Rusland.

4) Vicekonsulerne i Norge skal, under Overopsyn af Konsulen i Finmarken kontrollere Indførselen til Norge af de fra Rusland udførte Kornvarer.

5) I Anledning denne Kontrol skal de russiske Konsuler under hele Navigationstiden have Opmærksomheden fæstet paa Tuskhandelens Priser i Norge, og i Henhold til disse anføre paa de af Pomorerne medbragte Exportdokumenter det Minimum af Fiskevarer, der i Henhold til Ovenstaaende, af dem skal udføres til Rusland.

6) Ved Sammenligning af det Exemplar af Exportbevidnelsen, Pomorerne medbragte fra Norge, med det Exemplar, der ved Skibets Indlastning blev tilstillet Toldkammeret, sættes dette istand til at kontrollere Pomorerne Forretninger i Kornvarer og Fisk og til at træffe de Forføjninger, der efter Omstændighederne maatte paakræves, — enten Indfordring af de foreskrevne Bøder, eller Tilbagelevering af det Dokument, ved hvilket Pomorerne forpligtede sig til i Tilfælde at betale saadanne. —

Disse Regler kom dog faktisk kun til delvis Anvendelse, idet Exportforbudet ud paa Sommeren i sin Helhed blev ophævet. Om nogen Kontrol med Anvendelsen af det til Norge exporterede Mel blev der saaledes ikke Tale.

Da Exporten blev frigjort var imidlertid den største Del af Pomorerne allerede afseilede herfra, som Følge hvoraf det til Norge exporterede Kvantum Kornvarer kun ubetydeligt kom til at overstige det oprindelig bevilgede Kvantum af 200 000 Pud. Som af foranstaaende Tabel fremgaar, udgjorde det samlede Exportkvantum nemlig kun 227 000 Pud.

Tuskhandelen i Norge har imidlertid vist sig at have saa dybe Rødder, at flere Pomorer, efter hvad det berettes, skal have forsynet sig med Mel i Tromsø og for dette tilbyttet sig Fisk. Melhandlerne i Norge havde ogsaa, i Anledning Exportforbudet i Rusland, forsynet sine Lagere med specielt Hensyn til at kunne imødekomme Pomorerne forøgede Behov. Selv om

Forbudet ikke var blevet delvis ophævet for Hvidehavets Vedkommende allerede ved Navigationens Aabning, vilde der følgerig neppe være indtraadt nogen Mangel i Norge.

Som et interessant Factum kan det i saa Henseende ogsaa noteres, at Konsulatet i Begyndelsen af Aaret 1892, medens Exportforbudet endnu var i Kraft, og paa en Tid, da man ikke kunde forudse det Prisfald paa Melet, der indtraf udover Vaaren, modtog en Forespørgsel fra Tromsø om, hvorvidt Archangelsk vilde faa Behov for Tilførsel af Mel fra Norge.

Melpriserne i Archangelsk, der i Løbet af Vinteren 1891—92 vare gaaede op til S. Rb. 1.80, vare ved Skibsfartens Aabning igjen sunkne ned til S. Rb. 1.30—1.35 pr. Pud. Fra dette laveste Niveau hævede de sig, som Følge af Exportens Frigivelse, atter lidt efter lidt i Sommerens Løb, indtil der i August Maaned noteredes S. Rb. 1.50 pr. Pud.

Det Mel, der kom i Handelen i 1892, var for den allerstørste Del tilført fra Ruslands nordlige Guvernementer, der paa Grund af den usædvanligt rige Høst, der indtraf i Guvernementet Vologda 1891, havde seet sig istand til ogsaa at forsyne de sydligere liggende, nødlidende Egne med større Partier Kornvarer. Under almindelige Omstændigheder er det, som bekjendt, netop fra de samme Egne at Archangelsk modtager en større Del af sin Melforsyning.

Uagtet Melexporten til Norge i 1892 ikke engang omfattede Halvdelen af det Kvantum, der som Regel udføres, og var næsten 100 000 Pud mindre end i det foregaaende Aar 1891, som indtil da repræsenterede den mindste Export, der i mange Aar havde fundet Sted, saa har dog Pomorerne forstaaet i Norge at erhverve et Fiskekvantum af indpaa 760 000 Pud. Den i 1888 stedfundne enestaaende store Tilførsel oversteg kun med ca. 200 000 Pud Fiskeimporten i 1892.

Dette viser, at Pomorerne maa have raadet over Midler, der under almindelige Omstændigheder ikke komme til Anvendelse eller ialfald ikke i saa stor Udstrækning som dette Aar. Af saadanne Midler kan nævnes flere.

1. Forøget Export af andre Artikler end Kornvarer.
2. Anvendelse af kontante Penge enten til direkte Indkjøb af Fisk, eller til i Norge at erhverve Varer, passende for Tuskhandelen, navnlig Mel.
3. Kjøb af Fiskevarer paa Credit.
4. Forøget Deltagelse i de ved Norges Kyst foregaaende Fiskerier.

Antagelig ere flere af disse Midler i større eller mindre Udstrækning komne til Anvendelse, uden at det dog for alles Vedkommende kan konstateres herfra.

Hvad Rolle saaledes f. Ex. Russernes Fiskeri under den norske Kyst har spillet i 1892, specielt sammenlignet med det foregaaende Aar, kan ikke oversees. Men det fortjener at bemærkes, at der fra Hvidehavstrakterne, Vaaren 1892, afreiste til Murmanskysten 4 à 500 flere Fiskere end i 1891, og det synes ikke usandsynligt, at denne Omstændighed ogsaa kan have havt Indflydelse paa det i Norge af den russiske Almue drevne Fiskeri. Paa den anden Side fremgaar det af Korrespondancer, der i sin Tid har været indtagne i Archangels officielle Tidende, at Fiskeribefolkningen paa Murman for en Del har været afholdt fra at indfinde sig i Norge, ved at erfare de Forholdsregler, som dersteds vare trufne i Hensigt at forhindre Omgaaelser af den gjældende Fiskerilovgivning.

Med Hensyn til Erhvervelse af Fisk for rede Penge, direkte eller indirekte da har vistnok de faa Pomorer, der raade over saadanne Midler, i 1892 gjort en usædvanlig stærk Brug af samme.

Hvad angaar Exporten af andre Artikler end Kornvarer, kan mærkes, at næst efter Mel er Træmaterialier den vigtigste Artikel for Pomorernes Export. En stor Del af disse Materialier, ja vel egentlig det hele Kvantum, er som bekendt hentet fra Hvidehavets Sagbrug og repræsenterer disses for det europæiske Marked ikke egnede, lidet værdifulde Forraad. Disse Materialier har dog gennem Tiderne havt en ikke uvæsentlig Betydning for det nordligste Norge; men har i de senere Aar maattet taale Konkurrence som Følge af Tilførsler af bedre Virke søndenfra i det nordlige Norge, navnlig fra Namsos. Pomorernes Trælaster spillede saaledes kun en mindre væsentlig Rolle under Hammerfests Gjenopbygning, uagtet Hovedmarkedet for Afsætningen netop er paa dette Sted. Ifølge Toldvæsenets Opgaver var Værdien af Trælaster, exporteret til Norge, følgende:

	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
S. Rb.	19 453	17 278	30 265	33 236	29 074

Heraf sees, at Exporten, tiltrods for Tilførslerne sydfra, dog er steget forholdsvis ikke ubetydeligt siden Hammerfests Brand i 1890, og at den forøgede Efterspørgsel følger ogsaa er kommet Pomorernes Trælaster til gode.

Naar undtages Birkenæver og Hø, for hvilke Artiklers Vedkommende der i 1892 opgives at have fundet en større Export Sted end i de forudgaaende fire Aar, viser dog ikke Tabellerne, ligesaa lidt for Trælastens, som for de øvrige Hovedartiklers Vedkommende (Smør, Kjød og Tougværk) nogen iøjnefaldende Forøgelse i dette Aars Udførsel til Norge. — For Tougværkets Vedkommende er Exporten paafaldende konstant, og har i de sidste fem Aar udgjort omtrent 950 Pud om Aaret.

Af de foran indførte Tabeller sees det, at hvorvel Antallet af til Norge udexpederede Fartøier i 1892 har været adskilligt mindre end i de foregaaende fire Aar, saa var deres samlede Tonnage dog omtrent af samme Størrelse som sædvanlig. Reduktionen i Antallet af Skibe maa altsaa være gaaet ud over de smaa Fartøier, hvis Eiere formentlig for en større Del repræsenterer de mindre bemidlede Elementer af Pomorbefolkningen.

Foruden fra Norge dækkes som bekendt det Archangelske Markeds Behov for Fiskevarer ogsaa ved Udbyttet af de russiske Fiskeres egen Fangst paa følgende tre Fangstfelter: Murmanskysten, Hvidehavet, Novaja Semlja.

Antagelig som Følge af Melmangelen og Exportforbudet Vinteren 1891—92, sees den tilvoksende Fiskerbefolkning paa Murman, som før nævnt, at have været forøget med 400—500 Mand, sammenlignet med forudgaaende Aar. At der i Hvidehavstrakterne maa have været ledig Arbeidskraft synes ogsaa at følge af den Reduktion i Antallet af til Norge udexpederede Fartøier, der ovenfor er paapeget. Formentlig er derved en Del Individuer bleven henvist til at søge sit Livsophold ved Deltagelse i Fiskeriet paa Murman.

Forholder dette sig saaledes, saa har der i 1892 ved Exportforbudets Hjælp virkelig været opnaaet nogen kunstig Beskyttelse for de murmanske Fiskerier.

Disse har ogsaa i 1892 givet et Udbytte, der er adskilligt større end det vanlige Udbytte i et Middelsaar. Medens Murmans aarlige Fiskekvantum med et rundt Tal ansættes til 400 000 Pud, af hvilke Halvdelen gaar til St. Petersburg og Halvdelen til Archangelsk, saa leverede Kysten i 1892 til sidstnævnte Marked adskilligt over 300 000 Pud, samtidig med at Forsendelserne fra Murman til St. Petersburg ikke uvæsentlig oversteg, hvad Tilfældet er i et Middelsaar.

Archangels Markeds Forsyning med Fiskevarer i 1892 skal i sin Helhed have omfattet følgende Kvantum:

Fra Norge	711 546 Pud
- Murman	363 535 „
- Hvidehavet	37 485 „
- Novaja Semlja	2 698 „

Tilsammen 1 115 264 Pud

Større Kvanta afsendtes dog om Høsten fra Archangelsk til St. Petersburg.

Ved Navigationens Aabning noteredes paa Archangels Torv en Pris af S. Rb. 1.00—1.20 pr. Pud saltet Torsk. I Sommerens første Del gik Prisen efterhaanden op til S. Rb. 1.30—1.60. Da Høsttilførslerne imidlertid viste sig at være rigelige, gik Priserne i August Maaned atter nedad, indtil de under Høstmarkedet fikseredes ved følgende Tal:

Fiskepriserne under Høstmarkedet 1892.

		1ste Sept.	15 Sept.	30 Sept.
Torsk stor	S. Rb.	1.00—1.15	1.15	1.00
— middels	—	0.80—0.85	0.90	0.80—0.85
Sej stor	—	0.65—0.70	0.60—0.63	0.65
— smaa	—	0.40—0.45	0.40—0.45	0.45
Hyse	—	0.50—0.60	0.60	0.55
Stenbit	—	0.70—0.80	0.80	0.75
Kveite	—	2.00—2.50	2.25—3.00	2.80
Rodskjær	—	3.50—3.60	3.75	3.40
Tørsei	—	2.20	1.80	1.65
Sild pr. Td.	—	4—8—11	2.50—12.00	2.50—6.50

Ved Bedømmelsen af denne Prisliste maa imidlertid bemærkes, at næsten al tilført Fisk, saavel saltet som tørret, afhændedes i Markedets første Halvdel. Nogle større Partier Sild bleve derimod tilført sidst i Markedet.

Tilførselen af Sild var i det Hele taget usædvanlig stor, vel nærmest som Følge af de rige Sildefiskerier paa den norske Kyst. Der skjelnedes paa Markedet i 1892 mellem 3 forskellige Sorter Sild, nemlig:

I. Udsøgt pakket stor Sild af ensartet Størrelse.

II. Samfængt nyfisket Salt, styrtet i Tønden sammen med Salt.

III. Restbeholdningen af Finmarkens Agnsild.

Det sees af Prislisten, at alle tre Sorter forefandtes ved Markedets Begyndelse. I Midten af samme var II Sort udsolgt; men ny Forsyning modtoges ved Markedets Slutning, til hvilket Tidspunkt imidlertid I Sort i sin Helhed var afhændet.

Ikke alene Fisken; men ogsaa Silden importeredes i sin Helhed paa Pomorfarthøier for russisk Regning. Ogsaa Silden er da toldfri.

Sort I var en Nyhed her paa Markedet. Opkøbere fra Vologda udtalte sig meget anerkjendende om samme. I Vologda foregaar i større Maalestok Ompakning af Sild og sammes Forsendelse til det Indre af Rusland. Ogsaa af Hvidehavets Sildefangst gaar store Masser over Vologda.

Til dette Aars Archangels Marked hidførtes kun et ringe Kvantum Hvidehavssild. Prisen varierede fra 40—60 Kopek pr. Dunk.

Pomorerne har været ganske vel tilfreds med Resultatet af deres Transaktioner i 1892.

Fiskerierne paa Murman.

Fiskernes Overfart til Murman tog sin Begyndelse den 23 Februar, gl. St. De første, der ankom til Kola, var 35 Finlændere. Over Rasnavalok fulgte senere, fra 8—27 Marts, 1484 Russere, deriblandt 151 Drenge og 7 Kvinder. Af dem passerede gennem Kola til Vestsiden 450 voxne Fiskere og 32 Drenge. De øvrige 876 Voxne, 119 Drenge og 7 Kvinder, toge fra Rasnavalok den direkte Vei til de forskjellige Fiskevær paa Østsiden.

Den 12te Marts ankom Dampskibet Tschischow fra sin Vinterstation i Jekaterinehavn til Kola. Dermed var Muligheden af Fiskernes hurtige Fordeling til de forskjellige Vær givet. Endnu saa sent som den 21 April var Vaarfisket paa Murman endnu ikke begyndt, hvorfor Fiskerne fra Østsiden begav sig vestover, enten til de russiske Fiskevær vestenfor Kolafjorden eller til Norge, hvor Fiskeriet paa denne Tid gik godt, og hvor der fandtes tilstrækkelig Forsyning af Agn.

Fra Fiskeværene Teriberka og Gawrilowa meldtes det dog, at Fiskerne dersteds i større eller mindre Udstrækning havde fundet sig foranlediget til at forblive hjemme, da de frygtede Følgerne af de Foranstaltninger, den norske Styrelse havde truffet i Hensigt at forebygge Omgaaelse af den norske Fiskerilovgivning. Derimod laa alle øvrige Fiskevær paa Østsiden paa denne Tid øde.

Denne Fiskernes Trang til under den første Del af Fisketiden at drage vestover og derved gaa Fiskeriet imøde forøges ogsaa som Følge af, at Murmanskysten paa denne Tid af Aaret som Regel er utilstrækkelig forsynet og Priserne paa Livets første Fornødenheder som Følge deraf overordentlig høie. I 1892 gik Prisen paa Rugmel op lige til S. Rb. 2.20 pr. Pud, Smør kostede fra 35—50 Kopek Pudet, Salt fra 30—45 Kopek Pudet og selv til denne Pris næsten uerholdeligt.

Disse Forhold forandre sig som Regel først, naar Pomorfartøierne og Dampskibene ankomme fra Archangelsk. Priserne pleie da pludselig at falde, ofte indtil 50 %. I Fiskeværet Teriberka noteredes den 8de Mai følgende Priser paa fersk Fisk:

Torsk		40—45	Kopek Pudet
Hyser		20—25	— —
Kveite		S. Rb. 1.60	— —
Stenbit		25	— —
Flyndre		25	— —

Fisket vilde paa denne Tid været godt, hvis det ikke havde været hindret af Storm og Uveir. Desuden begyndte Kobben at vise sig.

I Mai Maaned var Fiskeriet særdeles godt ved Vaideguba. Først i Juni Maaned dukkede der op et rigt Fiske ved Gawrilowa og Teriberka medens samtidig Fisket begyndte at aftage vestenfor, som Følge hvoraf alle Fiskerne ved Juli Maanedes Begyndelse vare dragne østover. Paa Grund af Saltmangel holdtes imidlertid lave Priser:

Torsk fra		35—55	Kopek Pudet
Hyse		15—20	— —
Kveite		150—170	— —

Som tidligere anført var det opfiskede Kvantum paa Murman dette Aar usædvanlig stort.

Murmanskystens Forbindelse med Vardø.

Herom foreligger der nogle Udtalelser fra den russiske Konsul i Finmarken, nemlig i hans Aarsberetning fra 1891. I denne hedder det:

Jeg har i mine tidligere Rapporter og Indberetninger altid fremhævet den exceptionelle og voxende Betydning som Byen Vardø paa Grund af dens Handelsforbindelser med den murmanske Kyst og som Centrum for Finmarkens Fiskerier, har for Russerne. Antallet af russiske Baade, der samle sig paa Vardø tidligt om Vaaren og om Høsten, overstiger langt Antallet af pomorske Handelsfartøier, der ankomme til samme Sted, og dette Antal er, som det vil sees af nedenstaaende Tabel, i stadigt Voxende.

	1887.	1888.	1899.	1890.	1891.
Antal Baade . . .	144	218	239	382	443

Disse Tal forklare ogsaa, hvorfor den norske Regjering fra anstundende Vaar har til Hensigt at træffe Forholdsregler til Forhindring af det Proformasalg af russiske Baade til norske Kjøbmænd, der en Tid lang har været praktiseret, og indskrænke de russiske Fiskeres Virksomhed til de ved norsk Lov bestemte Fiskevær, saaledes som ogsaa fastsat i Traktaten af 1838.

Som Følge af de Masser af Sælhunde, der hver Vaar optræde paa Murman og forjage Fisken, ere Russerne nødsagede til at forlade sine Fiskeleier dersteds og drage over til den fremmede Kyst.

Handelssamkvæmmet mellem Vardø og den murmanske Kyst i 1891 er i tabellarisk Form fremstillet af den russiske Vicekonsul paa Vardø og gjengives nedenfor. Af Tabellen vil det sees, at der under Aarets Navigation paa russiske Baade er bragt til Vardø Varer fra den murmanske Kyst til en Værdi af S. Rb. 18 536.45 og til Murman udført fra Norge, for et Beløb af S. Rb. 30 885.

Fortegnelse over de Varer, der i Aaret 1891 paa russiske Baade ere tilførte Byen Vardø:

Baadenes Antal 443, Besætningernes Antal 1 772, Drægtigheden 2 658 T.

	Kvantitet.	Værdi.	Pris.
		Rub.	Rub.
Hø	18 840 Pud	7 536.00	0.40
Multer	22 Ankere	242.00	11.00
Ved	34 Favne	238.00	7.00
Ferskt Kjød	27 Pud	74.25	2.75
Ryper	675 Stkr.	135.00	0.20
Bjørneskind	1 —	20.00	20.00
Levende Kjør	90 —	2 250.00	25.00
— Faar	300 —	1 200.00	4.00
— Oxer	11 —	385.00	35.00
Lax	182 Pud	819.00	4.50
Tørfisk	66 "	198.00	3.00
Saltfisk	1 265 "	759.00	0.60
Torsketran	974 "	2 142.80	2.20
Spæk	1 334 "	1 431.00	1.00
Grakse	216 "	84.40	0.40
Hvaltran	680 "	1 020.00	1.50

Fortegnelse over de Varer, der i Aaret 1891 paa russiske Baade ere udførte fra Byen Vardø:

	Kvantitet.	Værdi.	Pris.
		Rubl.	S. Rb.
Rugmel	3 162 Pud	4 110.60	1.30
Havregryn	120 ”	204.00	1.70
The	60 ”	1 200.00	20.00
Sukker	250 ”	1 125.00	4.50
Kaffe	80 ”	2 000.00	25.00
Skjorter	1 000 Stkr.	2 200.00	2.20
Rom	100 Ankere	1 000.00	10.00
Tobak	19 Pud	760.00	40.00
Bord	300 Stkr.	240.00	0.80
Parafin	15 Td.	346.00	23.00
Salt	425 Pud	106.25	0.25
Tomtønder	30 Stkr.	30.00	1.00
Kul	250 Pud	50.00	0.20
Angler	500 000 Stkr.	1 200.00	2.40
Poteter	130 Pud	65.00	0.50
Fortømmer	150 000	250.00	0.1.66 ² / ₃
Forskjellige Varer	—	16 000.00	—

Toldfriheden paa Murmanskysten.

Som bekendt har der i en lang Aarrække hersket fuldstændig Toldfrihed paa Murmanskysten.

For nogle Aar siden forlangte imidlertid det russiske Finantsministerium den herværende Guvernementsforvaltnings Udtalelse om, hvorvidt de Forrettigheder, der ved Forordning af 1876 var tilstaaede Indvandrerne paa den nævnte Kyst, havde vist sig at medføre de forventede heldige Resultater, samt om, hvorvidt Forholdene i Mellemtiden maaske havde forandret sig saaledes, at Rettighederne nu burde bortfalde.

Udtalelserne fra Archangels Guvernør gik ud paa, at nogle af de nævnte Rettigheder fremdeles burde forblive i Kraft; medens derimod andre, og blandt dem først og fremst Retten til toldfri Indførsel af udenlandske Varer, uden Skade kunde ophæves.

Til Begrundelse af denne sin Opfatning gjorde Guvernøren gjældende, at paa den Tid, da de systematiske Bestræbelser for Kolonisation af Murman tog sin Begyndelse, vare de norske Markeder de eneste, hvorfra Kystens Beboere kunde erholde Forsyning af sine Livsfornødenheder; men at dette Forhold gjennengaaende har forandret sig med Udviklingen af det Archangelsk—Murmanske Dampskibsselskab, hvis Skibe om Sommeren regelmæssigt trafikere Kysten, og ved hvis Formidling Kystens Beboere fra Archangelsk af ville kunne forsynes med alle Fornødenhedsgjenstande undtagen Fiskekroge og udenlandsk Salt; men disse Artikler, hvis Fortrin ikke benegtes, ere allerede ved de bestaaende Love erklærede toldfri paa Murman, og der behøves følgerig ikke for deres Skyld at opretholdes nogen særlig Forordning.

Hvad derimod angaar de øvrige udenlandske Varer, Manufakturvarer, Kolonialvarer etc. hvis toldfri Indførsel blev tilladt ved Forordningen af 1876, da tog Guvernøren bestemt Ordet for, at de for Fremtiden burde indgaa under den almindelige Toldtarifs Bestemmelser.

Derimod havde for Øie ikke alene Unødvendigheden i økonomisk Henseende af en saadan lettet Tilgang for udenlandske Varer; men ogsaa de mange Ulemper, som dermed er forbundne for Kystens Beboere.

Da nemlig det ovennævnte Dampskibsselskabs Skibe under sin Befaring af Kysten tillige anløbe Byerne Vardø og Vadsø og dersteds modtage udenlandsk Last, maa de ved Ankomsten til Archangelsk underkaste sig alle de Formaliteter, der ere en Følge af, at de har anløbet udenlandsk Havn. Derved foranlediges ikke alene Tidsspilde; men ogsaa Udgifter til Stempelmærker o. s. v., ganske bortseet fra, at Vareafsenderne paa Murman fra derværende Politi maa erhverve og i Archangelsk fremlægge en Bevidnelse om, at angjældende Varer ere af russisk Oprindelse og ikke indførte fra Udlandet.

Ulemperne ved den nu gjældende Toldfrihed blev særlig iøinefaldende i 1891, som Følge af dette Aars Misvæxt, og det deraf foranledigede Exportforbud for Kornvarer. Da nemlig Murmanskysten ligger udenfor det russiske Toldgebet, vilde, under Exportforbudet, Kornvarer heller ikke kunne været exporteret did, og for Kystens Forsyning var det selvfølgelig nødvendigt at erhverve en speciel Tilladelse, der imidlertid ikke blev givet uden paa Betingelse af, at enhver, der afsendte Kornvarer til Murman, forpligtede sig til senere at fremlægge en Bevidnelse om, at det Kvantum saadanne Varer der var blevet ham tilladt at udføre af Toldgebetet, ogsaa virkelig var blevet udlosset paa Murman.

Tiltrods for Guvernørens ovennævnte Udtalelser blev det dog i 1890 bestemt, at Indvaanerne paa Murman fremdeles skal have Ret til toldfrit at modtage saavel til eget Forbrug som til Salg i Kolonierne og paa hele den murmanske Kyst udenlandske Manufaktur-, Kolonial- og andre Varer, og det uanseet, om de indføres paa russiske eller udenlandske Skibe.

At Guvernørens Mening saaledes blev underkjendt skyldes udelukkende fiske Hensyn. Man fandt nemlig, at Organiseringen af et effektivt Toldopsyn paa den lange og lidet beboede Kyst — og uden et saadant Kontrolapparat skulde enhver Bestemmelse om Toldafgifters Erlæggelse forblive et dødt Bogstav — vilde være forbundet med saa betydelige Udgifter for Statskassen, at man heller fik finde sig i de Ulemper, der ere forbundne med, at Murmanskysten fremdeles, som hidtil, forbliver Porto franco.

Novaja Semljas Kolonisering og kommercielle Frigjørelse.

Af en i Archangels officielle Tidende indtaget Artikel om Udviklingen af Kolonien paa Novaja Semlja finder jeg at burde gjengive Følgende:

Fra gammel Tid har Øgruppen Novaja Semlja, trods sin Fjernhed og Ubeboethed, været besøgt saavel af de russiske Pomorer, som af de norske Fangstmænd, der alle har villet tilgodegjøre sig Øernes Rigdom paa Polar-dyr. Fra Aaret 1840 at regne er imidlertid Antallet af russiske Fartøier stadig gaaet tilbage, medens Antallet af norske derimod er jævnt voxet. Aarsagen til dette de russiske Fangstexpeditioners Frafald er, foruden i Øens Ubeboethed, tillige at søge i Hvidehavshavnens ufordelagtige Beliggenhed og deres Tilfrysning fra tidligt paa Høsten til langt ud over Vaaren og det derved bevirkede Forhold, at Russerne ikke kunne komme frem til

Fangstfeltet før 2½ Maaned senere end Nordmændene, og igjen maa forlade samme langt tidligere paa Høsten end sidstnævnte. Russerne kan, som Følge heraf, ikke tage Del i den rige Fangst, der foregaar tidligt paa Vaaren og sent paa Høsten. At overvintre paa Novaja Semlja har Pomorerne ikke dristet sig til, da de i Tilfælde af Skibbrud ikke vilde kunne finde nogetstomhelst Tilflugtssted paa Øen.

Fra 1870 af er man imidlertid begyndt at fæste en mere aktiv Opmærksomhed paa disse Forhold. Paa Fiskeværet Kostin Schar opførtes i 1872 Øens første Hytte, og snart begyndte man at omgaaes med Tanken paa Oprettelse af en Redningsstation, der, foruden at virke i Overensstemmelse med sit filantropiske Øiemed, tillige ved sin Tilværelse skulde levere det faktiske Bevis for Øgruppens Henhøren under det russiske Rige. Det russiske Redningsselskab tog Sagen i sin Haand med det Resultat, at der af Statsmidler blev stillet et Beløb af 25,000 Rubel til Disposition for Fremme af Foretagendet.

For disse Midler opførtes i 1877 Stationens Bygninger, samtidig med, at der fra Mesens Tundraer blev overført 6 Samojedfamilier, hvem Opsynet med Stationen blev overdraget. Forat Samojederne tillige skulde kunne drive Jagt og Fiskeri blev de udstyrede med de fornødne Redskaber og Levnetsmidler for det første Aar.

Fra Aaret 1880 har et af det Archangelsk-Murmanske Selskabs Dampskibe aarlig gjort to regelmæssige Ture til Øen, og derfor oppebaaret en Subsidie af 5 000 Rubel Aaret. Forsaavidt var altsaa Muligheden tilveiebragt forat Redningsselskabet, under hvilket Stationen fremdeles sorterede, aarligt skulde kunne forsyne de derværende Samojeder med alle Fornødenheder, hvilke forudsattes dækkede ved Afhændelse i Archangelsk af deres i Aarets Løb indvundne Fangstudbytte.

Resultaterne stemmede dog ikke med Selskabets Forventninger. Da Samojedernes Forsyning gennem Redningsselskabet kun blev effektueret inden meget snævre Grænser og tildels paa mindre heldigt valgte Tidspunkter, saa de samojediske Kolonister sig nødsaget til at afhænde sine Produkter enten til Pomorerne eller ogsaa, og det fortrinnsvis, til Nordmændene, naar disse med sine Fartøier ankom til Øen tidligere paa Vaaren end det ovennævnte Dampskib. Hverken Pomorer eller Nordmænd, der hver Vaar forefandt Samojederne i eu sørgelig Forfatning efter den lange Vinters, paa Grænsen af Hungersnøden, henslæbte Liv, undlode til egen Fordel at benytte sig af denne Omstændighed, idet de overlod Samojederne forskjellige uundværlige Artikler, saasom Mel, Krudt, Bly o. s. v. i Bytte mod Produkterne af deres Fangst, men kun paa Grundlag af Priser, der vare aldeles ødelæggende for Samojederne og under Tilhjælp af Brændevin, der gjorde dem end mere eftergivende og medgjørlige.

Naar saa Dampskibet ud paa Vaaren ankom til Novaja Semlja, viste Samojederne sig at være udplyndrede til Skindet, og ikke i Besiddelse af noget, hvormed de kunde betale de dem fra Redningsselskabet oversendte Provisioner. For Mangel paa Tilsyn forfaldt ogsaa efterhaanden Stationens Bygninger.

For igjen at bringe Redningsstationen og dens Kolonister paa Fode, blev den i 1887 henlagt under Archangels Guvernør, der paany lod Bygningerne sætte i forsvarlig Stand og samtidig overførte til Øen en liden Trækirke, istandbragt ved Midler, der indsamledes ved frivillige Bidrag. Til Samojedernes geistlige Betjening blev en Munk sendt over paa Øen.

Da en Del Samojeder havde ytret Ønske om at bosætte sig ved Matotskin Schar, blev dersteds en liden Hytte opført. Hovedkolonien er beliggende i Karmakula.

For at gjøre en Ende paa Samojedernes Udsugning af Pomorer og Nordmænd, besluttede Guvernøren fra 1889 af aarligt at sende en af sine Embedsmænd op til Øen i Hensigt at modtage fra Samojederne, for hver enkelt Regning, Udbyttet af hans Fangst og afsætte samme i Archangelsk til de virkelige gjældende Priser, og for det derved indkomne Beløb at opkjøbe paa billigste Maade alle for Livet paa Novaja Semlja fornødne Artikler. I Forbindelse hermed blev en Feltskjær ansat ved Kolonien, der ved Siden af sine egentlige Funktioner tillige har at forestaa Forvaltningen af Forraads-husene, og at besørgede den dermed forbundne Regnskabsførsel, samt at føre Tilsyn med Koloniens Bygninger.

Forat gjøre Seiladsen langs den farlige Kyst fra Karmakula op til Matotskin Schar mulig, blev i 1889 en Søofficier sendt derop forat beskrive Kysten og foretage de fornødne Maalinger. Efter Tilendebbringelsen af dette Arbejde er det Dampskib, der aarlig besøger Novaja Semlja, blevet forpligtet til ved hver Tur at forlænge sine Reiser op til Matotskin Schar og de der boende Samojeder.

Med disse Foranstaltninger ansees en bedre Tid at være oprundet for den fjerntliggende Ø. I rette Tid blive Kolonisterne nu forsynede med alt fornødent, ja saagar med Luxusartikler som The, Sukker, Tobak o. s. v. Samojedernes Energi er vaagnet, og med forøget Kraft har de taget fat paa Udnyttelsen af Stedets Næringskilder, hvis Udbytte øges Aar for Aar. Takket være de fordelagtige Priser, efter hvilke deres Produkter nu afsættes og deres Fornødenhedsartikler indkøbes, erholde nu aarligt et kontant Overskud af 50 — 300 Rubel hver, og det uagtet der nu tilstilles dem et fire Gange saa stort Kvantum Varer som tidligere. I de sidste Aar ere Samojederne begyndt at reise til Archangelsk for selv at indkøbe sine Varer, hvoriblandt moderne Skydegeværer og forskellige Sorter Sirts og Klæde. Flere af dem har ladet sine overskydende Penge indsætte i Archangels Sparekasse.

Forventningerne med Hensyn til Virkningerne af den indførte geistlige Betjening skildres som fuldt ud at være gaaet i Opfyldelse. Samojederne besøge Kirken ikke alene paa Helligdagene, men ogsaa før og efter enhver Udreise paa Havet.

Ogsaa som Redningsstation har Kolonien gjort meget godt, og gjentagende er skibbrudne Søfolk, hvoriblandt ogsaa Nordmænd, blevne optagne dersteds og reddede fra Undergang.

Under de oven skildrede gunstige Vilkaar, der nu bydes, antages det som sikkert, at Kolonisationen af Novaja Semlja vil gaa fremad, hvad der, i Forbindelse med den paagaaende Kolonisation af Murmanskysten, vil være til ikke liden Hjælp for Russernes økonomiske Udvikling i disse ugjæstmilde Trakter.

Til Beskyttelse af Russernes Rettigheder i disse Farvand vil fra 1893 af et Krigsskib blive beordret til at krydse i Ishavet, og Fangstmænd af andre Nationaliteter vil følgelig let kunne resikere Ubehageligheder, hvis de ikke respektere de folkeretslige Regler for Havets Benyttelse eller sikre sig Bevismidler for, at de ikke har krænket russiske Rettigheder.

C. A. Falsen.

Triest.

Skibsfarten 1892.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	1	519	-	-	1	519	-	-	4 381
” andre Lande til Ho- vedstationen	45	17 469	2	805	47	18 274	-	-	152 502
Ialt	46	17 988	2	805	48	18 793	46	17 484	156 883
II. Afgaaede.									
Til andre Lande fra Ho- vedstationen	38	15 248	12	4 437	50	19 895	-	-	115 934
Ialt	38	15 248	12	4 437	50	19 895	48	18 376	115 935

Af svenske Skibe ankom 2 do. 1 258 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Fartøier Kr. 1 056—74, af svenske Kr. 60—65. Expeditionsafgifter af norske Exp. Kr. 120,50, af svenske Kr. 23,74.

Aarsberetning dateret 17 Juli 1893.

De regelmæssige Dampskibslinier gjorde faa Forretninger, medens de uregelmæssige aldeles ikke gav noget Udbytte. Grunden ligger i den uhyre Trælastudførsel fra det nærliggende Fiume, hvorhen endogsaa Skibe fra Triest seilede i Ballast for at faa Udførselsvarer.

Fragtbetingelserne var meget begrændset. For Seilskibe til Marseille og Cette 9—10 frcs. pr. Ton à 42 franske Kubikfod. For Bordeaux anvendtes ikke længere Seilskibe, men Dampskibe, især for Bjelkeudførsel med 9 — 12 frcs. pr. fransk Ton à 42 franske Kubikfod.

Kun i de sidste Maaneder indtraadte en Forandring heri; Skibe blev uden Forskjel fragtet med Bjælker efter Vægt pr. 1 000 Kg., til stor Skade for Rederne. Fragterne vexler mellem 10½ og 11 frcs. for Bordeaux, 9—10 frcs. for Cette for Ton Vægt. De for Norge og Sverige bestemte Varer blev sendt med den engelske Wilsonlinie med Omladning i Hull.

Som Følge af Handelstraktaten mellem Østerrige og Italien var Vinindførselen betydelig, saa at, medens der i 1891 kun indførtes 40 880 400 Kg., var Indførselen i 1892 56 226 900 Kg.

Fra Norge ankom direkte 651 000 Kg. Tørfisk, 20 200 Kg. Sild og 27 200 Kg. Fiske- og Levertran. Indirekte kom fra Norge via Hull 7 200 Kg. Tørfisk, 87 700 Kg. Fisketran, via Hamburg 228 500 Kg. Tørfisk, 930 800 Kg. Fisketran, og via Italien 390 900 Kg. Tørfisk.

Med norske Skibe indførtes fra andre Lande: Apelsiner og Citroner

318 723 Kasser, Essentser 354 Kolli, forskellige Slags Olier 656 Kolli, Gjør 772 Kolli, Mandler 343 K., Farvetræ 967 Stkr., afrikansk Græs 780 K., Bord og Props 22 134 Stkr., Planker 13 141 Stkr., Jern 900 Tons, Tørfisk 9 000 Kg., Harpix 8 035 Fade, Svovl 4 550 K., Vin 203 K., Summak 344 K.

Med norske Skibe udførtes til andre Lande: Bord 183 970 Stkr., Props 62 349 Stkr., Stør 152 097 Stkr., „Tragbaume“ (Testoni) 147 152 Stkr., Bord for Frugtkasser 179 635 Stkr., sammensatte Frugskasser 23 777 Stkr., forskellige Trævarer 15 722 Stkr., Græskarfrø 3 951 Kolli, Korn 450 K., Bønner 4 558 K., diverse 7 686 K.

Indførselen fra Norge og Sverige udgjorde 1892 en Værdi af 236 374 Gulden.

Ind- og Udførselen i norske og svenske Skibe udgjorde i 1892 en Værdi af fl. 2 530 632 mod i 1891 fl. 2 830 503.

Den østerrigsk-ungarske Handelsflaade bestod i 1892 af 187 Dampskibe dr. 106 556 Tons og 1762 Seilskibe dr. 114 935 Tons.

Otto von Leitenburg.

Rio de Janeiro.

Skibsfarten 1892.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Kr. (1 £ Kr. 18)
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	3	1 582	-	-	3	1 582	-	-	52 560
” Norge til Vicekonsuls- stationerne	-	-	-	-	-	-	-	-	-
” Sverige til Hovedsta- tionen	3	860	-	-	3	860	-	-	28 728
” Sverige til Vicekon- sulsstationerne	1	442	-	-	1	442	-	-	16 200
” andre LandetilHoved- stationen	93	64 455	1	455	94	64 910	-	-	1 813 824
” andre Lande til Vice- konsulstationerne . .	363	152 626	40	15 083	403	167 709	13	2 701	3 408 282
Ialt	462	219 965	42	15 538	504	235 503	13	2 701	5 319 593
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	-	-	-	-	-	-	-	-	-
” Norge fra Vicekon- sulstationerne	-	-	4	1 404	4	1 404	-	-	-
” andre Lande fra Ho- vedstationen	20	7 671	85	57 212	105	64 883	-	-	141 894
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	104	32 076	310	146 995	414	179 071	12	2 494	685 296
Ialt	124	39 747	399	205 611	523	245 358	12	2 494	827 190

For Reparation eller for Ordre ankom til Distriktet 25 Skibe dr. 10 851 Tons.

Af svenske Skibe ankom 99 dr. 37 886 Tons. Erlagte Konsulatafgifter for norske Skibe £ 860—11—11, for svenske Skibe £ 130—13—1, ialt £ 991—5—, , hvoraf ved Hovedstationen £ 264—2—7, og ved Vicekonsulsstationerne £ 727—2—5, hvoraf Halvdelen tilfaldt Vicekonsulerne med £ 363—11—2.

Aarsberetning dateret 5te August 1893.

I forrige Aarsberetning er paavist, at vor Fart paa Distriktet siden 1884 er betydelig øget. Jeg tror ogsaa her til Sammenligning at burde anføre Zifrene for sidste fem Aar.

Til Distriktet ankomne norske Fartøier:

1888	.	.	.	.	.	.	424	dr.	198 638	Tons
1889	.	.	.	.	.	.	566	"	267 427	—
1890	.	.	.	.	.	.	544	"	259 065	—
1891	.	.	.	.	.	.	721	"	351 155	—
1892	.	.	.	.	.	.	504	"	235 503	—

Fra Distriktet afgaaede norske Fartøier:

1888	.	.	.	.	.	.	416	"	192 462	—
1889	.	.	.	.	.	.	565	"	269 338	—
1890	.	.	.	.	.	.	543	"	260 976	—
1891	.	.	.	.	.	.	686	"	332 253	—
1892	.	.	.	.	.	.	523	"	245 398	—

Det vil heraf sees, at Aaret 1892 opviser en mindsket Fart, der dog snarere kan betragtes som en Standsning end som en Tilbagegang. Formindskelsen i Antal og Tonnage viste sig nemlig hovedsagelig ved Hovedstationen. Aarsagen var dels ugunstige økonomiske Forholde paa Stedet, dels Vanskeligheder med Losningen i Havnen og med Transport fra denne til det Indre, hvilket allerede havde ladet sig mærke i de sidste Maaneder af 1891, men blev føleligt i 1892, særligt fra Juni af, og som med Nødvendighed maatte paavirke Indførselen og Handelsvirksomheden i det Hele. Ved enkelte Vicekonsulsstationer derimod øgedes Farten betydeligt, saaledes i Santos trods alle lokale Vanskeligheder og Ulemper; ligesaa i Pernambuco og Parà, hvilket sidste Sted synes at gaa fremad. Hvad Santos og dets specielle Forholde angaar, samt de Tab eller Fordele, vore Fartøier der have havt, er der af mig redegjort i et større Antal specielle Indberetninger.

Den ved Hovedstationen indseilede Bruttofragt udgjorde:

	Indgaaende.	Udgaaende.	Sum	mod 1891 og 1890.
Af norske Fartøier	£ 100 768	£ 7 883	£ 108 651	£ 205 101 £ 194 699.

Fragnetjenesten ved Hovedstationen er saaledes i afvigte Aar bleven formindsket med £ 96 450. Det maa herved erindres, at Antallet ankomne Fartøier i 1891 ved Hovedstationen var 219 dr. 135 134 Tons, medens det i 1892 kun var 100 dr. 67 352 Tons.

For hele Distriktet tilsammen opgik Fragnetjenesten til

	Indgaaende.	Udgaaende.	Sum	mod 1891 og 1890.
Af norske Fartøier	£ 290 117	£ 45 955	336 072	£ 508 552 £ 480 689.

Da Farten i 1893 atter viser Tendents til nogen Stigen, er det at haabe at denne Standsning i Udbyttet snarlig udjævnes.

Ved Hovedstationen udførtes følgende Mønstringsforretninger: Paamønstringer paa norske Fartøier: 75 Svenske, 113 Nordmænd, 76 Udlændinge, ialt 264. Afmønstringer paa norske Fartøier: 30 Svenske, 86 Nordmænd, 70 Udlændinge, ialt 186. Der anmeldtes følgende Rømninger fra norske Fartøier: 3 Svenske, 22 Nordmænd, 16 Udlændinge, ialt 41. Der efterlodtes i Aarets Løb fra norske Fartøier: 11 Svenske, 20 Nordmænd og 19 Udlændinge. Der døde fra norske Skibe 6 Svenske, 23 Nordmænd og 10 Udlændinge, ialt 39.

Nærmere Data angaaende disse Døde ligesom angaaende deres Efterlændskaber ere blevne hjemsendte i specielle Indberetninger eller tilkjendegivne vedkommende fremmede Landes Autoriteter.

Ligeledes ere specielle Meddelelser efterhaanden indsendte angaaende Udlæg gjorte i Distriktet for Skibbrudne eller efterladte Syge. Disse beløbe sig for norske Søfolk til Rs. 14 944 670, hvoraf i Parå for to forliste Skibsbesætninger, der hjemsendtes til Europa, Rs. 5 784 § 800. For Emigranters Hjemreise udlagdes Rs. 2 721 § 500.

Fra Generalkonsulatet hjemsendtes forskellige Fragtbeløb og Deposita tils. Rs. 40 387 § 100. Arvemidler efter afdøde Svenske Rs. 4 040 § 890, efter afdøde Norske Rs. 4 651 § 829, efter afdøde Udlændinge (der havde været bosatte i Sverige eller Norge) Rs. 623 § 000.

I Aarets Løb er der bleven hjemsendt for norske Sømænd Hyrebeløb til en Sum af Rs. 3 869 § 000, (modsvarende £ 177—8—9).

De inden Dissriktet værende svenske og norske Skibe have i Aarets Løb erlagt følgende Konsulatafgifter:

for svenske Fartøier	£ 130—13—1	eller Rs.	2 663 § 369
„ norske	— „ 860—11—11	„ „	17 766 „ 023.

Sum £ 991—5— „ eller Rs. 20 429 § 392.

Expeditionsafgifterne beløb sig til Rs. 913 § 776 (ved Hovedstationen).

Epidemiforholdene i Rio de Janeiro og Santos, Lossevanskeligheder i begge Havne; Spørgsmaale vakte ved Fartøiers tvungne Forseiling fra hele den brasilianske Kysts Havne til Ilha Grande i Kvarantæne, øgede fremdes det ved Generalkonsulatet udførte Arbeide, saa at dette antog usædvanlige Proportioner. Brevvexlingen repræsenteredes ved 1 058 ankomne Skrivelser og 1 258 afgaaede Skrivelser.

Jeg skal i det Følgende efter de Kilder, der tidligere have staaet til Generalkonsulatets Raadighed, samt de Oplysninger, der fra forskjelligt Hold have kunnet indhentes, berøre den Skibsfartsbevægelse, der paa brasiliansk Omraade i Aarets Løb i det hele har fundet Sted samt den lokale Handel og de indenlandske Næringsforholde i sin Almindelighed.

Skibsfarten paa det hele Distrikt var i 1892 idethele livlig. Ogsaa dette Aar tog Hovedstaden den største Anpart af denne Virksomhed. Ved at sammenligne de hertil ankomne Skibes Antal med det for 1891, opdager man imidlertid nogen Tilbagegang, ikke alene for svensk og norsk Fart, men for alle fremmede Flags Vedkommende, undtagen det engelske, der endog viser højere Zifre end i 1891. Heraf udledes, at det engelske Flag i 1892 paa andre Lande har havt mindre Sysselsættelse end vanligt, og britiske Skibe derfor have taget sin Tilflugt til endel af de Befragtninger, væsentlig fra engelske Havne, der ellers tilfalde fremmede, særlig vore

Fartøier. Der ankom i 1892 til Rio de Janeiro i oversøisk eller udenrigsk Fart følgende Skibe:

Tydske, ankomne 144, afgaaede 117, Argentinske, ankomne 30, afgaaede 20, Østerrigske, ankomne 11, afgaaede 13, Belgiske, ankomne 15, afgaaede 23, Brasilianske, ankomne 61, afgaaede 40, Danske, ankomne 12, afgaaede 4, Franske, ankomne 164, afgaaede 152, Græske, ankomne 1, afgaaede 1, Spanske, ankomne 4, afgaaede 3, Hollandske, ankomne 3, afgaaede 2, Engelske, ankomne 592, afgaaede 507, Italienske, ankomne 100, afgaaede 92. Nordamerikanske, ankomne 80, afgaaede 81, Norske, ankomne 90, afgaaede 77, Uruguayske, ankomne 18, afgaaede 8, Portugisiske, ankomne 29, afgaaede 20, Russiske, ankomne 6, afgaaede 4, Svenske, ankomne 19. afgaaede 23, tilsammen ankomne 1 379, afgaaede 1 187 Skibe.

Af disse ankomne Skibe vare 614 dr. 513 146 Tons Seilskibe og 765 dr. 1 435 401 Tons Dampskibe. Af de afgaaede vare 513 dr. 452 834 Tons Seilskibe, medens 674 dr. 1 403 513 Tons vare Dampskibe. Af de brasilianske Skibe i udenrigsk Fart vare ingen Seilskibe, kun Dampskibe; disse repræsenterede: ankomne 41 071 Tons og afgaaede 32 283 Tons og udgjordes væsentlig af de Paketbaade, der gaa paa Montevideo, Buenos Ayres og Asuncion.

Sammenlignes de sidste Aars udenrigske Fart paa Rio de Janeiro, findes følgende Tal:

Ankomne Skibe.			Afgaaede Skibe.		
1888	. .	1 196 dr. 1 495 410 Tons.	1 072	dr. 1 407 239 Tons.	
1889	. .	1 375 „ 1 275 527 —	1 181	„ 1 163 316 —	
1890	. .	1 359 „ 1 842 513 —	1 150	„ 1 672 650 —	
1891	. .	1 680 „ 2 287 912 —	1 387	„ 2 088 301 —	
1892	. .	1 379 „ 1 948 547 —	1 187	„ 1 856 347 —	

Hvad Kystfarten angaar, have fremmede Skibe ogsaa i 1892 i nogen Grad taget Del i samme. Nedenstaaende Oversigt viser Omfanget heraf for Rio de Janeiros Vedkommende:

Tydske Skibe, ankomne 91, afgaaede 103, Argentinske, ankomne 1, afgaaede 4, Østerrigske, ankomne 11, afgaaede 10, Belgiske, ankomne 1, afgaaede 3, Danske, ankomne 1, afgaaede 6, Franske, ankomne 41, afgaaede 47, Hollandske, ankomne 3, afgaaede 4, Engelske, ankomne 62, afgaaede 98, Italienske, ankomne 22, afgaaede 28, Nordamerikanske, ankomne 19, afgaaede 24, Norske, ankomne 14, afgaaede 35, Uruguayske, ankomne 3, afgaaede 5, Portugisiske, ankomne 15, afgaaede 20, Russiske, ankomne 2, afgaaede 3, Svenske, ankomne 3, afgaaede 6, tilsammen ankomne 289, afgaaede 396 Skibe.

Af disse ankomne Fartøier vare 68 dr. 34 785 Tons Seilskibe, medens 221 dr. 364 103 Tons vare Dampskibe; af de afgaaede vare 127 dr. 60 893 Tons Seilskibe, medens 269 dr. 446 573 Tons vare Dampskibe.

Af Brasiliens egne Fartøier indkom i Kystfart til Rio de Janeiro i 1892 345 Seilskibe dr. 43 689 Tons og 713 Dampskibe, dr. 354 480 Tons, medens der afgik 345 Seilskibe dr. 47 260 Tons og 698 Dampskibe, dr. 365 957 Tons. Heri ere imidlertid selvfølgelig medtagne saavel ganske smaa Seilfartøier som Smaadampskibe, der gaa i regelmæssig Fart paa de nærmeste Punkter af Kysten.

2det Halvaar 1892:

Seilfartøier:	Juli	Aug.	Septbr.	Okt.	Nov.	Dec.	
Kanalen & Lis-							
sabon f. O. .	Nom.	Nom.	Nom.	Nom.	Nom.	Nom.	Kaffe.
Kanalen f. O. sh.	35	35	35	35	35	35	Huder.
Forenede Stater ct.	25	Nom.	25	25	25	25	pr. Sæk.
Dampskibe:							
London . . sh.	30-50	25-50	30-50	30-45	25-35	25-35	pr. 1000 kg.
Liverpool . . sh.	25-30	30	30	30	30	30	" 1015 "
Antwerpen . . sh.	40-45	40-45	30-50	25-45	25-30	25	" 1000 "
Hamburg . . sh.	40	40	45	45	45	35-40	" — "
Havre . . fr.	20	20-25	35	35	35	22½-35	" 900 "
Bordeaux . . fr.	25	30-40	40	40	40	40	" — "
Marseille . . fr.	40	40	50	50	50	50	" 1000 "
Genua . . fr.	70	60	60	55-60	40-55	40-35	" — "
Triest . . sh.	40	45	60-45	40-45	45	35-45	" — "
New-York . ct.	20-25	25	25-30	25-55	25-30	25-30	" Sæk.
New Orleans ct.	40	30	30	Nom.	Nom.	40	" —
Galveston .	Nom.	Nom.	Nom.	Nom.	Nom.	Nom.	" —

Hvad der skibedes fra Rio de Janeiro i Dampskibe, var væsentlig Kaffe. Seilskibene befragtedes hovedsagelig for at bringe Huder til Europa, og mindre Partier Kaffe til Kapstaden og Port Elizabeth. Den Kvarantæne, der i Aarets Løb paalagdes mod Skibe fra Europa og Nordamerika, og som nødte disse til at gaa til Ilha Grande nær Rio de Janeiro, gav Anledning til forskellige Befragtninger af brasilianske og fremmede Dampskibe for at bringe ind til Rio eller Bestemmelsesstedet de Varer, disse Dampere lossede. Stundom leiedes Dampskibe til saadant Brug for £ 500 à 800 pr. Maaned. Derimod var der i Rio mindre at gjøre for Seilskibe som Lægttere mod Aaret før. I Santos tjente adskillige Seilskibe i saadan Anledning betragtelige Beløb. Forsaavidt vore Fartøier angaar, vil dette være bekjendt fra mine specielle Indberetninger om Stedet. Det kan slutningsvis tillægges, at Saltfragterne fra Nordhavnene var ca. 15 sh. pr. Ton (beregnet efter 26 alqueires), Matte-Fragterne fra Paranaguà 1¾ à 1¼ Real (pr. 15 Kilos, 8 Realer — 1 Daler Guld), Kaffe-fragterne til Kapstaden pr. Seilskib £ 300—700 for Reisen.

Finantsliv og Handel. For alle økonomisk Interesserede, der i Keiserdømmets sidste Dage havde seet Kursen holde sig omkring 27 d og endog være over Pari, kunde det ikke være andet end pinligt at se i de følgende Aar dette Forhold gradvis ændres, — at se Pengemarkedet paavirket af tøilesløs Spekulation, at se Statskassen indviklet i voxende Forpligtelser med stigende Vanskelighed for at klare disse, — at se Priserne paa alle Levnetsmidler stige og Pengenes Værd falde, — at iagttage Kompagnier, der efterhaanden maatte likvidere, efterladende betydelige Tab og Skuffelser. En Kurs af 10 d under en Del af 1892 angiver denne jævne Udvikling af finantielle Feilgreb, offentlige som private, siden 1889 og deres skjæbnesvangre Følger. Den viser altsaa, at det hele Samfunds økonomiske Stilling var bleven daarligere, selv om muligens enkelte Næringer (f. Ex. Plantageeiernes) ei led, og selv om Handelens Stilling i det første Halvaar af 1892 ikke var ugunstig.

Det var ved det føderative System forudsat, at de enkelte brasilianske Stater skulde have egne Indtægtskilder for at bestride hver sine Udgifter, paa samme Tid som Unionen erholdt sine til Bestridelse af sælles Udlæg. Medens saaledes visse Udførselspaalæg ere „estadaole“ (d: tilhøre Staterne selv) er Indførselstolden „federal“ (d: tilhører Unionen.) Efter at man efterhaanden havde udskilt fra Unionens Indtægter, hvad der skulde tilhøre Staterne, viste det sig i 1892, at næsten alle disse fik Indtægtsbudgetter, der gav Overskud. Særlig ville São Paulo og Pará snart bevise, at deres lokale Hjelpekilder sikre dem en betydelig Velstand. Kun Parahyba, Piahy og Goyaz sluttede sine lokale Budgetter for 1891 med Underskud, og det blev nødvendigt for Unionen i 1892 at give hver af dem en Understøttelse af en halv Million Milreis (500 Contos).

Unionens egne Finantser viste derimod en tilsvarende uheldig Stilling. Ved Aarets Begyndelse var Hr. Rodriguez Alves fremdeles Finantsminister. Af de Opgaver, denne har fremlagt over Statskassens Stilling, sees for 1889, at den ordinære Indtægt var: 148 102 000 Milreis, den extraordinære 12 738 000, ialt 160 840 000, medens Udgiften var: ordinær 157 434 000 Milreis, specielle Bevilgninger 28 732 000, ialt 186 465 000. Medens der herved fremkom et Deficit af Milreis 25 325 000, forefandtes der som Modvægt herimod Deposita, Udbytte ved Emission af Papirpenge og ved Laan, af Milreis 258 925 000. Fradraget nævnte Deficit fandtes der altsaa en Reserve af Milreis 233 600 000, eller naar fradrages det med forskellige Kreditoperationer forbundne Nettoudlæg Milreis 142 690 000, en endelig Saldo for Aaret af M. 90 910 000. — I det følgende Aar stillede Sagerne sig saaledes; Indtægter ordinære, M. 173 541 000, extraordinære 21 469 000 eller ialt M. 195 010 000; Udgift M. 219 263 000, altsaa Deficit M. 24 252 000. Som Modvægt herimod havdes ovennævnte Saldo fra 1889 med Indtægt deraf, ialt M. 94 723 000, hvorved fremkommer et Plus af M. 70 471 000, eller med Tillæg af Nettobeholdning af Bankdeposita etc. for Aaret M. 49 011 000, ialt en Saldo af M. 119 482 000. For 1891 leveres approximative Data: Indtægt Milreis 227 971 000, Udgift 232 393 000, Deficit altsaa 4 421 000, men med Modvægt i Deposita fra Banker M. 26 912 000 en Saldo af 22 490 000 elser med Tillæg af Udbyttet af forskellige Kreditoperationer M. 59 732 000, en antagen endelig Saldo for Aaret af Milreis 82 222 000. For 1892 leveres følgende beregnede Zifre: Indtægt M. 201 664 000, Udgift M. 208 006 000, eller med Tillæg af forskellige specielle Bevilgninger 14 482 000, en Deficit af M. 21 184 000. For 1893 beregnede det fremlagte Budget en Indtægt af Milreis 233 368 000 og en Udgift af M. 197 309 000, hvilket altsaa skulde gjøre en Deficit usandsynlig. En saadan paa 20 à 30 Millioner Milreis er imidlertid anseet mulig. Det vil saaledes sees, at vistnok har i de nævnte Aar Budgettets Indtægtsside en stigende Tendents til Fremgang, men ogsaa Udgifterne øges i urovækkende Grad, saa at Ligevægten stadig kun tilveiebringes gjennem Udbyttet af forskellige Kreditoperationer og Laan. — I Mai 1892 optoges hos Huset N. M. Rothschild & Sons et Laan paa £ 1 000 000.

I 1891 havde man ophævet Betaling af Toldindtægten i Guld, men forhøjet Tillægs-Agiften i Papir (50 %), „Taxa addicional“ med 15 %. Der blev af Ministeren i Aarets Begyndelse vakt Spørgsmaal om atter at vende tilbage til Guld, men Handelsstanden fraraadede dette. For at forhøje Toldindtægten vedtog Kamrene en Revision af Toldtariffen, der for 1893 fastsatte en Toldforhøjelse af 30 % paa vævede Sager af Silke og Lin, Likører, forskellige Luxusvarer, Spillekort, Marmor- og Stensager, Krystal

og fint Porcelæn, Peltsværk, Ost, Pølse, Skinker, nedlagte Frugter, malet Papir, Krudt etc. samt lagde tredobbelt Told paa Fyrstikker. Ved dette sidste Paalæg blev det selvfølgelig vanskeligere for udenlandske Fyrstikker at konkurrere med de nationale, der gik fri for ethvert Paalæg. Hidtil har Jönköpings Fabrikat behersket det brasilianske Marked. Det vil ogsaa ialfald for nogen Tid være umuligt at trænge det ud. De tre à fire brasilianske Fabrikker levere kun et middelmaadigt Produkt (det sælges meget billigere), og det er endog kun selve Dypningen, de udføre, saasom Kasser, Stikker, Æsker og Chemicalier til Satsen, indføres. Rio's Handelsforening (Børskomité) udtalte sig til Regjeringen imod dette Paalæg, men uden Nytte, ligesom der forøvrigt ogsaa fremkom Forestilling derimod. — Jeg har i speeiel Beretning omhandlet denne Fyrstiktold. Da disse høiere Toldsatser skulde træde i Kraft fra 1ste Januar 1893, indførtes der store Kvanta af Fyrstikker i December. Uagtet der den 31te December opstod og hærjede en voldsom Brand paa Ilha dos Meloes (hvor de ildsfarlige Sager ligge i Oplag) hvorved Fyrstikker, Petroleum, Terpentin etc. i Mængde opbrændte, forblev der dog, da et Parti Fyrstikker endnu befandt sig i Lægtære og paa en lossende Dampbaad, et større Kvantum af Varen paa Oplag til 1893.

Medens Mange fremdeles ivrede for, at der skulde udstedes mere Papirpenge, da Cirkulationen af Betalingsmiddel syntes at være knap og mange Næringer derfor laa nede, ivrede de Fornuftigere (og mindre Interesserede) for, at det vilde være bedre ved Indløsning at formindske Papirmassen, at forhøje Sedlernes Værdi og saaledes øge Tilliden. Det blev nemlig bemærket, at i Februar 1892 drog Publikum sine Deposita saavel ud af Banco do Brazil som Banco da Republica. Disse havde ved de løbende Rygter hver et Tab af 6 Millioner Milreis, Banco do Brazils Depositokasse gik i Aarets 12 Maaneder ned fra 156 til 121 Millioner Milreis. Finantsministeren, der var af den fornuftigere Mening, opnaaede, at Banco Emissor de Bahia gav Slip paa sin Emissionsret; angaaende dens løbende Sedler blev Arrangement truffet. Under Trykket af dem, der krævede Hjælp for industrielle Næringer gennem Laan af en eventuel Emission (af „Obligationer“, men som dog skulde have Virkning som rentebærende Papirpenge) lod Regjeringen nedsette en Kommission for at afgive Betænkning, og da denne udtalte sig gunstigt, fremlagde Regjeringen sluttelig den 17de Juni for Kamrene et Projekt, hvorved den skulde bemyndiges til at udstede for 100 Millioner Milreis i saadanne Obligationer for deraf at give Laan, et Forslag, som dog Kamrene, da der fra selve den nationale Industri hævdede sig Røster derimod, i Juli forkastede. Sin Tanke om gennem Foranstaltning at bringe Tilliden til Banco do Brazils og Banco da Republicas Sedler til at stige, kunde Ministeren ikke realisere; han traadte i August tilbage og gav Plads for Dt. Sezedello Corrêa. Publikum vidste imidlertid, at Banco da Republica stod daarligt, dens Aktier vare faldne til 41 $\frac{1}{2}$ $\text{R} 500$, og man ansaa dens Fald som et Tidsspørgsmaal. Den før vakte Tanke om en Sammensmeltning af Banco do Brazil (der stod bedre) og Banco da Republica søgtes gennem et Lovforslag realiseret i Oktober, men ingen Lov kom istand. Regjeringen bestemte da ved Dekret af 17de December, at saadan Sammensmeltning paa nærmere bestemte Vilkaar skulde finde Sted i en ny Bank „Banco da Republica do Brazil“ med endelig Kapital af 150 Millioner Milreis, saaledes at denne Bank derefter skulde være den eneste seddeludstedende Bank og med Garantifond i rentebærende Obligationer à 1 000 Milreis Guld à $2\frac{1}{2}$ % aarlig Rente, der inden vis Frist skulde ind-

løses; for de ældre Sedler fra Banco da Republica stillede Regjeringen sig som Garant; imidlertid fik den nye Bank ogsaa Bemyndigelse til at udstede indtil for 100 Millioner Milreis i rentebærende Bonus til Ihændehaveren (der dog er nok en Art Papirpenge), for dermed at give Laan til industrielle Næringer. Hvorvidt dette Forsøg paa af daarlige Materialier at skabe en god Bygning vil vise Frugter, er endnu for tidligt at sige. Foranstaltningens Lovmæssighed sattes under Diskussion i Pressen, indtil Kamrene i 1893 ville udtale sig derom, og angaaende Hensigtsmæssigheden udtalte Almenheden sine Tvivl.

I September saa man sig nødsaget til at skride til betydelige Opoffrelser til Statens Jernbane, Estrada Ferro Central (Rio-São Paulo) og næsten 6 Millioner Milreis i Guld maatte bevilges til Indkjøb og Reparation af Materiel. Dens Tilstand var nemlig (i nogen Grad bevirket ogsaa ved Ulemperne paa den engelske Jernbane fra Santos og de private Linier i São Paulo, med hvilke den stod i Forbindelse) bleven saadan, at Godstransport standsede. Importhandel og Virksomhed havde været ret livlig fra Januar til Juni. Da ændredes Alt. Varer hobedes op i Rio, — uden at Befragtning af Dampere til Santos, for derigjennem at søge Varerne bragte ind i Landet, kunde raade Bod derpaa, — al Handel blev midlertidig næsten umulig og Indførsel standsede for nogen Tid. Da samtidig ogsaa Vanskelighederne i Santos vedvarede, saa Regjeringen sig nødt til, — idet Forsøgene paa at bringe det engelske Jernbanekompagni til at se, at dets egen Interesse og Publikums Krav faldt sammen i at udvide Linie, Materiel og Trafik uden nye urimelige Indrømmelser, vare unyttige — at give Magyana- og Sorocabana-Linierne Privilegium paa at forlænge sine Spor til Santos. Senere bemyndigedes Companhia Paulista til at bringe sin Linie frem til São Sebastião med Sidelinie til Santos. Disse Indrømmelser nødte senere den engelske Jernbane til at søge at blive enig med Regjeringen, dels til at underhandle om Indkjøb af de nævnte Linier, Underhanhlinger, der dog endnu ei have medført positivt Resultat. I hvilken Grad baade Vanskelighederne i Santos og den senere Ophobning i Rio paavirkede det økonomiske Liv i det hele Indland er nærmere berørt i mine specielle Beretninger.

I Aarsberetningen for 1891 omhandlede det, at Kompagnier standsede, ændredes eller likviderede. Bevægelsen fortsattes i 1892. I April indstillede Banco Industrial e Mercantil sine Betalinger. I Juni begyndte Undersøgelser om, hvorledes det stod sig med Empresa Industrial e Colonizadora's Anliggender; samtidigt befandt „Companhia de Ferro Estreito a Chopim“ at være ganske raaddent. I August søgtes aabnet Fallit hos „Companhia Estrada de Ferro Leopoldina“, hvad der blev undgaaet ved en mindelig Ordning med Ihændehaveren af dets Debentures, hvorved disse tilstod et Moratorium. Samtidig søgte Selskaber med store Foretagender som „Comp. Unios Industrial dos Estados“ og „Viazão Ferrea Sapucahy“ at reise Laan i Europa. Compagniet „Empresa de Obras Publicas“ bestræbte sig for atter at opløse sig i sine forskellige Grene, hvorved „Lloyd Brasileiro“ paany blev fri og under sit gamle Navn traadte frem igjen for Almenheden. Et Bolag „Companhia Frigorifica“, der var stiftet med en nominel Kapital af 60 Milioner Milreis, reducerede denne til 18 Millioner.

Medens som nævnt enkelte af de brasilianske Banker i Aarets Løb følte det økonomiske Tryk, hvorunder det hele Samfund led, styrkede flere af de udenlandske Banker alt mere og mere sin Stilling, særlig „London River Plate Bank“ og „London Brazilian Bank,“ medens ogsaa „British

Bank of South America“ og „Banca Allemão“ udfoldede betydelig Virksomhed. Mellem brasilianske Banker hævdede Banco do Commercio sin Stilling som et Institut, der, omend uden synderligere Indflydelse paa Markedet, mødtes med Tillid.

Pengekursen væxlede meget, stundom med pludselige Sprang. Gjennemsnitlig stillede den sig saa pr. Maaned;

P e n g e k u r s .

Maaned.	Kurs.	Maaned.	Kurs.
Januar . . .	12,30 d.	Juli	10,22 d.
Februar . . .	12,06 „	August . . .	10,53 „
Marts	11,75 „	September . .	12,31 „
April	11,50 „	Oktober . . .	14,41 „
Mai	11,12 „	November . . .	12,91 „
Juni	10,84 „	December . . .	13,38 „

Medens Kursen i Aarets Løb var nede næsten ved 10 d i enkelte Øieblikke, naaede den paa den anden Side ogsaa op til ca. 17 d med Tendents til Stigen, hvorpaa den til almen Forundring ligesaa pludselig faldt. Sammenligningsvis kan anføres, at medens Middelkursen for det hele Aar 1892 kan ansættes til 11,94 d eller $11\frac{3}{4}$, var den i 1891 $16\frac{1}{3}$ d., i 1890 $22\frac{5}{8}$ d, i 1889 $26\frac{13}{16}$ d, i 1888 $25\frac{1}{4}$ d.

Importhandel. Indførselen lod sig i Aarets første Halvdel ikke skræmme af Vanskeligheder og var idethele ret livlig, medens den derimod hæmmedes og næsten standsede i den anden. Aarets Indførselshandel regnes derved at være ringere end i 1891. — Af de Varer, der for Norden have Interesse, sees der nogen Forøgelse i Importen af Tjære og delvis i Klipfisk, medens Trælast, saavel hvad svenske og norske som amerikanske angaar, viser Formindskelsen.

Vi skulle nedenfor kaste et Blik paa enkelte Artikler, der enten ere eller kunne blive vigtige for vor Export, eller kunne sysselsætte vor Fragtart.

T r a n . Der indførtes 1 036 Fade og Tønder mod 1 200 à 1 600 i 1891. Priserne vare først 18 à 19 Milreis pr. Fad, steg efterhaanden til 38 à 39 ø 500.

Klipfisk. Den samlede Indførsel heraf var: 49 845 Bøtter, 27 669 Kasser, 11 408 Tønder og 1 595 Halvtønder eller ialt 90 517 Kolli mod 95 804 Kolli i 1891. Medens der i 1892 indførtes mere Bøttefisk, sees der en Formindskelse i Importen af Kassefisk. Rørelsen paa Markedet var følgende:

	Fra Canada:		Fra Norge:	
	Bøtter.	Fade og Tdr.	Halve.	Kasser.
Paa Lager 1ste Januar . .	5 263	500	„	2 089
Der ankom	49 845	11 408	1 595	27 669
	55 108	11 908	1 595	29 748
Forbrug	45 108	10 908	1 395	28 004
Paa Lager 31te December .	10 000	1 000	200	1 744

Ankomsterne fordelte sig saaledes paa de forskjelligs Maaneder:

Maaned:	Fra Canada:		Fra Norge:	
	Bøtter.	Fade og Tdr.	Halve.	Kasser.
Januar . .	13 213	750	300	855
Februar . .	500	3 480	305	2 191
Marts . .	100	"	150	3 085
April . .	100	225	100	1 245
Mai . .	93	1 373	250	1 361
Juni . .	2 550	1 575	190	873
Juli . .	120	1 555	150	4 895
August . .	6 091	575	50	3 531
September .	8 923	275	"	3 370
Oktober .	116	"	"	1 609
November .	9 882	"	"	1 575
December .	8 157	1 600	200	3 079
	49 845	11 408	1 595	27 669

Priserne paa Klipfisk stillede sig i Aarets Løb saaledes:

Maaned:	Fra Canada:		Fra Norge:	
	Bøtter.	Fade og Tønder.	Kasser.	
Januar	39 à 42 ø	34 à 36 ø	42 à 44 ø	
Februar	39 " 40 "	34 " 36 "	43 " 45 "	
Marts	40 " 44 "	35 " 36 "	44 " 47 "	
April	40 " 42 "	35 " 36 "	44 " 47 "	
Mai	" " "	35 " 38 "	48 " 50 "	
Juni	44 " 47 "	34 " 35 "	52 " 54 "	
Juli	" " "	34 " 38 "	55 " 56 "	
August	46 " 47 "	36 " 38 "	45 " 53 "	
September . . .	36 " 42 "	33 " 34 "	36 " 42 "	
Oktober . . .	32 " 38 "	" " "	34 " 36 "	
November . . .	35 " 42 "	" " "	32 " 45 "	
December . . .	38 " 42 "	34 " 35 "	43 " 44 "	

Foruden fra Canada og Norge ankommer der ogsaa til Rio de Janeiro smaa Partier amerikansk Klipfisk, der nyder godt af den ved Traktaten mellem de Forenede Stater og Brasilien fastsatte Toldbegunstigelse. Disse Forsendelser have hidtil ingen egentlig Betydning for Markedet. Hvorvidt Tilvirkning i Staterne foregaar eller kan komme til at foregaa af Klipfisk i nogen Udstrækning, der kan blive farlig for den norske Afsætning, turde være Gjenstand for Opmærksomhed.

Tjære. Der indførtes i 1892 24 331 Fade og Tønder fra Udlandet. Heraf vare 24 193 fra de Forenede Stater og kun 138 fra Europa. Priserne vare ved Aarets Begyndelse 14 à 15 og ved dets Slutning 14 ø 500 à 25 ø efter Partiets Størrelse.

Stenkul. Indførselen var lidt større end forrige Aar, nemlig 454 613 Tons. Heraf var 486 772 fra England og 7 891 fra de Forenede Stater. Indførselen har i de sidste 5 Aar været i jævnt Stigende. Indførselen var næsten udelukkende for Modtagerens egen Regning, Priserne nominelle.

Ø1. Der ankom 59 243 Kasser i 1892 mod 66 426 Kasser og 483 Tønder i 1891. Aarets Kvantum fordeler sig saaledes: Fra England 3 363 Kasser, Tyskland 44 601 Kasser, de Forenede Stater 300 Kasser, Frankrige 10 979 Kasser. Indførselen var imidlertid betydelig større end i 1890. — Priserne vare ved Aarets Begyndelse: for engelske fra 9 til 12 § pr. Dusin, for tysk fra 42 til 50 § pr. Kasse. Ved dets Slutning fra 9 til 10 § 500 pr. Dusin for engelsk, og for tysk fra 46 til 47 § pr. Kasse. Dansk Ø1 solgtes til 47 à 50 § pr. Kasse. Et herværende Skibshandlerfirma forsøgte Import af norsk Ø1. Det er at beklage, at vore Bryggerier ei forsøge at komme ind paa dette Marked, forsøgende at rette sig efter Kundernes Smag og Krav. — De fremmede Ølsorters Mærker vare de samme som nævntes i forrige Beretning.

Smør. Heraf indførtes betydelig mindre end Aaret forud, nemlig 48 945 Kasser mod 57 402 i 1891. Indførselen hidrørte fra følgende Lande: Fra Frankrig 43 665 Kasser, fra England 163 K., fra de Forenede Stater 775 Kr., fra Danmark 1 086 K., fra New Zealand (ved Dampskibslinien derfra) 58 K., fra Italien 3 118 K., fra forskellige Lande 80 K. — Priserne vexlede meget og vare: Forskjellige franske Mærker (Demagny-Isigny, Anatolli, Bretal Frères) 1 § 680 à 2 § 180 pr. engelsk Skaalpund, dansk 1 § 680 à 1 § 980, italiensk 1 § 960 à 1 980, amerikansk 1 § 200 à 1 § 240.

Trælast. Indførselen faldt betydelig.

Af Pino Baltico (svensk, norsk og tysk Last) ankom 12 871 Dusin Planker mod 48 248 $\frac{1}{2}$ Dusin i 1891. Det meste ankom som tidligere for egen Regning, ubetydeligt for Salg. Priserne kunne angives ved Aarets Slutning til 64 à 65 § pr. Dusin for rød Furu og 61 à 62 § pr. Dusin for hvid Furu, af Dimension 3 $\times$ 9 $\times$ 14. Indførselen var størst i Februar, September og November Maaned.

Lasten modtages af følgende Importhuse: Dr. F. Pereira Passos 4 469 Dusin, Chr. Heckscher & Co. 3 303 Dusin, Companhia Geral Commercio e Industria 1 481, C. W. Gross & Co. 1 297 Dusin, Walter Christiansen & Co. 925 Dusin, Quayle Davidson & Co. 913 Dusin, Companhia Luz Stearica 483 Dusin.

Af amerikansk Last ankom i 1891:

Pitch Pine: Der indførtes 25 101 453 Fod mod 34 475 128 i 1891 eller en Formindskelse af 9 373 675 Fod. Ankomsterne af denne Vare fordelte sig saaledes paa de forskellige Maaneder:

Januar 333 770 Fod, Februar 1 306 642, Marts 487 167, April 5 201 488, Mai 406 530, Juni 2 371 079, Juli 1 620 118, August 1 502 597, September 1 700 456, Oktober 1 452 691, November (Intet), December 1 001 305. Priserne vare mellem 68 og 74 § pr. Dusin Planker i første Fjerdingaar, mellem 65 og 70 i andet, mellem 63 og 70 i tredie, og mellem 67 og 72 i fjerde. Det inførte Kvantum fordeler sig paa følgende Afskibningshavne: Pensacola 10 687 216 Fod; Brunswick 3 279 961; Pascagoula 1 027 771; Fernandina 1 100 750; Sabine Point 476 744; Mobile 406 530; St. Mary's 404 871 eller tilsammen 17 383 843 Fod.

White Pine. Der ankom 5 502 161 Fod i 1892 mod 4 470 453 i 1891 eller en Forøgelse af 1 031 709 Fod.

Ankomsterne af denne Vare fordelte sig saaledes paa de forskjellige Maaneder:

Januar 183 119 Fod, Februar 3 515, Marts 1 497 694, April Intet, Mai 787 724, Juni 237 080, Juli 301 454, August 269 005, September 190 442, Oktober 62 054, November 1 073 292, December 896 782 eller ialt 5 502 161. Dette Kvantum fordeler sig saaledes paa følgende Afskibningshavne:

New York 4 354 175; Port Blakeley 942 962; Philadelphia 130 330; Boston 74 694. — Priserne paa White Pine vare: i Aarets 1ste Halvdel mellem 220 og 200 Reis pr. Fod, i dets anden Halvdel mellem 205 og 210 Reis pr. Fod.

Af Spruce ankom der 2 215 449 Fod, 1 331 Fod mindre end i 1891.

Den amerikanske Last indførtes af følgende Handelshuse og Compagnier med efternævnte Kvanta: Companhia Geral de Industria e Commercio 12 320 145 Fod, Viuva W. Guimaraes & Co. 3 879 251, Dr. F. Pereira Passos 2 922 161; Companhia Industrial do Brazil 2 129 659, Norton Megaw & Co. 1 620 218, Estrada de Ferro Central do Brazil 942 962, John Moore & Co. 591 045, F. Cannon & Co. 476 744, B. J. C. Souza 74 694, B. W. Moss 49 723, Cardoso Ganzaives e Fernandes 37 892, E. C. Baker 24 992, Forskjellige 32 067 eller ialt 25 101 453 Fod.

Tændstikker. Indførselen var i Aarets sidste Maaneder meget livlig paa Grund af den eventuelle Toldforhøjelse. Der ankom i 1892 ialt 24 036 Kasser, hvoraf 20 083 angives at være komne fra Tydskland (men hvoraf den største Del i Virkeligheden kom fra Sverige), 2 850 Kasser kom fra Belgien og 1 103 fra forskjellige andre Lande. — Priserne vare i Januar 195 til 200 Milreis pr. Kasse, og i December fra 235 til 250. Af svenske Tændstikker sees Mærkerne „Uddevalla“, „Enköping“, „Jönköpings Westra“, men dog hovedsagelig „Jönköpings.“

Salt. Der ankom af denne Vare 46 953 336 Liter eller 44 912 036 brasiliansk og 2 041 300 udenlandsk mod 27 165 187 brasiliansk og 8 846 200 udenlandsk i 1891. Det sees saaledes, at den brasilianske Industri i Aarets Løb gjorde et stort Fremskridt. Paa Grund af den Interesse, Saltindustrien fremdeles har for vor Kystfart, hidsættes her sammenligningsvis Indførselen af Salt til Rio i de senere Aar:

	Brasiliansk Salt. Lit.	Udenlandsk Salt. Lit.
1887	16 265 365	2 657 460
1888	28 739 732	6 911 780
1889	23 934 560	4 411 528
1890	33 582 130	1 154 886
1891	27 165 187	8 846 200
1892	44 912 036	2 041 300

Priserne vare i 1892 fra 500 Reis til 1 § 600 pr. Liter, det vil sige ikke synderlig høiere end i de foregaaende Aar.

Tørret Kjød. Der ankom 56 129 570 Kg. mod 50 960 700 Kg. i 1891 eller en Forøgelse af 5 168 861 Kg.

Indførselen fordelte sig saaledes paa de forskjellige Maaneder:

Maaned.	Argentina.	Tørret Kjød fra Uruguay.	Rio Grande.
Januar	2 851 610 Kg.	1 984 500 Kg.	512 500 Kg.
Februar	3 955 800 "	2 938 720 "	411 250 "
Marts	2 318 360 "	2 079 040 "	621 810 "
April	611 390 "	836 160 "	519 920 "
Mai	2 486 560 "	1 777 960 "	620 570 "
Juni	1 460 450 "	2 336 320 "	763 320 "
Juli	1 641 640 "	3 402 290 "	395 970 "
August	2 028 250 "	2 863 490 "	401 780 "
September	1 661 240 "	3 528 039 "	343 450 "
Oktober	1 403 330 "	3 974 550 "	336 260 "
November	970 270 "	639 560 "	219 730 "
December	2 821 160 "	1 005 040 "	407 090 "
	23 210 260 Kg.	27 365 660 Kg.	5 553 650 Kg.
	56 129 570		

Priserne vexlede i Aarets Løb mellem 340 og 700 Reis pr. Kg. for nyt Kjød og 400 til 600 Reis for gammelt, fra Argentina og Uruguay samt 260 og 570 Reis pr. Kg. for Kjød fra Rio Grande. Indførselen fordelte sig paa følgende Importhuse: Luiz Azevedo & Co. 22 836 230 Kg., Frias Hermanos 14 749 920, Souza Filho & Co. 9 777 310, John Moore & Co. 2 516 430, Companhia Pastoril Industrial Sul do Brazil 2 084 750, Comp. Alliança Mercantil 2 006 290, Delfino R. Saraiva 393 910, Alvaro de Queiroz & Capllonch 385 190, Jorge Diaz & Irmão 250 480, I. R. de Acevedo Machado 247 230, A. F. dos Santos 244 960, C. Castello Branco & Co. 207 340, Lemos Reis & Co. 163 390, Forskjellige 266 150 eller ialt 56 129 570 Kg. — Disse Huse nævnes ogsaa nu her til Veiledning for saadanne Kjøbmænd i Norden, der ønske at indlede Forbindelser til mulig Afsætning af Konserver og Smør.

Talg fra Rio de la Plata. Der ankom 4 129 920 Kg. mod 4 926 600 Kg. i 1891 eller en Formindskelse af 796 680 Kg. — Priserne holdt sig høje, fra 500 til 800 Rs. pr. Kg.

Jern, Staal, Maskiner. Indførselen var i Aarets Løb ret betydelig, ihvorvel nøjagtige Data mangle. Svensk Staal indføres, omend væsentlig indirekte. Importen fra Nordamerika, væsentlig af Maskiner og Redskaber, steg. Ihvorvel Brasilien har rige Leier af Jernmalm, har dets egen Tilvirkning ikke meget at sige.

Handel med Norden. De fleste nordiske Varer ankomme indirekte. Medens Portugisere, Englændere og Tydskere have sat sig fast i den vigtigere Handel og Italienere i Smaahandelen, over det hele Lands Kyst, kan der kun nævnes faa Forsøg fra svenske eller norske Kjøbmænds Side paa at aabne Filialer eller etablere Huse paa brasiliansk Grund. Ethvert Land har for sine Produkter sine naturlige Banebrydere i sine egne Sønner. De mellem disse, der ville have den største materielle Interesse og ivrigste økonomiske Spore ere de, der staa vedkommende Exportbedrift nær. Staten har hos os med Liberalitet tænkt derpaa. De Pengetilskud, den giver yngre Kjøbmænd for at studere Handelsforholdene udenlands, ville sætte flere af disse istand til at faa fast Fod. Men dels ville de alene gives til Mænd

med en vis Alder, Uddannelse og Forudsætning, dels kunne de kun komme forholdsvis faa tilgode, dels er det forudsat, at disse ikke blot skulle arbejde i sin egen eller sine nærmeste Forbindelsers Interesse, men ogsaa med Oplysning og Raad for enhver, der har Lyst at kjende de samme Forhold, selv for en eventuel Konkurrent. Disse Mænd ville først være Blækere, siden selvskrevne Ledere, om de forstaa at lade sine Anskuelser og Erfaringer trænge igjennem, i den Exportbevægelse, der er nødvendig, (og i hvilken de fleste Lande nu vise Iver.) Men det paakræves at ogsaa andre virke med, de, som jeg vilde kalde den menige Soldat i Bevægelsen. Medens mange andre Emigranter tabes for Fædrelandet, vilde disse ogsaa udenfor det være interesserede i dets Handel og dets Fremskridt, paa samme Tid som de selv vedblive at være knyttede til det ved de samme Pligter og Rettigheder som før. Engelske Producenter og Kjøbmænd begunstige Bosættelsen i brasilianske Havne af unge Englændere, der ere færdige med den første, tarveligere eller højere, Skoledannelse og som anbragte i Egenkab af Lærlinge eller Junior Clerks i større Forretninger, efterhaanden fra den beskedneste Begyndelse arbejde sig frem, samtidig som de opnaa en Fortrolighed med Klima, et Kjendskab til Sprog og en Smidighed i lokale Forholde, som det senere er vanskeligt at erhverve, — derpaa etablere sig selvstændigt og derefter oftest drage sig tilbage til Hjemlandet med Udbyttet, for at give Plads for de yngre Kræfter, der efterhaanden have fulgt samme Vei. Kun sjelden høres det derimod, at de nordiske Exportører sende sine yngre Sønner eller Afhængige ud og befordre deres Ansættelse i Forretninger i oversøiske Hayne, for at de med Tiden kunne blive Pionerer for deres egen Bedrift, tage Skridt til at hente Varerne direkte, saaledes formindskede Omkostningerne, lette Indførselen, gjøre Salget fordelagtigere og Omsætningen større, — og i sin Tur drage andre yngre Kræfter efter sig. En saadan Bevægelse vilde med Nødvendighed efterhaanden hidføre Kravet paa direkte Dampskibskommunikation. Direkte Kommunikation i det Hele, være sig med Dampskib eller med Seilskib i større Omfang, vilde selvfølgelig ogsaa hidføre eller begunstige en Bevægelse som nævnt.

Vor Handelsstand foretrækker i sine Forretninger paa fjerne Lande en liden og sikker Vinding fremfor en større og usikker, den undgaar helst Resiko, den viger tilbage for ukjendte Speculationer. Intet er bedre som Princip. Men denne Tilbageholdenhed hidtil indsnævrer ligesaa sikkert dens Virksomhed. Der er Kjøbmænd, der iagttage Handelssædvanen i et fremmed Land, undersøge, om deres farligste Konkurrenter følge den og kunne vinde ved den, prøve den og følge den selv med Forsigtighed — og dette er et Princip, der gjør Fremskridt og Udvidelse mulig. Hos os ønsker man gjerne kontant Betaling eller Opgjør inden kort Frist. Franskmændene ville have Opgjør idethøieste 3 Maaneder, efterat Modtageren har erholdt Konnossement paa Varen. Tydskerne indrømme derimod i Sydamerika lang Frist: 6 Maaneder, 9 Maaneder, 1 Aar. I Brasilien er lang Frist nødvendig, Alt gaar langsomt, Toldklareringen forhales, Transporten er vanskelig, Expeditionen sendrægtig, — Taalmodighed og atter Taalmodighed og Tid udkræves, for at en Kjøbmand overhovedet skal kunne føre en Forretning tilende med Indland eller Omegn; han maa selv give lang Kredit, vente med Opgjør, har Vanskelighed med Indkassering, han appellerer med Nødvendighed, selv, om forlænget Frist til sin udenlandske Forbindelse. Tyskere, Engelskmænd, Belgiere have været imødekommende i dette Punkt, Franskmænd gjenstridige. Følgen har været, at de selv nu se, at Tydskernes Handel gaar frem, medens den franske gaar tilbage, — og uden at de

befrygtede Tab følger de Førstes større Indrømmelser. Tydskerne have ogsaa lært Franskmændene en anden Side ved Handelen i Brasilien, som er nødvendig tillige for vor Handelsstand: at tage nøie Hensyn til Kundens Krav. Hvis en svensk eller norsk Artikkel, indført paa det brasilianske Marked, gaar af sig selv, viser dette, at den ikke alene har gode Egenskaber, men ogsaa, at den er, som Kunden ønsker den. Begynder under Konkurrence Varen at møde Indvending, nytter det i Længden lidet at overtale Kunden til at tro, at Varen har de bedste Egenskaber og at den kun kan præsenteres i saadan Form. Det som Kjøbmand og Tilvirker da maa gjøre, er at tage Hensyn til Landets Forholde, Ønsker og Smag, og sende en Artikkel ændret, muligens ringere, men tillempet for dette Land. Franskmændene havde tidligere Afsætning af Silkevarer i Brasilien, ligesaa solide, smagfulde og fine som de, der solgtes i Frankrige selv. Da imidlertid Pengeforholdene bleve daarligere, Indtægterne mindskede, Udgifterne steg, medens samtidig Forbindelserne med det Indre og den i lavere Klasser vaagnende Trang til Luxus snarere øgede Kjøbernes Antal men ei Kjøbeevnen, mødtes den franske Vare med Indvendingen, at den var for dyr. Franskmændene ændrede ikke Kvalitet, ikke Pris. Tydskere og Italienere bød strax billigt, uvarigt Silketøj — og de have faaet en stor Del af Afsætningen. Dette Princip saavidt muligt at byde, hvad Kjøberen ønsker, at give efter, hvor Kjøberen ei har Forudsætningen til at vurdere, hvad der i Produktionslandet ansees just for det gode ved Fabrikatet, eller at betale for bedste Kvalitet, dette kunde ogsaa være af Nytte for vor Handel i dens Forbindelser med Brasilien.

Af nordiske Huse i Rio de Janeiro har hidtil Firmaet Chr. Heckscher & Co. (dansk) (Rua Theophilo Attoni No. 3) været en betydelig Importør af svensk og norsk Trælast, svenske Tændstikker etc., ligesom det med Elskværdighed har imødekommet saadanne af vore Exportører, der vilde gjøre Forsøg med en Artikkel Salgbarhed. Skibshandlerfirmaet Struck & Petersen (dansk & norsk) (Rua Primeiro de Marzo No. 99) har indført norske Konserver, norsk Øl og forsøgt at introducere forskellige andre Produkter. Svenske Artikler have sin specielle Repræsentant i Huset Holmer & Co. (Rua Theophilo Ottoni No. 5), der delvis støttes af svenske Industridrivende og arbejder for svenske Varer, men ogsaa vilde kunne være norske Exportører nyttig. Fra November 1891 til Slutningen af 1892 har dette Hus's Salg af svenske Varer repræsenteret en Værdi af 243 892 Milreis. De solgte Varer bestode af: Træhuse og Trævarer, Jern og Staal, Porcelæn, Cement, dampsløkket Kridt, Øl & Punsch, Jernvarer, Agerbrugsredskaber, Støbegods samt Pindestole. — Det kan slutningsvis bemærkes, at en norsk Fabrik, Strømmen pr. Christiania, gennem Medvirkning af en i Rio bosat norsk Arkitekt Sissenère, i 1892 har afsat en Ladning Træhuse, der muligens kunde give Anledning til andre Bestillinger.

Exporthandel.

Kaffe. Aaret 1892 var idethele meget gunstigt for Kaffehandelen. For Salg afsluttede i Guld, vare Priserne ret faste, ihvorvel med Tendents til Stigen, — for Salg afsluttede i Papirmynt fandt store Oscillationer i Priserne Sted. Udførselen foregik, ialfald i Aarets første Del, ret jævnt, de udenlandske Markeder tog efterhaanden, hvad der fra det Indre bragtes frem til Rio Havn. Høsten 1892—1893 var beregnet til ca. 3 Millioner Sække (ligesom Høsten i Staten São Paula til samme Kvantum.) Det er

imidlertid tvivlsomt, om den var saa stor. Ialfald var det til Rio fremkomne Kvantum mindre end ventet. Hertil bidrog dog for nogen Del Trafik-hindringerne paa Estrada de Ferro Central do Brasil, der nødte Plantage-eierne til at blive siddende med større Kvanta i Oplag. Den nye Kaffe begyndte at komme ned til Rio i August; i denne Maaned og i September var Tilførselen nogenlunde regelmæssig; i Oktober derimod kom meget lidet. Priserne vexlede i Aarets Løb mellem 12 § 400 og 18 § 000 pr. Arroba (= 15 Kg.) for Kaffe No. 7.

Følgende Oversigt viser Bevægelsen paa Markedet i de forskjellige Maaneder af Aaret samt gjældende Priser:

Kaffe.

Maaned.	Ankomster til Rio:	Paa Lager.	Udskibning fra Rio	Pris for No. 7 pr. Arroba
	Sække à 60 Kg.	id.	id.	($\frac{1}{4}$ Sæk).
Januar . .	301 924	224 353	307 374	13 § 800
Februar . .	283 158	190 100	317 411	14 § 950
Marts . .	290 370	168 835	311 635	15 § 300
April . .	242 378	216 025	195 188	14 § 700
Mai . .	183 116	149 805	249 336	14 § 800
Juni . .	201 161	72 987	277 979	15 § 300
Juli . .	245 449	125 547	270 889	17 § 500
August . .	342 606	168 206	299 947	17 § 800
September .	317 585	188 438	297 353	15 § 850
Oktober . .	263 800	130 428	321 796	14 § 750
November .	280 779	165 784	245 402	16 § 700
December .	310 238	229 741	299 251	14 § 200
	3 162 564	2 030 249	3 393 561	

Medens der altsaa i 1892 udførtes 3 393 561 Sække, kan det være af Interesse at se, hvorledes Udførelsen fra Rio har stillet sig i tidligere Aar: Skibet Kvantum i Sække Kaffe à 60 Kg.

Aar	Til de forenede Stater	Europa etc.	Ialt.
1868	1 403 972	1 368 614	2 772 586
1869	1 526 166	1 613 368	3 139 529
1870	1 680 040	1 024 334	2 704 374
1871	1 657 749	1 228 473	2 886 192
1872	1 383 954	1 077 744	2 461 698
1873	1 424 208	1 008 942	2 433 150
1874	1 521 499	1 151 782	2 673 281
1875	2 041 995	1 110 301	3 152 296
1876	1 448 424	1 317 498	2 765 922
1877	1 710 073	1 136 482	2 846 555
1878	1 670 383	1 360 816	3 031 199
1879	2 283 545	1 251 638	3 535 183
1880	1 886 857	1 676 197	3 563 054
1881	2 241 976	2 135 442	4 377 418
1882	2 459 132	1 741 458	4 200 590
1883	2 314 650	1 339 861	3 654 511
1884	2 401 105	1 496 008	3 897 113

Aar	Til de Forenede Stater	Europa etc.	Ialt.
1885	2 712 990	1 493 921	4 206 911
1886	2 198 269	1 382 696	3 580 965
1887	1 460 078	781 677	2 241 755
1888	2 025 509	1 304 676	3 330 815
1889	1 794 530	1 112 795	2 810 325
1890	1 871 519	861 081	2 733 600
1891	2 031 707	1 184 093	3 215 800
1892	2 406 894	986 667	3 393 561

De vigtigste Afskibere vare:

Arbuckle Brothers 485 622 Sække; Karl Valais & Co. 284 480; Hard Rond & Co. 207 805; Ed. Johnston & 207 639; Levering & Co. 181 847; W. F. Mac Laughlin & Co. 140 989; James Mathew & Co. 132 418; Gustav Trinks & Co. 120 273; Rich. Riemer & Co. 119 050; I. W. Doane & Co. 116 199; Andrew Muir & Co. 106 938; Frank Norton & Co. 101 000; Max Nothmann & Co. 83 308; Phipps Brothers 85 980; John Bradshaw & Co. 84 099; Norton Megaw & Co. 82 426; P. S. Nicolson & Co. 78 817; Forskjellige 810 671, ialt 3 393 561 Sække.

Denne Kaffe afsendtes til følgende Havne: Forenede Stater: New York 2 080 785 Sække, New Orleans 180 043, Baltimore 139 083, Galveston 3 912, Newport 1 532; tils. 2 405 356 Sække. Europa: Hamburg 236 081 Sække, Triest 126 488, Marseille 115 900, Havre 97 322, Genua 61 551, London 60 009, Antwerpen 31 351, Southampton 6 128, Bordeaux 6 078, Odessa 1 751, Bremen 850, Oporto 640, Liverpool 245, Lissabon 230, Salonichi 200, Vigo 20, Neapel 14, ialt 745 458 Sække. Forskjellige Havne: Capetown 77 552, Rio de la Plata (Buenos Ayres og Montevideo) 48 243, Valparaiso 997, Rosario de Sta Fé 100, tils. 126 892 Sække. Yderligere forsendtes i Kystfart nordover 102 597 og sydover 13 258, tilsammen 115 855 Sække, Totalsum 3 393 561 Sække.

For Santos foreligge heller ikke for Aaret 1892 sikre Data. Dog antages det at være nogenlunde sikkert, at en Udførsel af mellem 3 og 3½ Million Sække har fundet Sted.

Sukker. Tilførselen til Markedet var noget større end i 1891. Der kom nemlig 860 342 Sække mod 809 798 i 1891 eller en Forøgelse af 52 544 Sække. Beholdning paa Lager den 1ste Januar 40 582 Sække. Tilførsel 860 342, tilsammen 900 924 Sække, Salg 839 843 Sække, Beholdning paa Lager 31te December 1892: 61 081 Sække.

Aarets Tilførsel hidrørte fra følgende Havne: Pernambuco 391 194, Sække, Aracaju 188 660, Maceio 78 648, Parahyba 4 600, Campos 180 975, Bahia 8 670, Maranhão 3 770 og pr. Jernbanerne 3 825, tilsammen 860 342 Sække.

T o b a k. Aarets Høst var ikke betydelig, Kvaliteten ordinær, men Priserne vare i Stigende saavel for Rio Grande som for Bahias Tobak. Der ankom fra Bahia: 1 234 Baller Tobaksblade, der solgtes til varierende Priser for de forskjellige Sorter. Extremerne vare 1 § 560 à 1 § 770 pr. Kg. for bedste Sort („primeira boa“) og 272 à 408 Reis pr. Kg. for daarligste („refugo“). Fra Rio Grande ankom 6 150 Baller Tobaksblade, der solgtes til 10 à 15 § pr. 15 Kg. for den bedre Sort og 9 à 12 § pr. 15 Kg. for den ringere.

Bomuld. Der ankom til Markedet 85 509 Baller, hidrørende fra følgende Produktionshavne: Pernambuco 49 525, Parahyba do Norte 16 717, Maceio 7 900, Penedo 1 130, Aracaju 8 904, Clará 426, Assu Macán 406, Maranhão 202, tils. 85 509 Baller. Prisen var mellem 7 og 9 Milreis pr. 10 Kg.

Aarets Omsætning af Cacao, Mahogany og Farvetræ har omtrent havt vanligt Omfang.

En Artikkel, der for Brasiliens Exporthandel vinder alt mere og mere Betydning, er Guttapercha (Caoutschuc, Borracha). Som bekjendt vindes den af den melkeagtige Saft af forskellige Gummiplanter (Mangabeira, Seringa, Sernamby) behandlet med Svovlsyre, og pakkes i Form af store Kugler eller Kager. Den skibes fra Pará og Manáos (Hovedstad i Staten Amazonas), hvor en Række betydelige Exportfirmaer drive en meget lønnende Virksomhed dermed. De betydeligste af disse ere; Pusinelli Prüsse & Co., Singlehurst Brocklehurst & Co. i Pará og Manaos, La Roque da Costa & Co., Norton & Co., Rud. Zietz; R. F. Slearsk & Co. i Pará samt I. H. Andresen i Manaos. Udførselen sker fra Pará og Manáos direkte til de Forenede Stater og Europa. Følgende Zifre vise dens Omfang i de senere Aar:

Aar.	Europa.	Forenede Stater.	Tils.	Paa Lager pr. 31te December.
1892	7 077 623 Kg.	11 431 559 Kg.	18 509 182 Kg.	919 000 Kg.
1891	6 957 877 "	10 831 528 "	17 789 405 "	1 447 000 "
1890	6 806 058 "	9 587 763 "	16 393 821 "	1 182 000 "
1889	6 794 041 "	9 092 733 "	15 886 777 "	1 304 000 "
1888	6 125 959 "	8 885 269 "	15 011 258 "	1 175 000 "
1887	5 557 113 "	8 527 862 "	14 085 775 "	1 003 000 "

Som det vil forstaaes, udføres Bomuld, Sukker, Tobak, Cacao etc. fra Produktionshavnene ikke alene over Rio de Janeiro, men ogsaa direkte til Udlandet. Det vilde saaledes være af Interesse at kunne paavise, hvorledes Sukkerudførselen fra Pernambuco til de Forenede Stater har stillet sig i de sidste Aar, særlig efter Handelstraktatens Afslutning. Det vilde ogsaa for at kunne danne sig en Idé om det hele Lands Udvikling være nødvendigt at besidde Data om Indførselen til Pará, Pernambuco, Bahia, Santos og Rio Grande. Statistisk Materiale findes dog hidtil ikke. Jeg har saaledes oven været nødt til at behandle Rio's Marked som den vigtigste Import- og Exportplads.

Agerbrug. Det kan ikke nægtes, at der paa dette Feldt endnu er meget at gjøre. Imidlertid mangler Arbeidshjælp. Det Haab, der efter Slaveriets Ophør sættes til den sorte Race som frie Arbeidere, er slaaet feil. Den europæiske Emigrant vil maaske med Undtagelse af Italienerne, ei trives med Arbeidet paa Fazendaerne. Mange Landgodser, hvor Bønner, Ris, Kornvarer og Alfalfa kunde dyrkes, ligge derfor ubrugte. Der næres Haab om, at dette med den vordende kinesiske Indvandring skal ændre sig. Medens saaledes meget ældre dyrket Land ligger brak, opbrydes særlig i São Paulo og Minas meget nyt Land til Dyrkning. Det er bestemt til Kaffeavl. Urskoven og Nymarken give en rig Høst og fortsætte dermed 4—5 Aar, derpaa maa de ogsaa helst have Hvile. Sammen med den udvidede Dyrkning af Kaffe gaar forøvrigt Forbedring af Metoder og Redskaber. Ved Bønnens Tørring iagttages nu meget større Forsigtighed end

før. Der gives særegne Apparater derfor. I det sidste Aar har en saadan Opfindelse vakt Opmærksomhed, nemlig den saakaldte „Seccador Arens.“ Medens før Kaffebærene altid tørredes paa en flad stenlagt Terasse, kunne de her ved varm Luft tørres paa en roterende Cylinder i fra 5 til 10 Timer. Herved undgaaes, hvad der i regnfulde Aar er hændt, særlig i 1888 i São Paulo, at Bønnerne paa Tørrepladsen begynde at spire, hvorefter de maatte sælges til lav Pris (den saakaldte Café de rabo). Det Tab, som Godseierne saaledes led, ansloges til Millioner af Milreis. Saadan Opfindelse er særlig af Betydning nu, da Arbeidshjælp mangler, og det vilde være endnu vanskeligere end tidligere at faa raget Kaffebærene sammen paa Tørrepladsen under truende Uveir.

I n d v a n d r i n g e n. Ligesom tidligere foregaar Indvandringen væsentlig over Rio de Janeiro og Santos. Regjeringen har ganske vist nedsat Kommissioner for at fremme den ogsaa i de nordlige Stater, men disses Klima og Forholde synes endnu ei i synderlig Grad at opmuntre Europæere. Kun til Victoria (Espiritu Santo) vil den aabnede Immigration sandsynligvis blive af nogen Betydning. Medens den Indvandring, der efter officiel Kilde fandt Sted til Brasilien i 1891 var 216 659 Personer, var den i 1892 betydelig formindsket, nemlig kun 86 513. Hertil har bidraget Vanskeligheder, opstaaede mellem Regjeringen og „Companhia Metropolitana“, der havde Kontrakt om Indførsel af Immigranter, endvidere den lave Pengekurs og de dyre Livsforholde, der dels gjorde det vanskeligt for Indvandrere at lægge noget tilside, dels hindrede dem fra at sende Sparepenge til Hjemlandet. Af disse 86 513 kom 54 509 til Rio de Janeiro. Af dem var 30 248 Italiennere, 14 160 Portugisere, 7 470 Spaniere, 749 Tydskere, 502 Franskmænd, 406 Østerrigere, 142 Russere, af andre Nationaliteter 834, kun faa Svenske eller Nordmænd vare deriblandt. Af det samme Antal 54 509 vare 37 143 Mænd, 17 366 Kvinder; 42 467 over 10 Aar og 12 042 under 10 Aar; 49 050 vare Landmænd. 4 641 Arbeidere og 818 havde forskellige Professioner. Næsten alle vare Katholikker. De allerfleste kom fra italienske Havne, saaledes 28 000 fra Genua: fra Lissabon kom 9 000; fra Malaga kom 3 000. Medens selvfølgelig en stor Del kom paa Foranledning af Compagnier eller Staten, betalte dog 16 000 selv sin Passage. Af de nævnte 54 509 forbleve 13 000 i Rio. Af de øvrige reiste 24 415 til São Paulo, Minas Geraes, Rio Grande do Sul, Staten Rio de Janeiro og Paraná. Antallet af hjemsendte Immigranter fra Rio de Janeiro var 221.

Til Santos kom 31 704 Immigranter. Heraf vare 24 745 Italiennere, 3 637 Portugisere, 2 998 Spaniere, 168 Østerrigere, 57 Franskmænd, 53 Tydskere, 46 af andre Nationaliteter; 18 268 vare Mænd, 13 444 Kvinder; 20 728 vare over 10 Aar; 10 976 vare under 10 Aar; 18 648 vare Landmænd, 878 Arbeidere og 12 184 tilhørte forskellige Professioner. Det største Antal kom fra Genua (18 000), dernæst fra Lissabon (1 500), Gibraltar (1 150) og Madeira (600). Disse Immigranter ere forblevne i Staten São Paulo. Fra Santos reiste tilbage til Europa 16 555 Immigranter i 1892.

I São Paulo kan den italienske Kolonisation siges at have lykkets. Der findes nu i denne Stat antagelig 2 à 300 000 Italiennere. De hjælpe allerede hverandre gjensidig og holde sammen, om de end ei hidtil spille nogen politisk Rolle. I de andre Stater derimod gaar Kolonisationen kun langsomt frem. Hertil bidrager i nogen Grad Misbrug fra Plantageeiernes Side, som istedenfor at betale kontant, give Arbeiderne Kredit i sine egne

Landhandlerier, hvor de betale Alt dyrere og sluttelig geraade i Gjæld og forarmes; endvidere trods Landets store Udstrækning Vanskeligheden ved at faa købe Smaafarme i nogenlunde Nærhed af de store Byer. Det har derfor med Rette været foreslaaet, at Staten skulde expropriere unyttige „latifundia“ og udstykke disse store Godser, der henligge udyrkede, i Lodder til Kolonister, som disse kunde købe direkte og uden mange Formaliteter. Saa klar Nødvendigheden af dette Skridt end skulde synes, naar man først ønsker en alvorlig Kolonisation, stille dog hidtil altfor mange private Interesser sig iveien derfor.

Jernbaner. Landets Kommunikationsvæsen udvikler sig jævnt. Man søger at opgjøre sig en „almindelig Plan“ for de Arbeider, der i den første Fremtid ere nødvendige for at supplere det. De allerede eksisterende Linier ere ikke faa. De kunne deles i tre Klasser:

1) Linier tilhørende Staten (3: Unionen); 2) Linier med Statsunderstøttelse; 3) Linier uden Statsunderstøttelse. Der er nylig over alle tre Klasser udkommen en af Civilingeniør Dr. Lisboa forfattet udførlig Oversigt. Til første Klasse hører Linierne: Baturité (Fortaleza (Ceará) Crato) i Drift 198 km.; Sobral (Camocim-Ipu (Ceará)) i Drift 129 km.; Central Pernambuco (Palmares - Guarahuns og Timba-úba-Pilar) i Drift 146 km.; Paulo Affonso (Piranas-Jatobas (Alagôas og Pernambuco)) i Drift 116 km. (mellem nedre og øvre São Francisco; Bahia (Alagoinhas-Joazeiro) i Drift 322 km.; Rio da Ouro (Districto Federal & Rio de Janeiro) i Drift 77 km., E. F. Central do. Brazil (Districto Federal, Rio de Janeiro, São Paulo og Minas) i Drift 725 og 394 km.; Portoalegre - Uruguayana (Taquarey-Cacequy og Bage-Uruguayana) i Drift 377 km. Til anden Klasse høre 50 Baner, til tredje Klasse 54. — Det vilde være for langt her at opregne disse. Det kan dog være af Interesse her at hidsætte følgende Resumé:

	I Drift.	Længde i Kilometer.			
		Under Bygning.	Under Unders.	Til Under-søgelse.	Til-sammen.
1. Linier tilhørende Unionen	2 556	964	595	485	4 600
2. Linier understøttede af Unionen	2 840	2 048	2 965	12 337	23 190
3. Linier uden Understøttelse af Unionen	5 237	1 174	2 132	6 731	15 274
	10 633	4 186	8 692	19 553	43 064

Det vil heraf sees, at Jernbanenettet, naar de Strækninger ere byggede, hvilke ere forudsatte at skulle danne de nødvendige og naturlige Udvidelser af de i Drift værende Linier, vil blive det firedobbelte af disse.

Havnearbeider. Da der opstod Tvivl om Forstaaelsen af den Kontrakt, hvorefter et fransk Selskab skulde udføre Arbeiderne ved Rio Grande do Sul, ere disse Arbeider foreløbig ikke bleven udførte.

I Santos ere Kaiarbeiderne skredne raskt frem, ihvorvel de mod Formodning ikke endnu ere fuldendte. De færdige Strækninger ere dog aabnede for Trafikken og yde allerede væsentlig Nytte, idet talrige Skibe langs Kysten udføre sine Losse- og Lasteoperationer. Det vil først indsees, af hvilken Betydning dette er for Farten paa denne Havn, naar der gives et Overblik over, hvorledes Virksomheden dersteds i de sidste Aar er tiltaget.

I oversøisk Fart.

Aar.	Ankomne.		Afgaaede.	
	Dampskibe.		Seilskibe.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
1886	290	341 193	161	48 385
1887	293	159 521	227	82 287
1888	495	748 842	256	109 985
1889	263	203 431	282	281 716
1890	351	404 703	229	227 855
1891	480	619 152	313	138 865
1892	353	612 437	284	117 963

I Kystfart.

1886	177	96 561	131	5 050
1887	252	343 080	204	180 571
1888	170	86 379	171	19 307
1889	150	76 200	146	16 352
1890	163	82 804	170	19 041
1891	244	138 456	222	25 760
1892	309	164 366	245	36 180

I Rio de Janeiro vare større Arbejder foreslaaede af en amerikansk Ingeniør, Melville Hova, gaaende ud paa af Regjeringen at faa overladt Ilha das Enxádas (mod at bygge et nyt Søkadetinstitut) og opfylde Stranden om denne, dér bygge Kaier og Magasiner og ved en Viadukt at sætte den i Forbindelse med Prainha. Ved dette Projekt vilde ganske vist større Losseplads og lettere Plads for Skibe opnaaes, men der vilde muligens ogsaa dannet sig Banker i Havnen, idet Arbejderne vilde ændre de raadende Strømforholde. Projektet var nær ved at gaa igjennem i Kamrene, men mødtes tilsidst med en stærk Modstand og forkastedes. Der er ingen Tvivl om, at det vilde have beriget de deri Interesserede, men der kan være grundet Tvivl om, hvorvidt det vilde have været til noget definitivt Gavn for Havnen.

I Victoria paatænkes større Havnearbejder, de ere imidlertid ikke paabegyndte endnu, da den nødvendige Kapital ei er bragt tilveie. Ligesom Santos synes denne Havn at have stor Fremtid, men de samme Ulemper ville sandsynligvis melde sig: trang Plads og daarlig Sundhedstilstand.

I Clará har et engelsk Selskab større Havnearbejder fore; da det er blevet enigt med Regjeringen om Vilkaar og Forstaaelse af Kontrakten, er det at haabe, at Arbejderne vilde gaa raskt frem.

Handelstraktaten med Nordamerika.

Denne er hidtil ikke opsagt. Den brasilianske Regjering afventer, hvad den nye amerikanske Regjering i saa Henseende vil foretage. De brasilianske Myndigheder fremføre, at de fra sin Side ei endnu finde at have tilstrækkelig Grund til at opsiges samme, idet Brasiliens Udførsel til Staterne er øget i mange Gange større Forhold end Staternes til Brasilien. Ingen europæiske Stater have hidtil opnaaet noget lignende Arangement med Brasilien. Traktaten kan endnu ikke siges i væsentlig Grad at have skadet vore Interesser.

Sundhedstilstanden var heller ikke i 1892 tilfredsstillende. I Santos hærjede gul Feber og i Rio de Janeiro krævede den ogsaa talrige Offere. I Santos vare tre Hospitaler i Virksomhed: Santo Casa de Miseri-

cordia, Almeida Moraes og Beneficencia Portuguesa, ligesom der byggedes et større Hospital „Isolamento“ (Macóco), der kunde tages i Brug i de første Dage af 1893. I Rio de Janeiro vare baade Hospitalet i Jurujuba og Sao Sebastiao i Virksomhed. I de sidste Maaneder af Aaret optraadte Feberen i Rio, dog kun med ringe Intensitet. I Havnene nordover Kysten synes Feberen desværre at optræde hyppigere og hyppigere, om man dog ei har havt at kjæmpe med egentlige Epidemier. Inoculation mod gul Feber har i det i Rio oprettede bakteriologiske Institut været foretagne i nogen Udstrækning; dog synes der ikke at raade nogen grundfæstet Tro paa Fremgangsmaadens praktiske Betydning.

Ivar Bolstad.

Sachsen (Dresden.)

Aarsberetning dateret April 1893.

Aaret bragte Tydslands Handel og Industri yderligere Skuffelser. De Forventninger, man havde knyttet til en modus vivendi med Nordamerika og de nye Handelstraktater, blev paa den anden Side neutraliseret ved mange uventede Uheld, deriblandt Koleraen, og en ved den antisemitiske Bevægelse frembragt Uvillie mod Kapitalen hos de arbejdende Klasser, hvis skadelige Virkninger forøgedes ved Angreb fra en extrem Retning af det agrariske Parti. Hertil kom Regjeringens Forslag om, til Dækkelse af de forøgede Militærudgifter, at forhøje Børs- og Brændevins- samt Ølskatten tilligemed Maltaafgiften, hvilket virkede foruroligende paa store Masser af Folket, der herved havde at imødesee en Skat paa den hidtil blomstrende Næringsvei, Bryggeriet, der vilde betyde Konfiskation af denne Branches næsten halve Formue, eller at befrygte en væsentlig Fordyrelse af det ved Siden af Brødet nødvendigeste og sundeste Folkenæringsmiddel. Aaret 1892 sluttede saaledes med en almindelig Forstemthed hos de arbejdende og skabende Elementer inden Handel og Vandel, der alene blev noget lettet ved Haabet om en Forandring i Mac Kinley Billen og Forventningen om, at det tyske Folks sunde Sands vil seire over de extreme Elementers Særinteresser.

Børs- og Pengevæsen. I Rentefodens Stilling, der ikke paa mange Aar har staaet saa lavt, viser sig den bestaaende Depression i Forretningerne. Den tyske Rigsbanks, og med den de sachsiske Seddelbankers Renterate var i Gjennemsnit 3.17 % mod 3.78 i 1891 og 4.51 % i 1890. Den var den 11 Januar 3 %, og forhøiedes 28 Oktober til 4 %, hvilken Sats vistnok ikke tilsvarede Privatdiskontoen i Aarets sidste Maaneder, men maatte fastholdes, da man ikke kunde vide, hvorledes Østerriges og Ruslands Krav paa Rigsbankens Reserve vilde stille sig. Privatdiskontoen var i Gjennemsnit 1.79 % mod 3.09 i 1891, regnet efter Noteringer paa Berlins Børs. Den nævnte Notebank, Sächsische Bank i Dresden gav kun en Dividende af 4½ % mod 6 % i 1892.

Omsætningen paa Børsen i indenlandske Statspapirer var i det Hele kun ringe, og tiltog først ved Aarets Ende i Tilslutning til Reguleringen af den østerrigsk-ungarske Valuta. Hovedinteressen knyttede sig til sachsiske Rente hvis Kurs i 1892 var steget med 2½ %. For 3½ pct. sachsiske Laan kan noteres en Kursstigning af 1.3 %, for Landrentebreve af 2.75 % og for Landesculturrenten af 3 pct.

Kreditbankerne led ogsaa af den almindelige Depression. Dresdner Bank gav vistnok i Dividende 7 pct., men dette opnaaedes væsentlig kun ved den ved Bankens Mellemkomst meget dygtig udførte Likvidation af et Hamburger Bankinstitut. Dresdner Bank Verein gav $6\frac{1}{4}$ % mod $6\frac{1}{2}$ i 1890, Sächsische Discontbank $6\frac{1}{2}$ %, Dresdner Creditanstalt für Industri und Handel, væsentlig Eier af store Brunkulværker i Nordbøhmen, 9 pt., Chemnitzer Bank Verein 6 pct., Leipziger Bank 6 pct., Allgemeine Deutsche Creditanstalt i Leipzig $8\frac{1}{2}$ %, Oberlausitzer Bank i Zittau 6 %, Vereinsbank i Pirna 6 %.

Textilbranchen. Den Omstændighed, at Fabrikerne har fundet en modus vivendi med Hensyn til sin i flere Aar hindrede Omsætning med Nordamerika, samt det til Valget af den nye Præsident dersteds knyttede Haab om modererede Toldsatser bevirkede, at Resultaterne idetmindste for en Del af disse Etablissementer har været nogenlunde god. Slette Forretninger gjorde, paa Grund af Raastoffets Prisstigning, Jutefabrikerne, alene med Undtagelse af Geraer Juten-Spinnerei und Weberei i Triebes, Reuss. Bomuldsindustrien i de sachsische Erzgebirge gik bedre end i 1891. Skjøndt man paa Grund af Streikerne i England havde ventet en Mindreudførsel af Garn fra Udlandet, slog dette ikke ind. Derimod steg Udførselen af færdige Bomuldsvarer med 20 pct. Kamgarnspinderiets Stilling er bedre end i de to sidste Aar. Den især i Voigtland drevne Broderi- og Kniplingsindustri havde god Afsætning, væsentlig dog for Maskinarbejder. Udførselen af Kniplinger, Broderier, Blonder og Tyl etc. beløb sig til ca. 28 Mill. Mark, 6387 Dct., deraf til de forenede Stater 1042 Dctr. Bomuldsblonder og Broderier, og til Frankrig i Aarets 10 første Maaneder, trods de forhøjede Toldsatser, for $3\frac{1}{4}$ Mill. Mark. Ved Toldkrigen mellem Frankrige og Schweitz forøges yderligere Afsætningen til Frankrige; thi fra St. Gallen gik vistnok 5 Gange saamange Kniplinger og Broderier til Frankrige som fra Sachsen, men fra 1 Februar 1892 er Tolden paa Schweitzerbroderier i Frankrige næsten prohibitiv.

Væveriet af Klædesstoffer i Voigtland bedrede sig atter paa en glædelig Maade mod Aarets Slutning, især paa Grund af større Afsætning til de forenede Stater og Sydamerika. Vistnok modtog Spanien og Portugal efter Toldforhøielsen kun lidet, ligesom Sverige og Norge ikke modtog saa meget som før. I de orientalske Salgsgebet, hvor Betalingsforholdene altid lader meget at ønske, har disse forbedret sig noget, men lang Henstand er fremdeles brugelig. Bedre Flonel er navnlig gaaet til Guatemala og Bolivia, middels til Chili og Brasilien.

Efterat nu Uldvarevæverierne, uagtet den høie Told, atter havde sikret sig god Afsætning i de forenede Stater trues de nu med nye Hindringer for Indførselen. For at spare den høie Told sendtes mest raavævede Stoffer over, som der blev farvet og gjort færdige til at syes. De amerikanske Uldvarefabrikanter, der med sine Varer allerede dækker et stort Behov, har forenet sig til en Ring for fremtidig endnu mere at hindre Tilførsel af fremmede Klædesstoffer. Dels vil de trykke Priserne, saa at fremmede Fabrikanter ikke mere kan indføre, dels bearbejde Folket og dets Repræsentanter til ikke at nedsætte de høie Toldsatser.

I Silkehandlsforretningen, der drives i Omegnen af Chenmitz, især i Limbach og Burg, er Stemningen ikke forbedret paa Grund af Konkurrencen, dels med England og Amerika, dels med Glacéhandsker. Strømpeforretningen møder store Vanskeligheder med Leverancetiderne, som Bestillerne, uagtet Aftale, søger at forkorte. De høiere Priser gaar for en

altfor stor Del med til høiere Lønninger for at kunne faa Varen færdig. Vanskeligheden ved at opnaa gode Priser ligger i den af flere Huse tidligere begaaede Feil at have store Konsignationslagere i Udlandet.

Af Glacéhandsker viser Opgaverne fra Annaburg og Altenburg en stigende Udførsel til de forenede Stater; dog er Udførselen i det Hele gaaet noget tilbage og udgjorde i 1892 3 243 Dctr. til Værdi ca. 28 Mill. Mark.

Possementmagerindustrien, der har sit Hovedsæde i de sachsiske Erzgebirge, gik noget tilbage. Udførselen beløb sig til ca. 41 Mill. Mark, ca. 44 000 Dctr., hvoraf til England ca. 17 000 Dctr. og de forenede Stater ca. 3 000 Dctr. Naar det erindres, at det indenlandske Behov ogsaa er stort, vil det sees, at denne Industri spiller en vigtig Rolle paa Verdensmarkedet.

Om Fabrikationen af engelske Gardiner berettes fra Voigtlandet, at denne ikke har havt nogen Fordel af Handelstraktaterne, da Tolden ikke er bleven nedsat for tvundet Garn, der bruges i Gardinfabrikerne. De voigtlandske Gardinfabrikanter anholdt Plauens Handels- und Gewerbekammer om at virke for Garntoldens Nedsættelse, men Kammeret kom efter indhentede Erklæringer til det Resultat, at dette ikke vilde være i de tyske Bomuldsspinderiers Interesse, da disse aarlig spinde 2 371 640 Kg. Garn over No. 60.

Børste- og Penselfabrikerne i de sachsiske Erzgebirge opretholdt sin Afsætning. Den lave Vandstand hindrede Bedriften paa Grund af Vanskeligheden ved at erholde de dertil fornødne Bord, der skjæres med Vandkraft. Udførselen af Børstenbindervarer udgjorde 16 287 Dctr. til Værdi 15 531 000 M. Denne oprindelig ringe Bedrift, der tidligere mest fandt sin Afsætning ved Kræmmere, har nu allerede naaet en Betydning.

Straahatte- og Fjærfabrikationen led af de ugunstige Forhold.

For Maskinindustrien var Aaret ikke gunstigt. Priserne paa Raamaterialier var i det Hele ikke meget forskellige fra 1891, hvorimod Fabrikatpriserne stadig gik tilbage, da Søgningen efter Bestillinger medførte Tilbageholdenhed i Behovet. Nedsættelse af Arbejdslønnen syntes Fabrikerne uøjrlig, hvorimod Udgifterne, fraseet Forpligtelserne ved de i Aartier bestaaende Spare- og Pensionskasser, paa Grund af den socialpolitiske Lovgivning stedse blev større. Konkurrencen i Bygning af Vævstole trykkede Priserne overordentlig.

I Træforarbejdningsmaskiner stod Omsætningen tilbage og var næsten ophørt for Vævemaskiner, noget bedre for Symaskiner samt gunstig for Fabrikation af Gas- og Petroleumsmotorer. I Agerbrugsmaskiner gjenoplivedes Forretningerne, medens de forblev uforandret for Værktøismaskiner. Haabet om de nye Handelstraktaters gunstige Virkning er ikke slaaet ind for denne Branche, da den nye Tarif for Exporten til Østerrige kun byder ringe Løttelser.

Stenkul. Den i stor Udstrækning drevne Grubedrift i Plauenscher Grund ved Dresden og i Zwickauer og Lugauer Revier led i 1892 ved stadig Nedgang i Priserne, som man nu søger at holde oppe ved Foreninger. Kultrafiken paa de sachsiske Jernbaner var derfor mindre end i 1891; der førtes 3 189 355 Tonnen eller 3 % mindre end i 1891. Efter Beregninger fra de Plauensche Værker skulde Gjennemsnitsprisen være ca. 11 M. pr. Tonne eller ca. 5 pCt. mere end i 1891. Ogsaa de andre Værker viser en Prisstigning mod 1891, der er at forklare af de bedre Kuls høiere Procentsatser som Følge af Drift af gehaltligere Fløtslag. I samtlige Værker i den Plauensche Grund arbejdede 116 Betjente, med en Gjennemsnitløn af 2 338

M. og 2 789 Arbeidere med en Gjennemsnitsløn, iberegnet 150 Kvinders Fortjeneste, af 1 057 M. eller ca. 5 pCt. højere end i 1891.

De sachsiske Bryggerier, der næsten alle er Aktieselskaber, havde i den for dem almindelige Forretningsperiode, fra 1 Oktober, godt Udbytte. Raamaterialerne var baade i Begyndelsen og Slutningen af Aaret billige, hvorfor det nye Driftsaar begyndte meget godt. Dog blev disse Forhaabninger svækket ved Udsigten til den forhøiede Bryggeskat, der, hvis Rigsdagen antager det derom gjorte Forslag, vil udgjøre det Dobbelte af den hidtilværende Afgift for Malt. Af Fagmænd er der paa Grundlag af foreliggende Regnskaber fra større Bryggerier udregnet, at hvis Skatten antages efter Forslaget, og ikke overføres paa Gjæstgivere eller Konsumenter, vil Følgen blive, at de større og hidtil indbringende Bryggerier i Sachsen fremtidig vil se sit Udbytte reduceret til det Halve, og at de smaa Etablissementer, der hidtil har kunnet opnaa Dividender af 5—6 pCt., fremtidig ganske maa renoncere paa Udbytte.

Maltfabrikerne paaavirkedes vistnok af den noget høie Bygpris, men gav dog sluttelig gode Resultater paa Grund af Raamaterialernes kvalitative Merudbytte.

Presgjær- og Kornspiritusindustrien repræsenteres specielt i Dresden af et stort Aktieforetagende, der i Driftsaaret udbragte ca. 430 000 Kg. Presgjær og 1 Mill. L. 80 % Kornspiritus. Det havde at kæmpe med Vanskeligheder og store Udgifter i Anskaffelse af Korn, navnlig for Rug, der var steget til en ukjendt Pris, hvilket dog tildels udlignedes ved tilsvarende Stigning af Spirituspriserne. Disse faldt dog senere atter stærkt. Dividenden var 12 pCt.

Glasfabrikationen kjæmpede med store Vanskeligheder. Frankrige afspærredes ved en Toldforhøjelse af ca. 300 pCt. Prisnedsættelser blev nødvendige for idetmindste delvis at bevare Markedet. De ved Handels-traktaterne opnaaede Fordele angives som resultatløse, da Fabrikatet desuagtet ikke kan indføres til Østerrige-Ungarn.

Papirfabrikationen. De daarlige Tider virkede høist ugunstigt paa denne Branche. Priserne sank yderligere, grundet paa Overproduktionen, der delvis skyldes formindsket Export. Driftsudgifterne, specielt til Lønninger og Kul, kan ikke nedsættes, hvorhos Priserne paa Raamaterialier ikke gik forholdsvis ned, medens Byrderne ved Ulykkes- og Sygeforsikringen yderligere forøgedes ved Alders-Invaliditetsforsikringen.

Det tørre Veir i forrige Aar skadede navnlig Træmassefabrikationen, der manglede Driftskraft. Indførselen var især i December meget stor, nemlig

	Indførsel.		Udførsel.	
	1892	1891	1892	1891
slebet Træmasse	134 315 —	64 008	71 635 —	52 029
Cellulose . . .	121 779 —	77 311	496 499 —	466 969
	256 094 —	141 319	568 134 —	518 998

Medens Aaret ikke var godt for de sachsiske Fabriker, har de nordiske Fabrikanten havt god Afsætning til Tydskland, især Sachsen, da de tyske Fabriker ikke tilnærmelsesvis kunde dække Behovet. De skandinaviske Træmassefabriker har dannet en Forening til Varetagelse af sine Interesser, ligesom Papirfabrikerne i Sverige, Norge og Finland. Med Hensyn til Kvalitet staar vistnok mange af de indførte Mærker i Finhed tilbage for det indenlandske Fabrikat, skjøndt der er en stor Forbedring mod tidligere Aar, og enkelte Fabriker producere Masser af fremragende Godhed. Angaaende Konkurrenceevne og Forretningsudsigter for videre Import, da vil disse

altid være begrændset, da under Hensyn til Pris og Kvalitet det tyske Fabrikat foretrækkes, saalænge det kan erholdes, og de tyske Sliberier under normale Veirforhold kan dække Papirfabrikerne Behov; derhos leveres den tyske Masse altid vaad (med $66\frac{2}{3}$ % Vand) og opløser sig derfor let igjen, medens den nordiske for Fragtens Skyld indføres tør, og først ved Anvendelse af Kraft og Tid kan bringes i samme Tilstand.

Af Cellulose var Indførselen fra Norge og Sverige temmelig betydningsløs, da det tyske Marked ikke kan optage sin egen Produktion. Dog tør der være bleven udført fra Tydoland og de nordiske Lande til Amerika betydelige Mængder efter det ved Koleraen bevirkede Forbud mod Indførsel af Filler, hvorfor Erstatning maatte skaffes og af hvilken Grund der pludselig blev livlig Efterspørgsel efter Cellulose.

I de sachsiske Erzgebirge har Fabrikation af Papirtapeter skaffet adskillig Sysselsættelse. Papiret hertil bestaar for det meste af Træfibre, hvoraf forklares de sidste Aars Stigning i Forbrug af Træmasse. Ogsaa denne Branche har lidt af Tidernes Tryk, samt derhos af en i Sverige udkommen Lov om Giftfarver, der har hindret Indførsel af Tapeter. Udførselen udgjør i Gjennemsnit aarlig 2 557 P. til Værdi ca. 2,6 Mill. Mark.

For Fabrikation af photographisk Papir bestaar i Dresden to store Anstalter, der fremstiller Produktet ved Albuminering. Der klages over, at en ny Fremgangsmaade, ved Anvendelse af Celluloidin, skjøndt kostbarere end den gamle, har skadet Konsumenten, navnlig Exporten til Nordamerika. Den med Fabrikationen forenede Afsætning af Æggeblomme til Frankrig aftog stærkt i 1892 paa Grund af Nedgang i Pariser Læderindustrien. Overproduktionen af Albumin fandt let Afsætning som Levnetsmiddel til stigende Priser. Fabrikerne gav i Udbytte resp. 16 og 8 %.

Aktieselskabet for Cartonnageindustri ved Dresden opnaaede gode Resultater; især nævnes de af samme fremstillede Skydeskiver til Militærbrug, der nu ogsaa er optaget i den østerrigske Arme.

Møbelsnedkerierne var forholdsvis godt sysselsat, hvorimod Bygningssnedkerne led af Mangel paa Sysselsættelse. Fremstillingen af kunstige Blomster laa i Aarets Begyndelse nede, men gik senere noget frem. Cigar- og Cigaretfabrikerne gik ikke saa godt som i tidligere Aar, hvilket kan tilskrives den paa Tobaksmarkedet herskende Uro i Anledning af Rygterne om forhøjet Beskatning af Tobak. Chokolade- og Sukkervarefabrikerne havde tilstrækkelig Afsætning. Den i Niedersiedlitz under Firma O. L. Kummer & Co. bestaaende Fabrik for Elektricitetsværker forøgede sine Anlæg. Efterat den har besørget den elektriske Belysning af den største Del af den tyske Krigsmarine, de hamburgske og bremenske Oversødampere samt nogle østerrigske Krigsskibe, vil den nu ogsaa kunne udføre Belysning og Overførelse af Kraft i større Byer. I den sidste Tid har den overtaget den elektriske Drift af en Sporvejslinie i Dresden.

Transportvæsen. Elbskibsfarten. Den koncessionerede sachsiske Skipperforenings Rapport for 1892 betegnede Aaret som et af de uheldigste paa lang Tid, dels paa Grund af de slette Tider, dels formedelst den lave Vandstand i Aarets sidste Halvdel og Koleraen i Hamburg, samt tidlig Isdannelse. Fragterne lod ogsaa tilbage at ønske, især Brunkulfragter fra Anssig og Rosawitz. Udførselen af Korn og Sukker fra Østerrige var ikke tilstrækkelig. De herværende Skibsfartsselskabers Kartel synes at skulle bestaa længere end lignende tidligere Foreninger. Blandt nye Anlæg er Opmærksomheden rettet paa en Rhin-Weser-Elbekanal, Elbe-Travekanalen,

Elbe-Donaukanalen og endelig en Kanal fra Elben til Leipzig. Elbskibsfartsforeningen har besluttet at ansøge vedkommende Regjeringer om Afslutning af en ny Elbeakt. Rigsjustitsamtet har allerede udarbejdet Grundtræk til en de privatretlige Forhold i den indenlandske Skibsfart ordnende Lov. Af Elbfartøier var i Slutningen af 1892 i Sachsen registreret 77 Damp- og 575 Seil- og Slæbefartøier. Skibsfartens Varighed var 288 Dage. Dampskibsslæbeselskabet Vereinigte Schiffer var det eneste, som gav et godt Resultat, 10 pCt. Udbytte. Selskabet „die Kette“ gav 1 pCt. med en Indtægt i Slæbeløn af M. 2 136 439 og i Fragt af M. 1 873 845. Aktiekapitalen er 7,2 Mill. Mark. Oestereischische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft med en Kapital af 4 Mill. fl., der driver Fart fra Moldaufoden til Hamburg, gav 2 pCt. Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts Gesellschaft, næsten kun for Persontrafik, havde af sine 24 Skibe en Indtægt af M. 824 730 og vil antagelig give 18 pCt.

Sporveiene i Dresden drives af to Selskaber. Det ene, Transway Company of Germany, med Sæde i London, befordrede ca. 18 Mill. Passagerer med en Indtægt af £ 108 000 og gav i Udbytte 6 pCt. af Kapitalen £ 450 000. Deutsche Strassenbahn Gesellschaft, Kapital 3 Mill. M., gav 3 pCt. Chemnitzer Pferdebahn drives af Allgemeine Local- und Strassenbahn-Gesellschaft, der giver 5 pCt. i Udbytte.

Statsbanernes Længde i Sachsen er 2 678 Km., hvoraf 300 udenfor Kongerigets Grændser. Af Banerne er i sekundær Drift 282 smalsporede. Desuden findes 190 Km. Privatsporvei. Under sachsisk Statsforvaltning ligger derhos 56 Km. Privatbaner og 158 Km. fremmede Statsbaner. Den samlede Banelængde er 7,4 Km. paa hver 10 000 Indvaanere. Det laveste Punkt af Banenettet ca. 92 M. over Havet, det høieste 790 M. Antallet af afgaaede Tog var 670 000. Der befordredes 36 Millioner Personer, 17 Mill. Tons Varer og 8 Mill. Tons Kul. Indtægterne var 88½ Mill. Mark, Udgifterne 60½ Mill. M. Samlet Anlægskapital 690 Mill. M. Samlet Personale 11 230 Betjente og 21 057 Arbeidere.

Sparekasserne i Sachsen udviser for Aaret: Indbetalinger 133 827 250, Udbetalinger 126 399 405.

Agerbrug og Fædrift. Som Følge af Frostskaade paa indenlandsk Rug i Sachsen Vinteren 1890/91 gjorde man betydelige Dyrkningsforsøg med svensk-finsk Rug, der blev anbefalet som vinterhaard, hvorimod Udbyttet (12—21 Ctn. pr. Aker) paa Grund af dens Smaakornethed endnu var for ringe for sachsiske Forhold. Da Kornstørrelsen er tiltaget, er der Udsigt til, at den desuagtet ved fortsat Kultur, vil kunne blive et brugbart, paa Grund af sin Haardførhed især for Bjergene skikket Saakorn, og Dyrkningen er derfor bleven fortsat. Endvidere anstillede Landbrugsforeningens Forsøgsstation forskellige Prøver paa Gjødningsstoffer, som phosforsurt Kali, Chilisalt peter og Kaliphosfat. Af Kvæg indførtes i 1892 til Tydskland 1 279 350 Stkr. til Værdi M. 170 786 000.

A. Rosencrantz.

Indhold: Archangel Side 639. — Rio de Janeiro Side 659 — Sachsen (Dresden) Side 681 — Triest Side 658.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1892 m. M.,

No. 20.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1893.

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

Calcutta.

Aarsberetning dateret 16de August 1893.

Af norske Skibe ankom fra fremmede Steder med Ladning 1, dr. 395 T. og i Ballast 4, dr. 1 403 T. samt afgik til andre Lande med Ladning 8, dr. 2 787 T. Bruttofragt £ 6 300. Erlagte Konsulatafgifter Rupees 152—10—6.

Indførselen til Calcutta aftog i 1892/93 med Rupees 32 270 936. Udførselen tiltog med Rupees 21 279 872. Disse Forandringer skyldes for en stor Del det stadige Kursfald og nedgaaende Fragter. Hvordan Forholdet vil stille sig i 1893/94 er meget vanskeligt at forudse. Vicekongen, der med Rette er bleven foruroliget ved Sølvets Fald, har den 27de Juni udstedt en Lov, hvorefter 1) Myntningen ophører; 2) Sovereigns og Halvsovereigns i Guld modtages i Landet, de første for 15 Rupees, de sidste for Rs. 7—8 a. Da denne Lov blev bekendt, gik Kursen strax op 8 % til 1 sh. 4 d. Der kan dog spørges, om denne Kurs vil holde sig, og om ikke nye Vanskeligheder vil opstaa og føre Rupees tilbage til den tidligere Værdi. Loven er endnu for ny til at man kan dømme om dens Virkninger. Det maa dog bemærkes, at Kursen, efterat have holdt sig paa 1 sh. 4 d nogle Dage efter Dekretets Kundgjørelse, og alene for 6 Mdr. Vexler, paa Ny gik ned, dels paa Grund af Meddelelse om den indiske Regjerings Salg af Vexler under den nye Kurs, dels paa Grund af de Vanskeligheder, der opstod ved en ny Indførsel af Sølv, over 1 Million £, der blev uden Anvendelse formedelst Myntens Lukning. Disse to Grunde forårsagede en Nedgang, der endnu varer.

Calcuttas Indførsel af Varer og Metal udgjorde: 1888—89 Rupees 270 679 011, 1889—90 R. 262 411 018, 1890—91 R. 299 013 666, 1891—92 R. 286 572 342, 1892—93 R. 254 301 406.

Udførselen var 1888—89 R. 366 898 891, 1889—90 381 878 636, 1890—91 359 366 166, 1891—92 389 136 558, 1892—93 R. 410 416 430.

Englands Handel med Indien gik ned med over 16½ Millioner, og er nu mindre end siden lange Tider. Kina viser en Nedgang af ca. 13½ Million R. for Hongkong og en Fremgang af over 4 Millioner for de andre Havne. De forenede Stater, Tydskland, Ceylon, Østerrige, Italien, asiatisk Rusland viser Fremgang, hvorimod Straits Settlements, Frankrige, Australien, Belgien, Mauritius og Egypten viser Nedgang.

Indførsel. Bomuldsvarer, deri indbefattet Garn, udgjør ca. 54 % af Indførselen til Calcutta. Denne Indførsel er i Forhold til 1891—92

gaaet ned med ca. 8 pCt, nemlig, nemlig $2\frac{1}{2}$ Million Pund for ubearbejdet Garn, 300 000 Pund for farvet tyrkiskrødt og Alizarin, og ca. $\frac{1}{2}$ Million Pund for andre Farver, 16 Mill. Yards for ubearbejdede og 12 Mill. for trykkede og farvede Bomuldstøier. De eneste, der viser Fremgang er blegede Bomuldstøier. Af Garn No. 40 er der størst Indførsel. Indførselen var Aaret før betydelig, og der samlede sig enorme Lagere. Nedgangen kan herved let forklares; dog har Importørerne gjort ganske gode Affærer.

I Lancashire har Bomuldsindustrien og Handelen vist talrige Fluktuationer. Ved Aarets Begyndelse var Priserne lave. Senere rygtedes en mindre god Høst, hvoraf fulgte en gradvis Opgang. Derpaa fulgte den bekjendte Streik i Oldham, der varede flere Maaneder og bevirkede Standsning af 15 Millioner Spindestole og foraarsagede Arbeidere og Fabrikanter et Tab af over 2 Mill. £. Denne Standsning hindrede meget en stor Mængde Væverier og bevirkede i flere Tilfælde en fuldstændig Standsning deraf. Disse Kriser har virket til Afsætning af de altfor store Lagere, og Spinderierne har derved kunnet opnaa tilfredsstillende Priser. I det Hele var Aaret 1892—93 ikke godt i Lancashire, naar Hensyn tages til Fabrikernes Tab ved Standsningen og Arbeidernes Lidelser under Streiken. Handelen med Bomuldsvarer (Tøier) i Calcutta var tilfredsstillende for de indfødte paa Bazarerne uagtet Tabene ved Sølvkursen. Stærk Efterspørgsel efter simplere Kvaliteter Shirting frembragte, som sædvanlig, en Tilstrømning paa Markedet af denne Vare med Nedgang i Priserne. De gode Kvaliteter var mindre efterspurgt.

Metaller. Indførselen var 1892/93 Rupees 20 816 248 mod i 1891 — 92 R. 24 488 028.

Indførselen af forarbejdet Jern er aftaget, grundet paa, at Brugen af Staal bliver mere almindelig. Dog er Indførsel af galvaniseret Jern og Rør til Vandledninger tiltaget.

Importen af forarbejdet Kobber tiltog med $5\frac{1}{2}$ pCt., hvorimod Raakobber gik ned med 63 pCt.; Indførselen fra England gik ned fra 16 600 til 1750 Kg., og den fra Japan via Hongkong med 59 pCt. Udvindingen af Kobber i Bengalen, der var meget lovende, er nu ganske opgivet af vedkommende Selskab, der har lidt store Tab.

Indførselen af Staal tiltog med $27\frac{1}{4}$ pCt. Fra England udførtes Staal for Rupees 648 998 og fra Belgien for R. 470 879.

Af Mineralolier var Indførselen 1892/93 ca. 40 Millioner Gallons til Værdi ca. 15 Mill. Rupees, mod i 1891/92 ca. 33 Mill. Gall. a Værdi ca. 12 Mill. R. Af Indførselen kom ca. 20 Mill. fra de forenede Stater og ligesaa meget fra Rusland. I 1891/92 indførtes fra Rusland kun ca. $10\frac{1}{2}$ Mill. Gallons.

Konsumtionen af Petroleum er i Indien stærkt tiltagende paa Grund af den lave Pris; den sælges i Blikboxer, der senere benyttes paa mange Maader. En Trækasse, hvori to Blikboxer, veier ca. 63 Pund.

Indførselen af Petroleum i Cisternebaade er nu bleven en fuldbragt Kjendsgjerning. I 1892/93 ankom en saadan fra Rusland til Calcutta med 1 326 852 Gallons løs Petroleum (159 222 Kasser). Denne Transportmaade letter Indladning og Losning af Olien ved Hjælp af Pumper, og tillader at medføre en større Kvantitet, ligesom Prisen viser sig derved at være gaaet ned ca. 10—12 Annas pr. Kasse. Petroleumsskibene maa losse ved Oplag nogle Mil nedenfor Calcutta, hvorfra Kasserne gaar videre til Byen paa Jernbane.

Af Olier til Smørelse og til Fabrikation af Jutesække indføres for Rs. 1 028 206.

Af Maskiner (deraf ikke for Jernbaner), indførtes for Rs. 8 331 033, navnlig for Reparationer og for Jute- og Bomuldsfabrikerne. Det er af Interesse at notere, at der er indført Material og Maskiner for Fabrikation af Papir, hvorfor en ny Fabrik er grundlagt i Calcutta. Det er at vente, at i en nær Fremtid det meste af det Papir, der forbruges i Bengalen, vil blive fabrikeret dersteds.

Af Uldvarer indførtes for ca. 6 Mill. Rupees eller ca. $2\frac{1}{2}$ pCt. mindre end i 1891/92. Importørerne har snarere tabt end vundet ved Rupees Fald, hvorimod Forhandlerne har tjent ved at kunne erholde for billig Pris Varer, som de senere kunde sælge dyrere. Da Lågerne ved Aarets Slutning var temmelig rømmet, er bedre Priser at vente i 1893/94. Alpacha og Flanel er gaaet ned, hvorimod Multum viser Prisstigning. I Possementarbejde synes Østerrige efterhaanden at ville indtage Englands Plads.

Salt. Indførselen gik ned med 4 pCt. og udgjorde 310 886 Tons til Værdi ca. 5 Mill. Rupees, hvoraf fra England ca. 200 000 T. Priserne er gaaet ned. Indførselen fra Tydskland, der i 1891/92 var ca. 65 000 T., gik i 1892/93 ned til ca. 30 000 T. Egypten, Arabien og Aden indtager nu kun anden Plads blandt Provenantslandene, men har den Fordel for Europa, at de sparer Kanaltreisen, hvorhos Fragten er billigere.

Importen af Vin og Drikkevarer er gaaet ned med $5\frac{1}{2}$ pCt. i det Hele. Derimod viser Ale, Øl og Porter en Tilvæxt af $8\frac{1}{4}$ pCt. efter to Aars stærke Nedgang. Indførselen af Ale fra Huset Cooper & Macleod er steget fra 62 758 Gallons til 105 396 i 1892/93. Dette Hus indtager 3die Plads. Pilsener Øl har første Plads med 147 010 Gallons, og No. 2 Youngers Øl med 108 800 Gallons. Konsumenternes Smag gaar naturligen fortrinsvis i Retning af det lette Øl, der i dette Klimat er lettere at konservere end de tykkere Sorter, navnlig de brune, Porter eller Stout.

Konsumtionen af Vin og Spirituosa synes at have været uforandret i 1892/93 uagtet Formindskelsen i Importen og Lagrene. Dette synes at staa i Forbindelse med en ny Afgift, paalagt fra 1ste April 1893. „The Board of Revenue“ har forhøiet Salgsafgiften fra 50 til 300 Rs. aarlig for Handel med Vin og Spirituosa en Gros og fra 600 til 1 000 Rupees aarlig for Detailhandlere. Det er let forstaaeligt, at mange Forhandlere paa Grund heraf har fundet at burde opgive en Forretning, der begyndte at blive meget lønnende, og har indskrænket sig til at realisere sine Oplag. For næste Aar vil Nedgangen i Konsumtionen vistnok blive langt større.

Indførselen af færdige Klæder har vist en ubetydelig Fremgang. Næst efter England kommer her Østerrige og derefter Tydskland. Under denne Klasse gaar 141 528 Par Sko til Værdi 520 612 Rupees.

Isenkramvarer og Knivsmedarbejde. Indførselen fra Tydskland er omtrent uforandret, og den fra Belgien betydelig forøget, hvorimod Importen fra Østerrige og England er stærkt aftaget; for det sidstnævnte Land er Nedgangen ca. 270 000 Rupees. Hele Værdien af Indførselen var Rupees 3 111 383.

Raffineret Sukker. Indførselen fra Kina er tiltaget, hvorimod den fra Østerrige, Tydskland, Java og Straits Settlements er gaaet stærkt ned. Importen fra Mauritius viser en enorm Nedgang paa Grund af den frygte-

lige Cyklon i April 1893, der ødelagde saavel Sukkerplantager som Fabriker og Raffinerier.

Nedgangen i Indførselen fra Europa skyldes Nedgang i Produktionen af Rosukker og Nedgang i Priserne. Indførsel af Fødemidler er steget til ca. 3 Mill. Rupees paa Grund af en stor Import af Dadler i arabiske Skibe fra Mascate. Mel, især fra England og Østerrige, viser en stærk Nedgang. Af denne Vare sender Bombay betydelige Mængder til dette Marked.

Da de fornemste Jernbanelinjer er fuldført, er Indførselen af Jernbanemateriel aftaget. De Linier, for hvilke denne Indførsel fandt Sted i 1891—92, var Bengalen—Nagpou, Bengalen—Nordvest og Bengalen—Douars.

Farmaceutiske og medicinske Artikler. Indførselen af Chinin udgjorde 12 500 Kg.; Priserne var lave, i Gjennemsnit 1 sh. 2½ d. pr. Unze. Mærket Howard & Sons indtager første Plads, men de tyske Fabrikanten gjør Alt for at erobre en Plads, og har en stærk Indførsel. Uagtet den meget lave Pris paa indført europæisk Chinin, er Salget fra Regjeringens Plantager i Bengalen tiltaget fra 3 800 Kg. til 4 200 Kg. Indførselen af Kamfer aftog, men Priserne er steget. Indførselen af Cigaretter tiltog med 19 pCt. og af anden Slags Tobak, især Cigaretter, med 23 pCt.

Indførselen af Peber udgjorde ca. 1 200 000 Rupees; den af Betelnødder viser en Nedgang af 9½ pCt. paa Grund af den gode Høst i Bengalen. Handelen med disse to Artikler er næsten ganske i Hænderne paa Chineserne, og næsten hele Importen kommer fra Straits Settlements. Medens Indførselen fra sidste Sted beløb sig til 2 Mill. Rupees, var den hele Import fra andre Steder kun ca. 11 000 R.

Indførselen af Paraplyer er noget aftaget. Handelen dermed synes at have været fordelagtig baade for Kjøbere og Sælgere, men den deraf følgende Konkurrence har nedsat Priserne og formindsket Udbyttet. Indførselen sker næsten udelukkende fra England.

Silke. Den tidligere betydelige Import af Raasilke fra China er ophevet. Silketøier udgjør Frankriges største Indførselsartikel til China; den nedgik i 1892/93 med 3¼ pCt. En stor Del af den franske Indførsel kommer nu i Transit over Ceylon. Handelen med almindelige og guldvævede Silketøier var meget livlig fra sidst i 1892 til Februar 1893 paa Grund af de mange hinduiske Giftermaal, som i denne Tid fandt Sted. Da Lagrene er formindsket, vil en større Indførsel kunne ventes i 1893—94, hvis ikke dette hindres af de høiere Priser i Europa.

Udførsel.

Den vigtigste Udførselsartikel fra Calcutta er raa og fabrikeret Jute, der udgjør ca. ¼ af hele Udførselen, dernæst The og Opium, hver ca. 15 pCt., Oliefrø og Ris hver 8 pCt., Indigo samt Skind og Huder hver ca. 6 pCt., Korn ca. 4 pCt., Lak 2 pCt., raa og fabrikeret Silke, 1,8 pCt., Salpeter 1,7 pCt., Raabomuld 1,5 pCt., Bomuldsgarn 0,8 pCt., Ricinusolie 0,6 pCt., Catechu 0,3 pCt.

Udførsel af Jute er steget til ca. 9½ Million engelske Kvintaler til Værdi ca. 72 Mill. Rupees mod 68 Mill. R. i 1891/92. Aaret var dog ikke godt for denne Artikel, idet Priserne, dels paa Grund af modstridende Efterretninger om Høsten, viste stærke Bevægelser, hvorved betydelige Tab

foranledigedes. Det forøgede Udbytte af Jute skriver sig dels fra en paa Grund af tidligere Aars gode Priser tiltagende Dyrkning, dels fra stærk Regn i Mai og Juni, der har været meget gunstig for Høsten.

Udførselen fordelte sig saaledes: Til England for ca. 43 Mill. Rupees, Østerrige 2,1, Frankrige 2,7, Tydskland 11,5, Italien 2,4, Spanien 1, Amerika 9 Millioner Rupees.

The. Udførselen viser for første Gang en Aftagen, nemlig fra ca. 115,6 Mill. Pund af Værdi ca. 56 Mill. Rupees i 1891/92 til ca. 111,4 Mill. Pund af Værdi ca. 60,7 Mill. Rupees i 1892/93. Den gennemsnitlige Pris pr. Pund i Calcutta var ca. 8 Annas 8 p, eller ca. 88 franske Centimer.

Blandt Calcuttas Konkurrenter i denne Vare maa nævnes Ceylon, der forrige Aar sendte over 5 Millioner Pund alene til Australien.

Af Calcuttas Udførsel gik til England ca. 107 Mill. Pund af Værdi ca. 59 Rupees, Australien 4 Mill. Pund, 1,6 Mill. R., forenede Stater 47 000 Pund, 26 000 R., andre Lande ca. 600 000 Pund, 271 000 R.

Man anstrenger sig nu for at udbrede Smag for indisk The i de forenede Stater, og Handelskammeret i Calcutta har i dette Øiemed udsendt en Repræsentant til Udstillingen i Chicago. Kjøbmændene i Calcutta og Ceylon gjør hvert Aar store Udlæg for at fremme Forbrug af indisk The paa Bekostning af kinesisk.

Priserne i London paa gode Kvaliteter var lønnende, men for simplere, der var lidet efterspurgt, nedadgaaende.

Den kinesiske The er stedse mindre afholdt, og Udførselen aftager stadig.

Opium. Udførselen er gaaet ned med over 15 pCt. mod 1891/92, nærmest paa Grund af en svagere Høst. Middelpriisen steg til 1 243 Rupees pr. Kasse mod 1 059 R. foregaaende Aar.

Udførselen udgjorde 48 149 Kasser, 70 617 eng. Kvintaler, af Værdi francs 59 850 325. Heraf gik til Hongkong ca. 28 000 Kasser, Værdi ca. 34 Mill. frcs., kinesiske Traktathavne ca. 5 000 Kasser, ca. 6 Mill. frcs., Cochinchina ca. 2 200 Kasser, ca. 2,6 Mill. frcs., Straits Settlements ca. 12 600 Kasser, ca. 15,7 Mill. frcs. Mindre Dele til Philippinerne, Mauritius, Ceylon og Java. De fra Cochinchina ved Auktion indkjøbte ca. 2 200 Kasser, der udgjør denne franske Kolonis anslaaede Forbrug for et Aar, er indkjøbt af Dhrr. Grünberg Brothers; Kjøbet foregik før ved det franske Generalkonsulat.

Oliefrø. Linfrø viser en Nedgang i Exporten af ca. 30 pCt.

Af Udførselen, ca. 4,1 Million Kvintaler, til Værdi ca. 28 Mill. Rupees, gik til England ca. 3½ Mill. Kv., Resten især til Tydskland, Frankrige og Egypten. Indførselen til England baade herfra og fra Rusland er gaaet betydelig ned. Priserne i London var 41 sh. i Januar, 37 sh. 10 d. i April og 39 sh. 6 d. i December pr. Quarter (à 12,695 Kg.). De forenede Stater var før blandt de bedste Konsumenter, men er nu begyndt at dyrke Lin i stor Udstrækning og forsyner sig selv, hvorhos der i forrige Aar foregik en Udførsel derfra til England. Linfrø udgjør en af de vigtigste Udførselsartikler fra Calcutta til Frankrige.

Af Rapsfrø var Udførselen ca. 2,6 Mill. Rupees. Af Valmuefrø gik Udførselen ned med 23 pCt.

Ris. Aaret 1891/92 var et af de gunstigste for Udførselen, hvorimod 1892/93 viser en Nedgang af 11 pCt. Ceylon er den største Forbruger, og modtog ca. 2,6 Mill. Kvintaler til Værdi ca. 12 Mill. Rupees. Derefter kom Arabien med ca. 600 000 Kv., og England med ca. 600 000 Kv. mod

ca. 1 300 000 i 1891/92. Denne uhyre Nedgang skyldes en stor Indførsel af Ris fra Saigon, der bevirkede et stort Prisfald paa Londons Marked; denne skjærpedes endnu mere ved Koleraen i Hamburg, idet Lagrene rømmedes til lave Priser og med store Tab. Den hele Udførsel af Ris fra Calcutta udgjorde 6 374 249 Kvintaler til Værdi 32 526 271 Rupees.

Udførselen af Indigo aftog med 37 pCt. Høsten var i det Hele slet. De forenede Stater er de fornemste Konsumenter. England indfører vistnok mere, men forsyner deraf en stor Del af Europa. Stigende Priser har gjort Salget i London meget fordelagtigt, da Underretningen om den daarlige Høst bevirkede en Prisforhøjelse af 40—50 pCt. Der har nylig dannet sig en Forening, kaldet „Planters selling and shipping Agency“ i Øiemed at skibe Indigo direkte til London istedetfor at formidle Salget gennem Mæglere i Calcutta.

I sidste Saison sendte Foreningen direkte 2 896 Kasser til Værdi ca. 3,6 Mill. Rupees. Den skal ogsaa agte at aabne et Marked for Salg af Indigo i Alexandria; hvis dette lykkes, vil Mæglerne i London herved faa stort Afbræk i sin Handel med Kontinentet.

Huder og Læder. Efterspørgselen var god og Priserne højere end før. Derhos tillod den nedgaaende Kurs Erlæggelse af højere Priser i Rupees uden Forhøjelse af Priserne i Guld. Udførselen til England viser en Nedgang af 32 pCt. London var hidtil det første Marked for Læder og Huder, men større Lettelser i Forbindelsen med det europæiske Kontinent, har forandret dette Forhold, og Udskeibningerne sker nu direkte til de kjøbende Lande. De forenede Stater er gaaet tilbage med 26 pCt.; dette kommer af, at mange amerikanske Garvere har maattet lukke sine Garverier i 2 Maaneder. Derimod tiltog Udførselen til Frankrige, Italien og Østerrige.

Udførselen af Hvede fra Calcutta gik ned med 30 pCt. Udførselen tilsøjs udgjorde 3 324 869 eng. Kvintaler (à 50 Kg. 800 Gr.). Det meste heraf gaar til Storbritannien, hvor det dyrkede Kornland stedse aftager og Udbyttet bliver mindre. Desuagtet er Indførselen dertil fra Indien ikke tiltaget, skjøndt Forholdene saaledes har stillet sig gunstigere for Indien, hvortil kommer den lave Rupeekurs og billige Fragter. At desuagtet Udførselen til England er aftaget, tilskrives Tolddirektøren den lave Pris paa de fornemste engelske Markeder, der er sunket, indtil den sidst i 1892 stod i 26 sh. 9 d. pr. Qvarter. Saadanne Priser er ødelæggende for de engelske Landmænd, som da ikke kan holde sin Bedrift oppe. Mange Forpagtninger er ogsaa opgivet, ligesom mange Eiere har maattet tilstaa betydelige Nedslag i Afgiften.

Priserne i England har været meget fluktuerende, nemlig i 1892/93 fra 15 frcs. 27 cent. til 11 fr. 62 c. pr. Hektoliter (i December 92). I Indien var Forskjellen mindre, fra Rupees 4—11—3 til Rs. 4—4—2 pr. Bazaar Mound, eller frcs. 20—30 c. til fr. 18—43 c. pr. 100 Kg. Svingningerne var paa Calcuttas Marked $9\frac{1}{2}$ pCt., paa Englands $23\frac{3}{4}$ pCt.

Indien indtager nu den anden Plads i Englands Forsyning med Korn. Det staar kun tilbage, skjøndt vistnok meget, for de forenede Stater. Indførselen fra Rusland faldt paa Grund af Uaaret fra ca. 20 Mill. engelske Kvintaler til ca. $4\frac{1}{2}$ Mill. i 1892.

Storbritanniens Indførsel af Korn udgjorde i 1892 ca. 65 Mill. Kvintaler, hvoraf fra Rusland $4\frac{1}{3}$, de forenede Stater 34, Indien $12\frac{1}{2}$, Chili 2,3, Canada 3,9, Australien og New Zealand 2, Rumænien 0,7, Tydskland 0,6. Tyrkiet 0,5, Egypten 0,4 Millioner.

Udførselen til andre europæiske Lande aftog, dels paa Grund af overflødig Høst i Frankrig, dels paa Grund af de store Tilførsler i 1891/92.

Skjøndt Calcutta udfører Korn, tilvirkes der ikke Mel i nedre Bengalen; dette faaes fra Europa, China, Californien, og endog Bombay, hvor der er Møller og øvede europæiske Møllere.

Lak. Udførselen af Shellac aftog med 11 pCt. Den udgjorde ca. 100 000 Kvintaler, ca. 6,4 Mill. Rupees, hvoraf ca. 3 Mill. til England og ca. 2,4 til de forenede Stater. Udbyttet af Raalak (stick lac) var ringe, men Priserne stigende. Tydskland indfører stedse mere direkte. „Button lack“ gik især til England og Amerika.

Silke. Udførselen opgik til 1 548 787 eng. Pund (à ca. Kg. 0,45³), hvoraf til Frankrige 1 109 673 Pund. Udførselen til England er aftaget paa Grund af Konkurrence med Italien. Priserne var stigende.

Der har været gjort tilfredsstillende Forsøg i Calcutta paa at forbedre Silkens Kvalitet, men Vanskeligheden bestaar i at faa de Indfødte til at anvende tilstrækkelig Omhu ved at vedligeholde en saadan Forbedring. Af Silketøier udførtes 1 491 427 Yards til Værdi R. 1 336 850.

Salpeter. Udførselen var 438 408 Kvintaler til Værdi 4 336 588 Rupees. Heraf gik det Meste til England, der modtog mere, da Fabrikanterne af salpetersur Soda er blevet enige om at indskrænke sin Produktion.

Bomuld. Udførselen af Raabomuld tiltog mod 1891/92 med 93 pCt., men var dog endnu lavere end i tidligere Aar. Den udgjorde ca. 245 000 Kvintaler til Værdi ca. 6,4 Mill. Rupees. Udførselen til England steg med 73 pCt.; der udføres dog langt mere Bomuld til England fra Bombay. Til England udførtes fra Calcutta for ca. 1,2 Mill. R., og til Tydskland for 3,2 Mill.

Den bengalske Bomuld er ikke saa anseet som før paa Grund af dens korte Fibre, der passer mindre og mindre for de europæiske Markeder og de nye Fabriker i Japan. Den lange Bomuld fra de forenede Stater er langt mere anseet.

Ricinusolie. Udførselen i 1892/93 var 2½ Mill. Gallons til Værdi ca. 2½ Mill. Rupees, hovedsagelig til England. Australien udviser en Nedgang, som det synes paa Grund af de Forsøg, man der i nogen Tid har anstillet med at erstatte Ricinusolien med en minaralsk Olie fra Amerika, der er meget billig. Resultaterne heraf foreligger endnu, men hvis det lykkes, vil det bevirke stor Nedgang i Handelen med Ricinusolie i Calcutta. I Provindsen Madras, hvor Ricinus dyrkes til Bengalens Forbrug, var Høsten slet og Kvaliteten nedgaaende.

Katechu og Gambier. Udførselen heraf var stigende. Amerika købte for 1½ Mill. Rupees, næsten hele Udførselen. Disse Artikler kommer fra Birma, hvilket Land selv exporterer deraf direkte til Europa, men da det ikke har direkte Forbindelser med de forenede Stater, sker Udførselen dertil over Calcutta. Handelen med disse Artikler er næsten ganske i Chinesernes Hænder.

Guld og Sølv. Af Guld indførtes 1891/92 R. 8 095 662 og udførtes 1 043 627, og i 1892/93 henholdsvis R. 4 080 796 og 3 581 246, altsaa Nettoindførsel 1891/92 R. 7 052 035, 1892/93 R. 499 480.

Af Sølv indførtes 1891/92 R. 25 504 187, udførtes 1 734 411 og 1892/93 henholdsvis 18 529 490 og 2 125 182, altsaa Nettoindførsel 1891/92 R. 23 769 776, 1892/93 16 404 308.

Samlet Nettoindførsel af Guld og Sølv 1891/92 R. 30 821 811, 1892/93 16 903 788.

Nedgangen i Indførselen udgjør i 1892/93 næsten en og en halv Crore (à 100 Lakhs à 100 000 Rupees). For Guld er Nettoindførselen kun 5 Lakhs, da Udførselen næsten er lig Indførselen. Grunden hertil angives at være Dyrtiden paa Ris og andre Kornsorter, der tjener til Føde for Befolkningen, og især Sølvværdiens stadige Fald, der i tilsvarende Grad forøger Prisen i Rupees for Guldbarrer. Paa den anden Side har denne Guldets relative Værdiforøgelse begunstiget Udførselen deraf.

Nedgangen i Nettoindførselen af Sølv til Calcutta var ogsaa meget stor; det kommer alene deraf, at Sølvførselserne fortrinsvis sker over Bombay, der er meget nærmere Europa. I Virkeligheden er hele Sølvindførselen til Indien betydelig tiltaget.

Guld kommer især fra Hongkong, Sølv fra England.

Skibsfart. I 1892/93 ankom til Calcutta 1 366 Skibe, dr. 1 867 623 Tons. Heraf var 1 197 engelske, 29 franske, 12 tyske, 2 tyrkiske, 1 italiensk, indfødte Baade 73, andre 52.

Skibenes gennemsnitlige Tonnage viser stadig Tendents til Stigning; den var i 1892/93 1 792 Tons, mod 1 670 Tons i 1891/92.

Den franske Skibsfart var i Aftagende, nemlig i 1892/93 29 Skibe, dr. 22 707 T., mod i 1891/92 38 dr. 30 252 Tons. Af de ankomne tilhørte 11 Compagnie des Messageries maritimes.

Med Hensyn til Fragter var Aaret blandt de mest uheldige. Fragterne paavirkedes stærkt af Priserne paa Jute, og mange Kjøbere, som allerede havde optaget betydelig Tonnage til Udførsel af Raajute til Europa og Amerika maatte bryde sine Kontrakter. Man ventede store Afsendelser, men der blev mindre end sædvanlig. Denne Omstændighed, samt den ringe Udførsel af Korn og Linfrø meget til Fragternes Nedgang og til at holde en uhyre Tonnage uvirksom i lang Tid. Hertil kom, at Skibsbygningen betydelig er oversteget Handelens Krav. I 1891 anvendtes megen Tonnage til Transport af Korn til Rusland efter Misvæxten; men da denne Sysselsættelse manglede i 1892/93 fik de store Havne i Indien og England paa Ny en stor Tonnage disponibel.

J. Jonslain.

Hongkong.

Aarsberetning dateret 1 Juli 1893.

Fra fremmede Steder ankom i 1892 med Ladning 32 norske Skibe, dr. 38 049 Tons, hvoraf Seilskibe 4, dr. 3 345 Tons, og i Ballast 2, dr. 1 724 Tons, hvoraf 1 Seilskib, dr. 1 147 Tons.

Til fremmede Lande afgik i Ballast 23 Skibe, dr. 30 051, Tons, hvoraf 3 Seilskibe, dr. 1 845 Tons, og med Ladning 9, dr. 6 456 Tons, hvoraf Seilskibe 3, dr. 2 711 Tons, alle til fremmede Steder.

Erlagte Konsulsafgifter ø 926—78.

I 1891 ankom med Ladning 43 norske Skibe, dr. 63 234 Tons, hvoraf Seilskibe 4, dr. 1 796 Tons, og i Ballast 7, dr. 6 846 Tons, hvoraf Seilskibe 1, dr. 1 260 Tons. Til fremmede Steder afgik med Ladning 21, dr. 18 738 Tons, hvoraf Seilskibe 3, dr. 1 846 Tons, og i Ballast 31, dr. 55 524 Tons, hvoraf Seilskibe 1, dr. 577 Tons. Erlagte Konsulatsafgifter ø 921—53.

Ingen svenske Skibe ankom i 1891 og 1892.

Da Hongkong er en Frihavn, offentliggøres ikke officiel Statistik, hvorfor nøiagtigere Opgaver over Handelen med Norge ikke kan gives. Følgende Oplysninger vil dog være af Interesse:

Fyrstikker. Indførselen var tidligere betydelig, men Varen er nu desværre næsten forsvundet fra dette Marked paa Grund af Konkurrence med Japan. Japaneserne tilvirker nu Fyrstikker af udmærket Kvalitet til Priser fra § 13—14 pr. Kasse à 50 Gros. En Konkurrence er alene mulig, hvis Fabrikerne hjemme kan levere sine Varer her til omtrent samme Pris.

Stangjern indføres i temmelig store Kvantiteter fra Sverige, da Kineserne ved, at Varens Kvalitet staar langt over hvad der tilvirkes i Tydskland og Belgien.

I Jern- og Staalredskaber har Sverige endnu ikke kunnet konkurrere med de engelske Fabrikanter, der er vel kjendt blandt Kineserne og hvis Priser ogsaa er meget lavere, ligesom Kvaliteten vurderes høit af Kineserne.

Hermetik. Norsk Vare er meget afholdt i Kolonien, men da Europæerne er de eneste Konsumenter, indføres kun en begrændset Kvantitet.

Af Øl og Brændevin indføres kun lidet, da Tydskernes Konkurrencer er for stor.

Indførselshandelen til Kolonien har ligget meget nede paa Grund af Sølvets Fluktuation i Værdi, hvorved Beregninger er blevet meget vanskelige. For Øieblikket er Kursen gaaet ned til 2 sh. $4\frac{3}{8}$ d. pr. mexikansk Dollar, hvilket næsten umuliggjør hele Importforretningen.

Direkte Export til Norge er ubetydelig; norske Importører synes at forsyne sig fra Tydskland og England, men disse Mellemhænder kunde let undgaaes, hvis norske Handelshuse vilde henvende sig direkte til Handels-huse i Hongkong. Den fornemste Export herfra bestaar af The, æteriske Olier, Cassia, Menneskehaar, Fjer, Spanskrør, Ingefær.

Angaaende Skibsfarten i Hongkong publiceres aarlig en Rapport af Havnemesteren. Af Opgaverne for 1891 og 1892 fremgaar, at det svenske Flag er ganske forsvundet, og at der i 1892 kun ankom Halvdelen saa mange norske Skibe som i 1891. I Begyndelsen af dette Aar har norske Redere vist mere Interesse for Kystfarten paa Kina, men jeg maa beklage, at de ikke er tilstrækkelig opmærksomme paa Konstruktionen af de Skibe, som de sender ud. Hvis de virkelig vil konkurrere med andre Flag, især det tyske, i Kystfarten, maa de kun sende Skibe som specielt passer for Farten paa Kina, først og fremst med et helt Mellemdæk, for at Dampskibet i Tilfælde kan føre kinesiske Passagerer, der udgør en betydelig Del af vor Kystfart. Dernæst bør Skibet have fire store Sideporte paa Mellemdækket for at lette Ladning og Losning; dette er ganske nødvendigt, hvis et Dampskib skal kunne gaa i længere Tid paa disse Farvand. Baade uden Mellemdæk er ganske unyttige i den sydlige Fart, saasom paa Saigon, Bangkok, Java og Singapore, og vil kun finde Sysseleættelse i Kulfarten mellem Japan og Shanghai eller Hongkong.

Desværre er at berette om tre Ulykker. I Oktober 1892 mødte det norske Dampskib „Normand“ paa Reise fra Japan til Singapore en Typhon i Formosa-Kanalen og strandede paa Pescadorene. Af hele Besætningen blev kun to reddet og sendt hjem til Norge. Vraget maa være sunket paa dybt Vand, da man ikke senere har seet Noget deraf.

I November 1892 forliste norsk Bark „Aron“ totalt paa Newchwang Bar. Hele Besætningen blev reddet.

I Mai 1893 blev norsk Dampskib „Nangking“ totalt Vrag paa Paracels paa Reise fra Java til Hongkong. Besætningen gik i Baadene og blev optaget af et tydsk Dampskib. Tabet af dette Dampskib er saa meget mere at beklage, som det var den eneste af de hernede farende norske Baade, som virkelig passede for Kystfarten. Hvis nye Baade skulde blive bygget i Norge for Fart paa Kina, kan jeg kun anbefale denne Type.

De norske Skipperer er godt likt af Kineserne, og mange norske Dampskibe vilde vistnok finde lønnende Sysselsættelse i Kina, hvis Rederne vilde bygge Baade, der særskilt passer for denne Fart.

Fragterne har i den senere Tid ikke været særdeles gode; kun de Dampskibe, der regelmæssig gaar paa disse Farvand, har paa en eller anden Maade altid kunnet erholde et rimeligt Udbytte.

Til Kolonien Hongkong ankom i 1892 27 254 Skibe, dr. 6 773 189 Tons, hvoraf med Ladning 18 830 dr. 6 096 169 T. Heraf var kinesiske Junker 22 755 dr. 1 606 251 T. Af Resten var 43 amerikanske, 23 østerrikske, 3 199 britiske, 234 kinesiske, 102 danske, 40 hollandske, 80 franske, 662 tyske, 13 italienske, 36 japanesiske, 35 norske, 1 russisk, 1 siamesisk, 30 spanske.

Af de nævnte Skibe ankom fra Australien og New Zealand 46, Britisk Columbia 16, Britisk Borneo, 16, Kinas og Formosas Kyst 24 396, Cochinchina 211, Europas Kontinent 105, Storbritannien 154, Indien og Singapore 179, Japan 303, Java og andre Øer i det indiske Archipelagus 63, Macao 1 180, Mauritius 1, nordlige Del af det stille Hav, Philippinerne 176, Havne i Hainan og Tonkinbugten 235, Sandwichøerne 2, Siam 77, Sydamerika 2, forenede Stater 88.

Af Hongkongs Emigrationskontor udklaredes 192 Skibe med kinesiske Passagerer medbringende 52 143 Emigranter, hvoraf til Straits Settlements 41 644, Resten til de forenede Stater, britisk Columbia, Sandwichsøerne og Mauritius. Med kinesiske Passagerer fra Udlandet ankom 476 Skibe, medbringende 97 971 Passagerer, hvoraf fra Straits Settlements 79 065.

F. Scip.

Leipzig.

Aarsberetning dateret 7de April 1893.

Tydscklands Indførsel i 1892 viser, tildels som Følge af de nye Handelstraktater, en betydelig Tilvæxt i Indførselen, medens Udførselen er sunket. Indførselen var 4 463 Mill. Mark og Udførselen 3 328 Mill. Skjøndt de nye Traktater snarere synes at have medført en Forværrelse, end en Forbedring, haaber man dog derved paa at have opnaaet en fast Position, og at dette mellemeuropæiske Handelsforbunds Tiltrækningskraft vil medføre den forønskede Afslutning af nye Traktater med andre Lande.

Koleraen gav Handelen et slemt Stød. De forenede Stater lukkede sine Havne for tyske Skibe, og andre europæiske og oversøiske Nationer tog lignende Forholdsregler. Herved hindredes man ogsaa i at drage fuld Fordeel af den usædvanlig rige Høst.

En glædelig Begivenhed var Præsidentvalget i Nordamerika, der indgav Haab om en Forandring i dette Lands Toldsystem.

For Industrien havde den udmærkede Høst endnu ikke ved Aarets Slutning øvet nogen mærkbar Indflydelse, skjøndt de synkende Kornpriser var egnet til at byde Folket nogen Erstatning for den lavere Løn. Navnlig var Bjergværks- og Hytteindustriens ugunstige Stilling stærkt fremtrædende, idet denne befandt sig i en Krise paa Grund af de stærkt nedadgaende Priser paa Kul, Jern, Sølv, Bly og Zink. Textilindustrien synes derimod paany at være i Opsving. Hvad Bjergværksindustrien tabte ved de lavere Priser for dens Produkter, kom atter de Industrigrene tilgode, som behøver disse Produkter for sin Bedrift.

De paatænkte nye Skatter og Militærudgifter givte Anledning til Overveelse af, hvorvidt Folkets Skatteevne i Længden er disse Krav voxen, da Anledningen til Gevinst nærmest er aftagende, og Skatteydernes Indtægter i Renter og Udbytte efterhaanden gaar ned. Yderligere Uro volder Arbejdernes Utilfredshed og Fordring paa Forandring i det Bestaaende, skjøndt de sidste Aars slette Erhvervsforhold har medført en Afslapning af Socialdemokratiet og bidraget til at afholde Arbejderne fra overmodige Skridt, hvorved Arbejdsgiverne vilde have faaet Anledning til Afskedigelser.

I Pengemarkedet blev de Forhaabninger, man havde stillet til den ventede Valutaregulering i Østerrige-Ungarn, samt Handelstraktaterne og den bestaaende Overflod paa Penge, forstyrret ved Frygten for en stor Krisis i Industrien, den store Nedgang i Udførselen i alle Europas Industrilande, og den Iagttagelse, at Pengemængden, der viste sig i en stadig Nedgang i det aabne Markeds Diskonto og Nedsættelse af Rigsbankens Rate, ikke fremkom ved Ansamling af nye Kapitaloverskud, men snarere ved Nedgang i Adgangen til Erhverv og Handelens ringe Fordringer. Privatdiskontoen udgjorde høiest 3,25 %, lavest 1,125 %, Gjennemsnit 1,807 %. Rigsbankens Rater var fra 1—9 Januar og 28 Oktober—31 December, Diskonto 4 %, Lombard 5 %, ellers henholdsvis 3 % og 4 %.

Emissionsvirksomheden paa Børsen var ikke stor. Den deri anbragte Kapital beregnes for 1ste Halvaar til 560 Millioner, for andet til 230 Mill. Mark. Det tyske Kapitalmarkeds Deltagelse i udenlandske Laan beregnes for 1892 til 124½ Mill. Mark mod i 1888 551 Million. Den eneste Emission af større Betydning var det 3 pCt. tyske Laan paa 340 Mill. Mark, der fandt stor Søgning. Disse Laans Kursudvikling vilde vedblivende have været gunstig, hvis den ikke var bleven hemmet af flere Omstændigheder, især de stærke antikapitaliske Bevægelser i Aarets sidste Halvdel, Retsusikkerheden i Bank- og Børsforretningen, der viste sig i flere Retsafgørelser, og Regjeringens Hensigt yderligere at beskutte den allerede før saa uheldigt stillede Bank- og Børsforretning. Det tyske 5 % Rigslaan gik fra 85,40 ned til 84 og derfra atter op til 88, hvorefter det senere er gaaet tilbage med 2 pCt. Af fremmede Papirer viser østerrig-ungarske, italienske og russiske Bedring og af exotiske alene argentinske en Kursforhøjelse. Græske var udsat for stærke Svingninger.

Af Aktieselskaber stiftedes der i Tydslønd i 1892 127 med ca. 80 Mill. Mark Kapital mod i 1889, 360 med 402 Mill. Mark. Af Selskaber med begrændset Ansvarlighed stiftedes 56 med Kapital 27 Mill. Mark.

Endel Aktieselskaber i Leipzig gavede følgende Udbytte: Allg. Deutsche Credit Anstalt 8½ pCt., Leipziger Bank 6 pCt., Credit- und Sparbank zu Leipzig 7 pCt., Communalbank für das Königreich Sachsen 10 pCt., Leipziger Feuer Vers. Anstalt 720 M. pr. Aktie indbetalt 2400 M., Teutonia, Livs-

fors. 11 pCt., Leipz. Kammgarn-Spinnerei 5 pCt., Leipz. Wollkämmerei 25 pCt., Kammgarn-Spinnerei Stöhr & Co. 8 pCt., Baumwollspinnerei 6 pCt., Leipz. Immobilien Gesellschaft $6\frac{2}{3}$ pCt., Leipz. Pferdebahn Gesellsch. Pref. Akt. 6 pCt., andre 4 pCt., Leipz. Vereins Bierbauerei 15 pCt., Leipz. Bierbrauerei Riebeck & Co. 10 pCt. Leipz. Malzfabrik zu Schkeuditz 10 pCt., Thüringer Gas-Gesellschaft zu Leipzig $9\frac{1}{2}$ pCt.

I Pantelaan i fast Eiendom var der liden Omsætning. Indehaverne af gode Obligationer var i Regelen tilbøielige til Forlængelse for at undgaa at søge andre Laan, medens Grundeierne ikke fandt sig foranlediget til Opsigelse, da den stabile Rentefod ikke gav Udsigt til en lønnende Ombytning. Dertil kommer, at der i de sidste Aar hersteds er bygget mere end man kunde. For utvivlsomt sikre Hypothekbanklaan var Rentefoden i Almindelighed hele Aaret 4 pCt. Forretningernes slette Stilling foranledigede mange industrielle Etablissementer til at søge Pantelaan, medens Kapitalisterne af samme Grund holdt sig borte fra saadanne Laan, der kostede Laantagerne store Ofre. Aarets store Byggevirksomhed, og de talrige Salg af store Grundstykker mod forholdsvis faa Kontanter, frembragte ængstende og advarende Foreteelser i Forretninger med anden og fjernere Prioriteter.

Antallet af tomme Vaaninger i Byen Leipzig tiltog i Aaret, uagtet en Tilvæxt ved Nybygning af 1 933 Vaaninger, fra 5 000 til 5 400, et Tegn paa, at Indflytningen ikke har været stor.

Leipzigermesser. Michaelismessen 1892 led et sørgeligt Knæk derved, at Myndighederne paa Grund af Koleraen først beordrede dens Indskrænkning til 14 Dage, fra 2—15 Oktober, og senere, da ingen Bedring indtraadte i Epidemien, maatte lade den ganske bortfalde. Denne Begivenhed har henledet Opmærksomheden paa Messernes store Betydning for Leipzig, og givet Anledning til, at Handelskammeret og By-Raadet har taget under Overveielse Midler til deres Befordring. Mønsterlagerhandelen foreslaaes givet en større Udvikling, og at man ved Ombygning af Gader og offentlige Bygninger muliggjør dette, saa at de kan ydes et saavidt muligt fuldkomment Billede af Nyhederne paa Verdensmarkedet. Ligesaa vil man ved bedre Indretning af Forretningsrummene, som allerede skeet i flere Brancher, søge at drage Kjøbere til sig. Messernes Varighed foreslaaes forkortet til 3 Uger. En kyndig Mand foreslaaes ansat til Raad og Bistand for de Besøgende.

Nytaarsmessen for Læder 1892 var lidet animeret, især da de mindre Messekjøbere holdt sig tilbage. De fleste tilførte Varer var af midtels Sort. I Raahuder var ringe Bevægelse og Priserne nedgaaende. Nytaarsmessen for Tøier gav et uheldigt Resultat; dog viste sig for første Gang i lang Tid en levende Omsætning i sorte Tøier. Paaskelædermessen 1892 begyndte med ringe Forventninger paa Grund af almindelige Forretningsusikkerhed; dog fandt forskellige Sorter Afsætning til tilfredsstillende Priser. Der var et Misforhold mellem de for høje Priser for raa Huder og Priserne for det færdige Læder.

I Peltsværk var Forretningen ved Paaskemessen 1892 taalelig god. Priserne viste ikke stor Forskjel mod det foregaaende Aar, dog med Undtagelse af enkelte Modeartikler, som f. Ex. amerikansk Opossum, der kostede næsten det Dobbelte, da det brugtes til Efterligning af Skunk. Endel besøgende Bundtmagere havde vistnok ventet at gjøre gunstige Indkøb ved de to Auktioner for Firmaerne I. C. Seebe og A. Servant, men heri blev

man skuffet, da større Partier blev taget tilbage fra Auktionen. Som i tidligere Aar solgtes ved disse Auktioner kun mere eller mindre ældre Varer.

Den tyske Peltsværkshandel led stor Skade ved Ophævelsen af Michaelismesse og de ved Koleraen bevirkede Hindringer i Omsætningen. Saaledes viser Indførselen til Tydskland af Skind og Peltsværk i 1892 et Beløb af 27 280 mod i 1891 36 162, og Udførselen 1892 20 379 mod 1891 25 696. Indførselens Værdi angives til 6 727 000 M., og Udførselens til 5 196 000 M. Dertil kommer den indenlandske Omsætning, der udgjør mange Millioner. Alene til Arbejdsløn for Tilberedning og Færvning af Peltsværk medgaar mange Millioner.

Klædesmessen. Paaske 1893 udviste god Afsætning i enkelte Artikler, som lyse, bedre Kvaliteter for Dragter samt glatte og sorte. De betydelige Indkjøb for de store rhinske Confectionister gav næsten ingen Fortjeneste for Fabrikanten. I flere andre Sorter var Afsætningen daarlig. Udsigterne for Fremtiden ansees ikke saa ugunstige som i det forrige Aar.

I Uldvarer var Forretningen ikke betydelig, heller ikke i Manufakturvarer. Bomuld viste en betydelig Tilbagegang. Hos Sælgerne viste sig dog en Tilbøjelighed til højere Priser. Trykkede Stoffe havde rask Afsætning, og Fabrikationen heraf gaar stadig fremad. Forretningen i Uldstrømpevarer forløb meget ugunstigt.

I Porcellæns- og korte Varer samt Legetøi udvider Messeforretningen sig stadig. Porcelæn, navnlig schlesisk og sachsisk Fabrikat finder især mange udenlandske Kjøbere. I dette Aar manglede dog Amerika næsten ganske og England var kun svagt repræsenteret. Af andre keramiske Artikler har Leipziger Messerne især Betydning for Majolika og Siderolith, der især fabrikeres i Bøhmen. I Korte- og Galanterivarer var Kjøbere fra Norge og Sverige, Rusland, Rumænien og Nordamerika. Aluminium spillede en fremragende Rolle, men til nedadgaende Priser.

Fiskemarkedet. I Løbet af de sidste 10 Aar er den sachsiske Fiskeforretning betydelig tiltaget. Af Søfiske, der har Betydning for Norge, mærkes især Lax, der kommer fra Norge og Sverige over Hamburg, hvilket virker skadeligt paa Priserne og Konsumenten. Omsætningen af nordisk Lax i Sachsen, der kan anslaaes til 3—350 Ctnr. aarlig, vilde være endnu større, hvis de norske og svenske Fiskeforsendelsesforretninger gjorde sachsiske Handlende direkte Offerter, og derved, ved at undgaa Hamburger- og Berliner-Mellemhandelen kunde afgive Varen billigere end nu. Dog kan saa betydelige Mængder Lax ikke paa engang overtages i Sachsen, som Tilfældet er med nogle Berliner og Hamburger Grossister. Priserne dreiede sig mellem 1 M. og 1 M. 80 pr. $\frac{1}{2}$ Kg. Tilførselen af Rhin- og Elblax hindrede navnlig i Februar, Marts og April Konsumenten af nordisk Lax, som i de her tilførte Kvaliteter vel var billigere, men i Godhed stod ikke lidet tilbage.

Derhos begrænsedes Afsætningen ogsaa noget af fransk Vare. I de sidste 5—6 Aar indføres nemlig ikke lidet fra Frankrige, især i Tiden Februar—April. I Kvalitet lig den fede, røde Rhinlax, har Loirelaxen i Aarets Løb stedse vundet mere Bifald. Paa Export af Laxørret, der her i Sachsen er meget afholdt, især fra November til April, skulde skandinaviske Fiskere mere henvende sin Opmærksomhed. Den foretrakkes her især i Størrelsen 2—6 Pund. Priserne var fra M. 1—1,75 pr. Pund.

Den her konsumerede Aal fra Norge og Sverige kom væsentlig over Stettin. Tilgangen hertil besværliggjøres visnok meget ved den store Afstand, men det kan dog anbefales idetmindste ugentlig at sende Kurvforsendelser til Sachsen, der sikkert vil finde Aftagere. De i Stettin af sachsiske Handlende betalte Priser var M. 1—M. 1,40 pr. Pund, hvortil endnu kommer den dyre Fragt ca. 10—13 pf. Pund.

Konsumen af Hyse og andre ringere Søfiske, der paa Grund af den ved den lange Transport formindskede Holdbarhed kun kan ske fra Norge om Vinteren, har undergaaet mange Omvexlinger. Hele Omsætningen deraf i Sachsen kan i 1892 vel have beløbet sig til 3 000 Centner. Priserne var mellem M. 15—30 pr. Ctn. Hovedkonsumen er fra December til Februar. Den i Sachsen mest efterspurgt Hyse er fra $1\frac{1}{2}$ —4 Pund, medens Fisk fra $\frac{1}{2}$ —1 Pund, uagtet sin billigere Pris, kun vanskelig finder Afsætning. At Udførselen af billig Søfisk til Sachsen fra Norge ikke har den ønskelige Udstrækning ligger især i den dyre Fragt. Hvis der var En-Gros-Handlere, som kunde overtage denne Vare Waggonvis, vilde Afsætningen betydelig tiltage. Naar en Kilo i Fragt enkeltvis fra Norge og Sverige koster 12—15 pf., udgjør den i Waggonfragt kun ca. 3—4 pf., en Forskjel der har meget at sige. Det nylig grundede Nordcap-Aktieselskabs Bestræbelser for at skaffe frossen Hyse i større Kvantiteter paa det tyske Fiskemarked følges her med Interesse.

Da man for 17 Aar siden gjorde det første Forsøg med at indføre Rensdyrkjød i Leipzig, fandt dette ikke strax forønsket Anerkjendelse. Nogen Tid maatte hengaa, før dette nye Kjøds nu fuldt anerkjendte Værdi bekræftede sig. Visse Fordomme mod Artikelen maatte overvindes, og Priserne maatte reguleres saaledes, at den med Told- og Transportudgifter rigt betænkte Vare kunde finde forholdsvis let Afsætning. Begge Dele blev opnaaet, omend kun langsomt. For Import af skandinaviske Rensdyr stillede sig særlig Hindringer iveien af den Grund, at der fra disse Steder leveredes meget store i haardt Klima opvoxede Dyr med ikke saa mørt Kjød, hvorved der opstod en Fordom, hvorfor Importen aftog, medens de finske, der erholdtes fra St. Petersburgs Marked, blev en efterspurgt Handelsartikel. Man erkjendte Rensdyrkjødet økonomiske Betydning, dels paa Grund af Billigheden, der staar lige med Oxekjød eller lavere, dels i den bekvemme Adgang dertil paa en Aarstid, hvor netop det indenlandske Vildt begynder at fredes (i Sachsen 1ste Februar.) Rensdyrkjød indføres her til Pladsen, saa længe der er stærk Kulde, i haardfrosset Tilstand, i store Fade af Mands-høide, belagt med Matter og Filt, der konserveres maanedsvi i Ishuse. Hvert Fad indeholder 10—15 Ctn. godt, mørt Kjød, i de udskaarne bedste Stykker, Ryg og Laar. De andre Stykker efterlades paa Grund af den høje Told og Fragt, paa Udførselsstedet til andet Brug. Hundreder af Fade kommer aarlig hid, og jeg undlader ikke at gjøre opmærksom paa den betydelige Konsum, der har udviklet sig i denne Artikel.

Ogsaa i Ryper og Aarfugl er her en stor Forretning, der dog ligesom Rensdyr næsten ikke besørges fra Norge og Sverige, men næsten alene fra Rusland. Der betales for Rensdyrrygge pr. Pund ($\frac{1}{2}$ Kg.) M. 1—1,25 do., Køller M. 0,70—0,80, Fricandeaux M. 1—1,20, Ryper pr. Stk. M. 1,25—1,50, Aarfugl pr. Stk. M. 2,25—2,50, Hjerper M. 1,25—1,50 pr. Stk.

Den tyske Boghandel, der er centraliseret i Leipzig, er i glædelig Udvikling. I 1892 opgik Antallet af Titler til 22 435.

Industriens trykkede Tilstand forbedredes noget ved Midten af Aaret. Bygningsvirksomheden og dermed i Forbindelse værende Bedrifter

laa nede. De større Jernstøberier var tilstrækkelig beskæftiget, ligesaa Maskinfabrikerne.

Trafiken i Byens Markedshaller er noget aftaget, dels fordi Forbudet med Gadesalg er delvis ophævet, og dels fordi man paa Grund af den betydelige Anlægskapital har maattet forhøje Leien adskilligt. Det maa derfor, da en stor Del af de Handlende ser mindre paa Bekvemmeligheden end paa lav Leie, afgjort anbefales at anlægge saadanne Markedshaller saa simpelt og billigt som muligt.

Byen var i 1892 fri for Kolera. Indvaanerantallet var 378 000.

P. R. Schmidt.

Stuttgart (Württemberg).

Aarsberetning dateret Oktober 1893.

Aktier og Værdipapirer har ikke i 1892 kunnet hæve sig fra den lave Kurs, hvortil de var faldt. Varepriserne faldt stadig, især for Korn, Bomuld, Kul og Jern. Forskjellen mellem Priserne paa Raastoffe og Fabrikater vare saa ringe, at den var ruinerende for Producenter og Sælgere. Hertil kom andre Omstændigheder, navnlig Koleraen og faldende Priser paa Landprodukter. Følgen var en Stilstand i Industrien, dog uden en Krise. Udlandet og især de forenede Stater, har hverken efterspurgt Raastoffe eller Fabrikater. Den latente Krise aabenbarer sig ikke som før, i aftagende Produktion, eller Afskedigelse af Arbeidere, men i Leveranceterminerne og Betalingstiderne, ved Konkurrencen mellem alle Fabriker, der rivalisere om de mindste Bestillinger, og ved den yderliggaaende Kreditgiven. De nye Handelstraktater har hidtil havt liden Virkning paa Markedet.

Høsten var i det Hele god. Priserne paa Korn og Mel gik stærkt tilbage. Møllerne gav derfor ikke Udbytte. Humlehøsten var middels og Handelen dermed tilfredsstillende. Flere Ølbryggerier er ved Arbejdernes Sammenslutning bleven nødtte til, foruden forhøiet Løn, der er fastsat for 2 Aar siden, at indføre en Arbeidstid af 10 Timer med 25 pCt. Tillæg for hver overskydende Arbeidstime. Heraf kan forudsees en større Aftagen i Produktionen. Frugtavlen var middels, men Kvantiteten god. Værdien af Vinhøsten var 9,4 Mill. Mark. Vinhandelens Stilling er god uagtet de høje Priser. Traktaten med Italien var gunstig for de Handlende; Priserne for tyrolske og Blandingsvine er gaaet ned. Indførselen af Druer fra Italien oversteg Vinindførselen. Fabrikationen af mouserende Vine led af Forholdene og Traktaten med Schweiz, der forhøiede Tolden paa Vin paa Flasker, hvorfor Udførsel til dette Land blev umulig.

For Kolonialvarer var Markedet stille, dog bedre ved Aarets Slutning. De indenlandske Sukkerraffinaderier har givet godt Udbytte. I Tobak og Cigarer har Forretningerne ikke forbedret sig.

Nedgangen i Priserne paa Kemikalier standsede ved Midten af Aaret. Jodproducenternes Konvention vedhlev i 1892. Udførselen til Schweiz og Østerrige er stedse aftagende.

Madolier var mere efterspurgt end i 1891. Priserne paa Linolie gik ned til et Minimum, ligesaa Rapsolie, hvorimod Valmueolie var efterspurgt, ligesaa Palmeolie.

Textilindustrien. Priserne var i 1892 følgende: Bomuld, 100 Kg. M. 80,22, Uld, do., M. 320,24 (1891 § 260,15), Hamp. do., M. 44,75, Raasilke pr. Kg., M. 47,92, (1891 M. 44,58), Bomuldsgarn, do., M. 1,14, (1891, 1,30), Bomuldtøier, Meter 0,17, Lingarn, Kg. 1,91.

I Bomuld indtraadte en Stigning i November. Hverken for Haand-, Fabrik- eller Jacquardvævning indtraadte nogen Forbedring i 1892. Silkevæverierne var meget beskæftiget, men Priserne svarede ikke til de for Raastoffet gjældende. I færdige Herreklæder gjør udenlandsk Konkurrence sig gjældende. Der siges at Fabrikkerne af Hensyn til Toldforhøielsen vil oprette Fabriker i Schweiz.

Metalindustrien var i det Hele tilfredsstillende men Groshandelen viste stor Mathed ved Aarets Udgang. For Motorer, Maskiner og Redskaber skaffede Handelstraktaterne ingen Bedring. I Zinkornamenter har Handelen været livlig, men Priserne faldende. I optiske og physiske Instrumenter har Bestillinger manglet fra Amerika.

I Blik vedvarer den tidligere beklagelige Situation.

Handelen med Tømmer var som sædvanlig, men Aaret var ikke godt for Sagværkerne. Priserne paa Nødde- og Kirsebærtræ stiger aarlig, men paa tilberedt Vare er Priserne lave formedelst Konkurrencen. Udførselen af Møbler er næsten ophørt.

Teglværkerne har haft megen Efterspørgsel og gode Priser, takket Konventionen mellem Fabrikerne. Prisen paa Cement er gaaet ned paa Grund af Konkurrence. Gipsfabrikationen lider ogsaa af lave Priser.

Krisen i Skind og Huder vedvarer, og det maa befrygtes, at de mindre solide Etablissementer vil bukke under. Konkurrencen med Amerika og England gjør megen Skade. Handelstraktaterne har været en stor Skuffelse for denne Industri. Derimod er Fabrikationen af Skotøi gaaet godt.

Udførselen af Papir til Frankrige er næsten ophørt. Pengemarkedet har været meget stille af Mangel paa Foretagender og den lave Rente. Kurserne har i Regelen været meget faste. Rigets 4 pCt. og Würtembergs 3½ pCt. Laan har været faste. Et Würtembergsk 4 pCt. Laan paa 10 Millioner blev strax tegnet.

A. Federer.

Indhold: Calcutta Side 687. — Hongkong Side 694. — Leipzig Side 696. — Stuttgart (Würtemberg) Side 701.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1892 m. M.,

No. 21.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1893.

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

Kjøbenhavn.

Havneafgifter samt Coutumer ved Losning og Ladning
i Kjøbenhavns Konsulatdistrikt.

Ydre- og Indrereden samt Havnen.

Ved Ydrereden forstaaer man Farvandet øster om Batteriet „Tre Kroner“ og Grunden „Stubben.“ Indrereden begrænses mod Nord ved en Linie dragen fra det Punkt paa Kysten (omtr. 1000 Al. Syd om Tuborg) hvor Staden Kjøbenhavns Grund nordefter ophører, til Tønden paa den sydøstlige Side af „Stubben“ mod Øst ved en Linie fra denne Vager til Østsiden af Batteriet „Tre Kroner“; mod Syd dannes Indreredens Grændse af Toldbommen. Havnen omfatter Strækningen fra Toldbodbommen syd- efter til søndre Gasværk (inkl.). Imellem Indrereden og ind til Kvæsthus- broen er der uddybet et Løb til 24 Fod; fra Nordenden af Kvæsthusbroen indtil og i Gasværksløbet til 20 Fod. Disse Dybder ere dog paa Grund af Affeiring af Mudder ikke altid og overalt fuldt ud tilstede.

Havnereglementet.

Et Exemplar af Havnereglementet skal findes ombord i ethvert paa Indrereden eller i Havnen liggende Skib eller Fartøj og faaes hos Havne- politiet uden Vederlag. Blandt dets Forskrifter er at bemærke:

Exploderende Stoffer og brandfarlige Vædsker. Skibe, hvis Ladning indeholder Krudt eller andre exploderende Stoffer, skulle ankre paa Ydre- reden og derfra gjøre skriftlig Anmeldelse til Havneforvaltningen. I Havnen og paa Indrereden maa der ikke finde Indladning og Udlosning Sted af uraffineret Stenolie. Intet Skib, der har mer end 16 Tdr. Stenolie eller lignende brandfarlige Vædsker ombord, maa gaa indenfor Toldbodbommen, men skal ankre paa Indrereden og vise rødt Flag paa Fortoppen. Skibe med under

16 Tdr. kunne indgaa i Havnen, men skulle strax losse de brandfarlige Vædsker, der ikke maa forblive henliggende i Fartøiet Natten over. Indladning og Udladning af Stenolie og lignende skal i Almindelighed foregaa i Tuborg Havn (16 Fods Dybde), men finder undertiden Sted paa Kastrups Red, hvor Skibene ligge paa ca. 24 Fod Vand. Indførsel af raffineret Petroleum kan ogsaa ske til Anlæggene ved Revshaleøen, men kun i Tankfartøier. Udførsel derfra kan finde Sted saa vel i Tankfartøier som i Tønder.

Lodsning.

Lods erholdes i Sundet ved at heise Flag paa Fortoppen eller bestilles paa Lodskontoret paa Toldboden. Skibe i Sundet og Drogden ere ikke lodspligtige, ei heller i Kjøbenhavns Havn, men Bugserdampere lade sig i Reglen ikke engagere uden at Lods antages.

Lodstaxt.

Uddrag af Kjøbenhavns Lodstaxt: Betalingen for Lodsning som erlægges med 33 % Tillæg under Maanederne Oktober—Marts samt i ethvert Tilfælde med extra Tillæg ved Passage gennem nogen af Stadens Broer, udgjør for Skibe paa 50 Reg.tons og derover i Havnen for 1—5 Fods Dybgaaende Kr. 3,20, med Tillæg af 64 Øre for enhver yderligere Fod til og med 17 Fod; paa Indrereden 1—5 Fod Kr. 2,40, Tillæg 48 Øre pr. Fod til 15 Fod inkl.; fra Havnen til Indrereden: 1—5 Fod Kr. 4,65, Tillæg 93 Øre pr. Fod til 15 Fod; ud af Havnen ud i Renden eller omvendt: 1—5 Fod Kr. 6,30, Tillæg Kr. 1,26 pr. Fod til 15 Fod; fra Indrereden ud i Renden eller omvendt: 1—5 Fod Kr. 4,20, Tillæg 84 Øre pr. Fod til 15 Fod; fra Havnen til Helsingørs Red: 1—5 Fod Kr. 20,80, Tillæg pr. Fod Kr. 2,76 til 15 Fod; fra Indrereden eller Renden til Helsingørs Red: 1—5 Fod Kr. 16,75, Tillæg pr. Fod Kr. 1,95 til 15 Fod. Ved større Dybgaaende øges Tillægget i stigende Progression.

For Skibe under 50 Reg.tons 25 % mindre.

Bugsering.

Bugserbaade erholdes i Sundet ved at heise Flag paa halv Stang eller bestilles hos Formanden for de forenede Bugser-Selskaber, der i Reglen opholder sig paa Toldboden. Selskaberne, der savne Konkurrenter, følge en bestemt Taxt. Nedenstaaende Pro Forma Regninger ville give en Forestilling om Priserne. Skibet erlægger ingen særskilt Betaling for Bugserkabler. Ved „Trosseføring“ pleier Afgiften derfor opgaa at til 10 à 16 Kr. Ifølge de bestaaende Love for Lodsvæsenet paatage Dampbaadene sig intet Ansvar for Lodsning af de Skibe de bugserer, ligesom de ei heller ere ansvarlige for Havari, der maatte paaføres disse, eller hvad anden Skade nævnes kan.

Skibsmæglere.

Skibsmæglere: Bjerre og Rømer, Lille Strandstræde 24, Heckscher & Søn, Amaliegade 33, Holm og Vondsild, Amaliegade 35, Petersen, Møller & Hoppe, St. Annæ Plads 8, Schjøtt & Hochbrandt, Amaliegade 31, O. R. Wulff, Amaliegade 21.

D o k k e r.

For Benyttelse af Selskabet „de forenede Oplagspladser og Værfters“ Tørdok i Kjøbenhavn gjælder følgende Taxt, hvorved bemærkes at Dampfartøier betale efter Bruttotonnage og Seilskibe efter Reg.-Tons.

Ind- og Udtagning af Dokken.

Skibe paa 100 Tons og derunder.	Kr. 80.00	
Hver Ton over indtil 150 T.		55 Øre
Skibe paa 150 Tons	- 107.50	
Hver Ton over indtil 200 T.		45 -
Skibe paa 200 Tons	- 130.00	
Hver Ton over indtil 250 T.		35 -
Skibe paa 250 Tons	- 147.50	
Hver Ton derover		25 -
For hver Ton Ladning og Ballast ombord .		20 -

Daglige Afgifter for Benyttelse af Dokken.

For hver af de første 4 Døgn pr. Ton	10 Øre
” ” - - følgende 4 do. - ”	9 -
derefter pr. Døgn	8 -

den daglige Afgift dog i intet Tilfælde under Kr. 12. Afstøtning samt Dokkens Rengjøring, der betales extra, vil i Reglen ikke overstige 5 Øre pr. Ton. For Søn- og Helligdage svares ingen Afgift forsaavidt at Arbeide hviler. — Selskabet eier tillige Beddinger, hvorpaa mindre Dampere og større Seilskibe kunne optages, ligesom Seilskibe paa dets mange Pladser kunne krænges over.

Burmeister og Wains Maskin- og Skibsbyggeri paa Revshaleøen paa Kjøbenhavns Indrered besidder ingen Dok men mange Ophalingsbeddinger, hvor Skibe af indtil 330 Fods Længde og 2 500 Tons Vægt kunne optages. Forsaavidt Skaderne nogenlunde kunne oversees, er det ikke ugjærligt at komme til en billig Akkord med dette Firma paa Grund af Konkurrencen i Sundet.

K r a n e r.

Kraner findes: fire ved Toldboden, der løfte henholdsvis 2 000, 3 000, 8 000 og 25 000 Pd., en ved Kalveboderne og en ved Kalkbrænderiet, der hver har en Løfteevne af 8 000 Pd.

V a n d.

Vand faaes paa Vandbaade til en Pris af 4 Kr. pr. Ton.

B a l l a s t.

Ballast, som i Regelen bestaar af Grus, faaes ved Henvendelse til L. Jakobsen, Vilders Plads, eller H. E. Hansen, Holbergsgade. Pris omtrent Kr. 1 pr. Ton frit Langsiden eller K. 1.25 kastet ombord.

M a a l e b r e v.

Svenske og Norske Skibes Maalebreve anerkjendes som gyldige, naar Fradraget for Folkerum m. m. ikke overskrider de Maximums-Grændser, som gjælde for danske Skibe. Fremmede Skibe kunne begjære Fradrag

givet efter dansk Skibsmaaling uden nogen Afgiftserlæggelse. Naar Netto-tonnagen i Svenske og Norske Skibes Maalebrevs er angiven efter „Danube Rule“ tages den for gyldig uden nogensomhelst Ommaaling.

Den Svensk-Norske Skibsfart paa Kjøbenhavn.

Antallet af svenske Skibe, som i 1891 besøgte Havnen, var 2184 af 316 842 Tons Drægtighed, hvoraf 848 Dampskibe paa 245 850 Tons; Antallet norske Skibe opgik til 122 af 30 430 Tons Drægtighed, hvoraf 49 Dampere paa 17 752 Tons.

Import og Export.

Vigtigste Udførselsartikler: Levende Kreaturer, Smør, Æg, formalede og uformalede Kornvarer, Kunstgødning og Foderstoffer. Indførselsartikler: Kul, Kokes, Jern, Træ, Foderstoffer, Kornvarer, Petroleum.

Almindelige Søfartsafgifter gjældende indtil Tiden for Frihavnens fuldstændige Aabning for Trafik.

Skibsafgift.

Naar Afgifter beregnes efter udlosset Læst, maa der i intet Tilfælde beregnes et større Læstetal end det hvortil Skibet er maalt. Skibsafgift (af Skibe kommende udenrigs ifra): En Krone pr. 2 Reg.-Ton netto af hvad Skibet lossen efter Toldvæsenets Bestuvningsreglement (svære Varer 5 200, lette Varer 80 Cub. Fod pr. Læst).

Havneafgift.

Havneafgift beregnes ved Indgaaende af hvad Skibet lossen, ved Udgaende af dets Drægtighed. I Indenrigsfart ingen Havneafgift for svenske og norske Skibe. I Udenrigsfart: for Indgaaende 83 Øre pr. 2 Reg.-Tons, for Udgaende 33 Øre pr. 2 Reg.-Tons af Skibets fulde Drægtighed, forsaavidt Skibet har halv Ladning eller derover; hvis mindre end halv Ladning eller ballastet er Afgiften kun 17 Øre pr. 2 Reg.-Tons af Skibets fulde Drægtighed.

Bropenge.

Passage gennem Knippelsbro pr. Mast Kr. 1.66.

Bolværkspenge.

Ved offentligt Bolværk pr. 2 Reg.-Tons	33 Øre
„ privat — — —	33 à 50 „

For Ind- og Udladning ved Havnevæsenets duc d' Alber betales 6 Øre pr. Ton efter Bestuvning.

Afgifter efter Frihavnens Aabning.

Efter Frihavnens Aabning, der antagelig vil finde Sted i Løbet af 1894, blive Afgifterne i Kjøbenhavn som følger: Skibsafgift bortfalder samtidig med at Frihavnen i sin hele Udstrækning aabnes for Drift. Ligeledes Havneafgift for Udgaende samt for Indgaaende, forsaavidt angaar den Del af Ladningen, der i Havnen omlades og forsendes med Skib til udenrigs

Sted under lagttagelse af de Forskrifter, som af Indenrigsministeren i saa Henseende nærmere fastsættes. Senest til samme Tidspunkt nedsættes den før anførte Havneafgift for Indgaaende, forsaavidt den overhovedet bliver at svare, til 30 Øre pr. udlosset Reg.-Ton. Er Skibet fuldt lastet og losser hele sin Ladning, erlægges denne Afgift af Skibets maalte Drægtighed; hvis det ikke er fuldt lastet eller ikke losser hele sin Ladning erlægges Afgiften af det oploste Kvantum. Bolværkpengene komme fremdeles at opkræves.

I Kjøbenhavns Tolddistrikt findes følgende Lade- og Lossepladse: Tuborg Havn (15 à 16 Fod) med samme almindelige Afgifter som i Kjøbenhavn, og Kastrup Red (omtr. 24 Fod). Paa sidstnævnte Sted er der ingen Havneafgift eller Bolværkspenge, men kun Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra, som betales med 50 Øre pr. Reg.-Ton.

Afgifterne i Frihavnen.

Der bliver ikke at opkræve Havneafgift i Frihavnen, men i Stedet derfor betales der ved Indførsel af Varer fra Frihavnen til dansk Toldomraade en Afgift efter Bestuvningsreglementet, der opveier Havneafgiften. Bolværkspenge opkræves efter de til enhver Tid for Kjøbenhavns Havns offentlige Bolværker i saa Henseende gjældende Forskrifter.

Contumer ved Losning og Ladning samt derved forekommende specielle Afgifter.

Man tillader sig ved Henviisning i øvrigt til den nye Sølov, der traadte i Kraft den 1 Jan. d. A., først at henlede Opmærksomheden paa et Par af dets vigtigste Bestemmelser i Sagens Anledning (§§ 116 og 136). „Ved Indladningen har Befragteren, ved Losning Skipperen, at levere Godset ved Skibets Side. Øvrige Omkostninger bæres i første Tilfælde af Skipperen, i andet Tilfælde af Modtageren. Er Skibet saa dybtgaaende, at det ikke kan komme ind til vedtagen, eller hvis ingen Vedtagelse har fundet Sted, til sædvanlig Laste- eller Losseplads i Havnen, har Skipperen dog at bekoste Godset fra Land ud til Skibet eller fra dette til behørig Losseplads i Havnen“. (§§ 118 og 137). „Liggedagene begynde at løbe fra den første Søndedags Morgen efter at Skibet paa behørig Losnings- eller Lastepads er færdigt til at losse eller laste. Er Afladeren ikke kjendt eller ikke at træffe, skal Underretning gives ved Bekjendtgjørelse i Stedets Avis eller paa anden der brugelig Maade.“ (§ 120). „Godtgjørelsen for Overliggedage beregnes, i Mangel af anden Aftale, med 30 Øre om Dagen for Seilskib og med 40 Øre om Dagen for Dampskib pr. Reg.-Ton efter Nettodrægtighed“. (§ 124). „Naar det af Afladeren begjæres skal Skipperen selv eller ved Styrmanden meddele Bevis for Godsets Modtagelse, efterhaanden som det afleveres.“

Efter Anmeldelse om Skibets Ankomst opgiver Lastemodtageren den ønskede Losseplads, som Kapteinen er pligtig at gaa til med Skibet. Er Skibet for dybtgaaende til at kunne flyde dertil, er Modtageren forpligtet at lette Skibet saa meget for sin Regning, at det kan flyde op. Lægterage forekommer for det meste kun for Skibes Vedkommende, der komme med Ris og Sukker fra Java, og disse Skibe have sædvanligen ingen bestemte Liggedage i Certepartierne, men Losningen har hidtil foregaaet med Hurtighed.

Konnossementer paa Varer, hvori Specifikation forekommer, bør indeholde Skipperens Paategning om „Indhold, Vægt og Dimensioner ubekjendt.“

Toldbart Stykgods skal i Reglen losses ved Toldboden, hvor Dampere erholde Plads ved Bolværket, sædvanlig uden længere Ophold. Efterat Skibet er lagt til Bolværket engagerer Skipperen en Formand, der paatager sig Arbeidet ombord. Derefter begynder Losningen. Skibet leverer Ladningen over Relingen, hvor den bliver modtaget af Toldbodens Arbejdspersonale, hvorfor intet betales, forsaavidt at Skibet kun losses fra 1 Luge ad Gangen. Dersom der losses fra to eller flere Luger, da betales extra 67 Øre pr. udlosset Læst. Ladningsmodtageren betaler Veiningen, Skipperen betaler Attesten. Kornvarer eller Kul maa ikke losses ved Toldboden. Ved Losning af Petroleum til Tuborg losses almindelig først paa Reden, da der i Havnen kun kan gjøres Regning paa 15 Fods Dyb. Naar Skibet er saa meget lettet (for Modtagerens Regning) at det kan flyde i Havn, betales Havneavgift kun af de Læster, som losses i Havnen. Derimod betales fulde Bolværkspenge endog for det, der losses paa Reden.

Af Petroleum antages der at kunne losses 350 Tdr. om Sommeren, 250 å 300 om Vinteren. Dette beror dog paa Vind og Veirforholdene, idet Losningen finder Sted paa Reden. Ved Losning af Trævarer er den sædvanlige Kvantitet pr. Dag for Seilskibe 10 Stand., for Dampskibe 40 Stand. Seilskibe lade og losse med eget Mandskab, Dampskibe i Reglen aldrig.

Med Hensyn til Arbejdspenge her i Havnen, da ere disse temmelig forskjellige, som dog kun gjælder Dampskibe. Skipperen har hidindtil i Regelen kunnet betinge disse for Arbeide ombord til 30 Øre pr. Ton Roch phosphate (Guano), men betaler indtil 9½ pence pr. Ton Kul. I Reglen anbefales at accordere med Formanden for det Pakhus til hvilket han losses, og med hans Modtagers Formand. Betræffende Træ betales sædvanlig for Arbeide ombord Kr. 1.75 å 1.90 pr. Standard.

Arbejdsdag er hver Dag i Ugen, der ikke er Helligdag. Toldbodens Arbejdstid er fra 1ste Decbr. til 28de Febr. Kl. 9—3, 1ste Marts—30te April Kl. 8—4, 1ste Mai—31te August Kl. 7—5, 1ste Septbr.—30te Novbr. Kl. 8—4. I Havnene er Toldvæsenets Arbejdstid fra 1ste April—1ste Oktober Kl. 6 Morgen til 7 Aften, 1ste Oktbr.—15 Novbr. Kl. 7 Morgen til 5 Aften, 15de Novbr.—1ste Marts Kl. 8 Morgen til 4 Aften, 1ste Marts—1ste April Kl. 7 Morgen til 5 Aften. For hver overløbende Time betales 1 Kr. 33 Øre til hver vagthavende Assistent, 1 Kr. 33 Øre til Kontrolløren og 1 Kr. 33 Øre til Pakhusforvaltningen. Saalænge Skibet ligger i Havnen med Gods ombord, betales hver Nat 4 Kroner i Nattevagtpenge, ligeledes om Søndagen 4 Kroner pr. Dag, dersom Skibet ikke losses efter særskilt Tilladelse. Søndagene og anden Helligdag af de større Høitider kan Politiets Tilladelse erholdes for Losning mod Betaling af Diætpenge, som ovenfor angivet, pr. løbende Time. De tre første store Høitidsdage og Langfredag faaes dog ingen Tilladelse for Losning.

Under Losning her er det sædvanligt at Kapteinen hos sin Mægler forsyner sig med de fornødne Kontanter, der beredvillig ydes ham uden noget Vederlag. Naar det dreier sig om større Fragtbeløb som f. Ex. for Ris, Sukker eller Petroleumlaster yder Modtageren sædvanlig et Forskud, hvis Størrelse afhænger af hvormeget der er losset.

Af Sø- og Handelsretten afsagte Domme.

En Ladningsmodtager pligtig til at besørge Udlosningen af Ladningen inden de i Certepartiet bestemte Liggedages Udløb, uanseet, at Losningen

af Ladningen (Oliekager) var bleven standset af Regnveir, og uanseet, at Modtageren forinden havde ladet optage en Syns- og Skjønnsforretning med Hensyn til Varernes Tilstand ($16\frac{1}{2}$ 1881).

En Skipper, der havde paataget sig at bringe en Ladning til Kjøbenhavn uden særlig Forpligtelse til at losse Skibet paa noget bestemt Sted i Havnen eller til at betale Udgifter ved Losning ved Hjælp af Pramme eller Lægtene, blev ikke anseet pligtig at betale disse Udgifter, der vare foranledigede derved, at Ladnings-Modtageren til Losning havde anvist en Plads, hvortil Skibet fuldt lastet ikke kunde flyde, hvorimod han maatte betale de med Skibets Flytning til og fra den anviste Losseplads forbundne Omkostninger ($18\frac{1}{3}$ 1881).

En Regndag, paa hvilken Losningen om Formiddagen muligen ikke havde kunnet finde Sted, maatte dog i Mangel af anden Aftale, medregnes som Lossedag ($19\frac{1}{6}$ 1889).

Ved en Tvist om Tiden for Losning af en Ladning Kokes, er det høieste Kvantum, der er bleven udlosset paa en Dag, lagt til Grund for Beregningen af hvor lang Tid der i det Hele fra Skibets Side kunde antages anvendt paa Losningen, hvorfor Ladningsmodtageren, hvis Forsinkelse det overskydende Antal Dage antages at skyldes, dømtes til at betale Overliggedagspenge ($3\frac{1}{8}$ 1892).

Arbeidernes Nægtelse at fortsætte Losning under uheldige Veirforhold, fritager ikke i og for sig Ladningsmodtageren fra Skyldigheden at betale den i Certepartiet stipulerede Erstatning for Overliggedage ($7\frac{1}{12}$ 1892).

I Mangel af Klausuler i Certepartiet om Strike fritages ikke Ladningsmodtageren fra Godtgjørelse for heraf forårsagede Overliggedage ($21\frac{1}{12}$ 1892).

Grosserer-Societetets Responsa.

Naar Skipperen har tegnet sig for Vægt, maa han være berettiget til at fordrø Ladningen udveiet paa Modtagerens Bekostning ved en autoriseret Veier ($5\frac{1}{7}$ 1880).

Naar det af Ladningsmodtageren forlanges, at Skipperen skal lægge Skibet til ved et Bolværk, hvortil det ikke med fuld Last kan flyde, og naar derfor endel af Ladningen maa udlosses i Pramme paa Skibets første Liggeplads, da ere Lægterne for Modtagerens Regning; de øvrige Omkostninger for Lods og Bugserdamper paahvile Skibet. (Certepartiet forpligtede kun Skibet til at gaa til en Losseplads, hvor det sikkert kunde losse) ($23\frac{1}{3}$ 1881).

Proforma Regninger.

Et Dampskib paa 500 Reg.-Tons Drægtighed til Skibsmægler Petersen, Møller & Hoppe.

Indgaaende (fuldt ladet).		
Skibsafgift	Kr.	250.00
Havneafgift	-	208.33
Lodspenge fra Renden til Gasværkshavnen 15 Fod (Vintertext)	-	37.20
Bugsering med	-	
Provision for Klarering	-	66.67
Diætpenge til Toldvæsenet	-	32.00
Bropenge gennem Knippels Bro	-	6.64
Bolværkspenge for Losning (offentligt)	-	83.33

Udgaaende (ballastet).			
Havneafgift	Kr.	41.66	
Ballastafgift			
Ballast			
Lodspenge fra Gasværkshavnen til Renden 15 Fod (Vintertaxt)	-	26.48	
Bugsering med Dampskib for Ind- og Udgaaende	-	72.00	
Konsulatafgift	-	31.75	
Befragtningsprovision			
Telegram og Porto			
Provision for Klarering	-	33.33	
Karantænebetjenten	-	1.10	
Smaaudgifter	-	2.50	
Certepartier og Stempel til udgaaende Bevilling	-	1.50	
Trosseføring	-	10.00	
Sum		Kr.	904.39

Et Dampskib paa 500 Reg.-Tons Drægtighed til Skibsmægler
Petersen, Møller & Hoppe.

Indgaaende (tomt).			
Skibsafgift			
Havneafgift			
Lodspenge fra Renden 11 Fod (Vintertaxt)	Kr.	22.48	
		(Sommertaxt Kr. 16.86)	
Bugsering med			
Provision for Klarering	-	33.33	

Udgaaende (fuldlastet):			
Havneafgift	-	83.33	
Ballastafgift			
Ballast			
Lodspenge til Renden 15 Fod (Vintertaxt)	-	31.20	
		(Sommertaxt Kr. 23.40)	
Bugsering med			
Konsulatafgift	-	31.75	
Befragtningsprovision			
Telegram og Porto			
Provision for Klarering	-	66.67	
Diætpenge til Toldvæsenet	-	20.00	
Bolværkspenge for at laste (offentligt)	-	83.33	
Karantænebetjenten	-	1.00	
Smaaudgifter	-	2.50	
Stempel til udgaaende Bevilling	-	1.50	
Sum		Kr.	377.09

Et Seilskib paa 500 Reg.-Tons Drægtighed til Skibsmægler
Petersen, Møller & Hoppe.

Indgaaende (fuldlastet):

Skibsafgift	Kr.	250.00
Havneafgift	-	208.33
Lodspenge fra Renden til Gasværkshavnen 17 Fod (Vintertaxt)	-	41.40
(Sommertaxt Kr. 30.05)		
Do, i Havnen ved Forhaling 10 Fod (Vintertaxt) . .	-	16.53
Bugsering med Dampskib (Vintertaxt)	-	135.00
Provision for Klarering	-	66.67
Bropenge gennem Knippelsbro pr. Mast Kr. 3.32	-	9.96
Bolværkspenge for Losning (offentligt)	-	83.33

Udgaaende (fuldlastet):

Havneafgift	-	83.33
Ballastafgift		
Ballast		
Lodspenge til Renden 16 Fod (Vintertaxt)	-	27.16
(Sommertaxt Kr. 20.37)		
Bugsering med Dampskib (Vintertaxt)	-	30.00
Konsulatafgift	-	31.75
Befragtningsprovision		
Telegram og Porto		
Provision for Klarering	-	66.67
Dampbaad i Havnen ved Forhaling	-	35.00
Bolværkspenge for at laste (privat)	-	125.00
Karantænebetjenten	-	1.00
Smaaavgifter	-	2.50
Stempel til udgaaende Bevilling	-	1.00

Sum Kr. 1 214.63

Et Dampskib paa 500 Reg.-Tons Drægtighed til Skibsmægler
Petersen, Møller & Hoppe.

Indgaaende (fuldt lastet):

Skibsafgift	Kr.	250.00
Havneafgift	„	208.38
Lodspenge fra Renden til Gasværkshavnen 15 Fod (Vintertaxt)	„	37.20
Do, i Havnen ved Forhaling 10 Fod (Vintertaxt) . .	„	16.53
Bugsering med		
Provision for Klarering	„	66.67
Diætpenge til Toldvæsenet	„	32.00
Bropenge gennem Knippels Bro	„	6.64
Bolværkspenge for Losning (offentligt)	„	83.33

Udgaaende (fuldt lastet):

Havneafgift	„	83.33
Ballastafgift		

Ballast		
Lodspenge til Renden 15 Fod (Vintertaxt)	Kr.	25.20
Bugsering med		
Konsulatafgift	"	31.75
Befragtningsprovision		
Telegram og Porto		
Provision for Klarering	"	66.67
Diætpenge til Toldvæsenet	"	20.00
Bolværkspenge for at laste (privat)	"	125.00
Karatænebetjenten	"	1.00
Brevporto og Smaaavgifter	"	2.50
Certepartier og Stempel til udgaaende Bevilling	"	1.50
Trosseføring	"	10.00
Sum		Kr. 1 067.65

Et Seilskib paa 500 Reg.-Tons Drægtighed til Skibsmægler
Petersen, Møller & Hoppe.

Indgaaende (fuldt lastet):

Skibsafgift	Kr.	250.00
Havneafgift	"	208.33
Lodspenge fra Renden til Gasværkshavnen 17 Fod (Vintertaxt) (Sommertaxt)	"	41.40
Bugsering med Dampskib (Vintertaxt)	"	135.00
Provision for Klarering	"	66.67
Bropenge gennem Knippels Bro	"	9.96
Bolværkspenge for Losning (offentligt)	"	83.33

Udgaaende (ballastet):

Havneafgift	"	41.66
Ballastafgift		
Ballast 100 Tons à Kr. 1.25	"	125.00
Lodspenge til Renden 13 Fod (Vintertaxt) (Sommertaxt Kr. 23.58)	"	31.44
Bugsering med Dampskib (Vintertaxt)	"	55.00
Konsulatafgift	"	31.75
Telegram og Porto		
Provision for Klarering	"	33.33
Karatænebetjenten	"	1.00
Smaaavgifter (Færgepenge)	"	2.50
Stempel til udgaaende Bevilling	"	1.00
Sum		Kr. 1 117.37

Et Seilskib paa 500 Reg.-Tons Drægtighed til Skibsmægler
Petersen, Møller & Hoppe.

Indgaaende (tomt):

Skibsafgift	
Havneafgift	

Lodspenge fra Renden til Knippels Bro 12 Fod	Kr.	20.16
Bugsering med Dampskib til Knippels Bro (Vintertaxt)	"	90.00
Provision for Klarering	"	33.33

Udgaaende (fuldt lastet):

Havneafgift	"	83.33
Ballastafgift	"	
Ballast	"	
Lodspenge til Renden 17 Fod	"	29.40
Bugsering med Dampskib fra Knippels Bro	"	30.00
Konsulatafgift	"	31.75
Befragtningsprovision	"	
Telegram og Porto	"	
Provision for Klarering	"	66.67
Bolværkspenge for at laste (privat)	"	125.00
Karantænebetjenten	"	1.00
Brevporto og Smaaudgifter	"	2.50
Certepartier og Stempel til udgaaende Bevilling	"	1.00

Sum Kr. 514.14

Aalborg.

Havnen kan søges af ethvert Skib, der kan passere den over Hals Barre udgravede Rende, i hvilken der paa Høivandstid er 17 Fod Vand i 100 Fods Bredde. Havnen har ca. 6 000 løbende Fod Bolværk. Der findes en Kran med Løfteevne af 2 Tons, men denne vil blive erstattet i 1894 med en ny tilsvarende Kran, der kan løfte ca. 10 Tons. Indseilingen til Havnen er særdeles god. Den almindelige Forskjel mellem Høi- og Lavvande er $1\frac{1}{2}$ Fod. N.V.-Vinde give Høivande. O. til S.O. give Lavvande. Bolværkernes Høide er ca. $5\frac{1}{2}$ Fod over Vandet. Der findes 2 Vandfyldningssteder og Provisioner ere rigelige. Pontonbroen, der vest fra Havnen fører over Limfjorden, er oplyst. Pontonbroen og den faste Jernbanebro ved Aalborg ere som Regel lukkede. Signal for, at et Skib ønsker en af Broerne aabnet, gjøres ved paa den forreste Mast at heise Nationalflaget noget under Toppen, hvilket besvares med følgende Signaler fra Jernbanebroens Midtpille og fra Pontonbroen fra N.-Siden af Løbet fra de der anbragte Signalstænger: 1 sort Kugle betyder, at Passagen er spærret, 2 sorte Kugler betyde, at Skibe, der komme O. fra kunne passere, og 3 sorte Kugler, at Skibe, der komme V. fra kunne passere. Et blaaf Flag betyder desuden, at der skal varpes gennem Broen.

Lods erholdes udenfor Hals. Her er kun Lodstvang fra Søen til Hals for Skibe med et Dybtgaaende af over 11 Fod. Mellem Hals og Aalborg er der ikke Lodstvang for nogetsomhelst Skib:

Lodspenge:

	Fra Søen til Aalborg		—	Fra Aalborg til Søen.	
	Sommer	—	Vinter	Sommer	Vinter.
5 Fod	Kr. 12,80		Kr. 16,07	Kr. 11,60	Kr. 14,47
6 "	" 14,76		" 18,68	" 13,32	" 16,76
7 "	" 16,72		" 21,29	" 15,04	" 19,05

Fra Søen til Aalborg			—	Fra Aalborg til Søen.			
	Sommer	—	Vinter		Sommer	—	Vinter
8 Fod	Kr. 18,68		Kr. 23,91		Kr. 16,76		Kr. 21,35
9 "	" 20,64		" 26,52		" 18,48		" 23,64
10 "	" 22,64		" 29,13		" 20,20		" 25,93
11 "	" 27,35		" 35,47		" 23,83		" 30,78
12 "	" 29,56		" 38,42		" 25,72		" 33,30
13 "	" 31,77		" 41,36		" 27,61		" 35,82
14 "	" 33,99		" 44,32		" 29,51		" 38,35
15 "	" 36,20		" 47,27		" 31,40		" 40,87
16 "	" 38,41		" 50,22		" 33,29		" 43,39
17 "	" 40,62		" 53,16		" 35,18		" 45,91

Heri indbefattet Hjemreisepenge.

Bugsering forefalder nu og da naar Vinden er kontrær. Havnen har en ny kraftig Isbryder, der tillige besørger Bugsering. Betalingen er moderat efter Akkord for hvert enkelt Tilfælde. Skib af Middelstørrelse, 150 Reg.-Ton, betaler under normale Forhold Kr. 75,00 fra Søen til Aalborg. Der heises Flag paa halv Stang, naar man vil rekvirere Bugserbaaden.

Mæglerfirmaerne, der have kongl. Bestalling som edsvorne Skibs-, Vare- og Vexelmæglere, ere: Søbørg & Benthin, P. K. Hansen. Desuden findes som Dampskibsagent Konsul P. Rechnitzer.

Egentlig Dok- og Ophalingsbedding findes ikke, men mindre Skibe kunne sættes paa Land, og Skibe paa indtil 400 Reg.-Ton kunne kjølhaales til moderat Betaling ved forskellige Skibsbygmestere. Reparationer af Skibe og Maskiner udføres ved Maskinværkstederne og Jernstøberiet.

Skibe, der passere Hals for Ind- og Udgaande, betale en Afgift af 6 Øre pr. Reg.-Ton i Hals. Skibe, der komme udenrigs fra med Last, betale Skibsafgift til Staten af 50 Øre pr. Reg.-Ton. Udgaande Skibe med Last ere frie fra Afgift. Havnepenge i Aalborg for Ind- og Udgaande erlægges med 20 Øre pr. Reg.-Ton. Endvidere betales af dybtgaande Skibe, der passere den ved Hals udgravede Rende, for Indgaande: Af Skibe med et Dybtgaande af over 11 men ikke over 12 Fod 20 Øre pr. Reg.-Ton.

Af Skibe med et Dybtgaande af 12 men ikke over

13 Fod 25 " " —

Af Skibe med et Dybtgaande af over 13 Fod 30 " " —

For Udgaande svares ikke denne Barreafgift, selv om Skibene ligge over 11 Fod. Det er sandsynligt at Barreafgiften, altsaa de 20, 25 og 30 Øre pr. Reg.-Ton, vil blive betydeligt nedsat den 1ste Januar 1895, og der formenes, at den vil helt bortfalde Aar 1900. Skibe i Ballast betale ingen Afgift til Staten, hverken for Ind- eller Udgaande, hvorimod alle øvrige nævnte Udgifter.

Mæglerafgift er lovbestemt saaledes: For at ind- eller udklarere et Skib med Ladning 33 Øre pr. Læst (1 Kmlst. = 2 Tons). For Losning af Kul betale Dampskibene som Regel til Modtagerne 45 Øre pr. Ton død Vægt, i Henhold til Klausul herom i de fleste engelske Certepartier, men i Virkeligheden vil saadan Losning, naar den arrangeres af Kapteinerne selv, kun andrage ca. 35 Øre pr. Ton Kul. Seilskibe betale ca. 11 Øre pr. Ton Kul.

Nogle separate Regler haves ikke for Ind- og Udførsel af visse Varer f. Ex. exploderende Stoffer. Der iagttages dog sædvanlig Forsigtighed med Krudt og Petroleum; men sidstnævnte Artikkel, hvoraf der aarlig indføres ca. 5 000 Td., losses ved Havneus almindelige Bolværk.

Nogen bestemt Arbeidstid i Havnen findes ikke; der losses og lades fra Morgen til Aften saalænge det er lyst, men Expedition kan ogsaa foretages om Natten, naar saadant kræves af Forholdene.

Lægtning er en særdeles Sjældenhed, efter at Barren ved Hals er uddybet til 17 Fod. Skulde Lægtning forekomme paa Hals Red for Skibe, der stikke over 17 Fod, da betales denne af Skibene efter den sædvanlige Taxt herfor, med mindre der derom er optaget særligt Forbehold i Certepartiet. Eventuel Lægtning ved Aalborg bliver derimod utvivlsomt i alle Tilfælde at betale af Modtagerne.

Specielle Formaliteter existere ikke for Aalborg Havn ved Skibenes Ankomst, da Toldvæsenet ved Hals inkvirerer ved Forbipassering.

Reglement for Skibes Losning og Ladning i Aalborg Havn.

1) For Dampskibe, som melde sig klar til Losning inden Kl. 11 Formiddag, begynder Lossetiden samme Dags Middag Kl. 1, forudsat at Skibet har Bolværksplads og at det har sørget for Toldopsyn. Melder det sig først efter Kl. 11 Formiddag, begynder Lossetiden næste Dags Morgen Kl. 6. Paabegyndes Losningen tidligere, dreie Liggedagene fra den Tid, Losningen paabegyndes. For Dampere, som indklareres Søndag eller Helligdag, regnes Lossetiden fra først paafølgende Søndags Middag Kl. 1. Skal Skibet lægte, gjælder samme Regel, og Liggedagene dreie under Losning i Lægter, medens de ikke dreie efter Lægtingens Tilendebringelse før Skibet har faaet Bolværksplads.

For Seilskibe, som anmeldes om Søgnedagene, begynder Lossetiden næste Søgnedags Morgen Kl. 6. Bliver Skibe indklarerede og anmeldte paa Søndage eller Helligdage, begynder Lossetiden anden Søgnedags Morgen Kl. 6. Øvrige Betingelser ere de samme som for Dampskibe.

2) Korn, Klid, Frø og Gjødning leveres i Modtagerens Emballage paa Vægt, placeret paa Dækket eller ved Bolværk og veies Nettovægt pr. Sæk eller svinges frit til Vogn — hvis Vognvægt benyttes — efter Modtagerens Forlangende. Skibet besørger Opheisning og Modtageren leverer 2 Arbeidere i Lasten for hver Gjænge.

Oliekager leveres af Skibet paa Lønningen eller paa Vægt, saafremt denne anbringes paa Dækket. Skibet besørger Isækning af Smuld og Stumper i Modtagerens Sække.

Træløst. Ved Losning heraf paahviler det Skibet at indstikke Varerne paa Broen, eller, naar det er nødvendigt, for Tømmers Vedkommende paa Slæbestedet.

Kul. For Losning fra Dampskibe godtgjør Skibet Modtageren 45 Øre (6 d) pr. Ton (naar ikke anderledes er stipuleret i Certepartiet) og besørger Opheisningen. Fra Seilskibe: Modtageren leverer Maalere ombord, efter hans Valg private eller autoriserede. Betalingen herfor erlægges med en Halvpart af Skibet og en Halvpart af Modtageren. Alt øvrigt Losningen vedrørende afholdes af Skibet. — Kul skal losses i den Emballage, som sædvanlig benyttes og

som leveres af Modtageren tillige med Redskaber til Afbenyttelse ved Paa-fyldningen. Ved Overlosning i Lægtære har Skib og Modtagere hver at levere en Mand.

Korn, Gjødning, Salt, Frø, Mel, Sukker og Klid i Sække samt Cement og andre emballerede Varer leveres af Skibet frit svinget til Vogn eller Vægt ved Bolværk.

Ved Opheisning forstaaes Opheisning til saadan Høide, at Varerne kunne svinges paa Vogn eller sættes paa Lossebro efter Modtagerens Forlangende.

3) Ønsker Skipperen eller Modtageren at losse udover Toldbodtid (Lossetiden er hele Aaret fra Kl. 6 til 12 Formiddag og fra Kl. 1 til 6 Eftermiddag), betaler Vedkommende for Toldopsynet.

4) Ved Indladning leveres Stykkegoods paa Lønningen, alt andet Gods ved Skibssiden.

Proforma Regning.

Aalborg Havn. Et Skib paa 167.05 Reg.-Tons Drægtighed til
Skibsmægler P. K. Hansen.

Indgaaende.

Skibsafgift	Kr.	83.50
Havneafgift	-	16.70
Lodspenge fra Søen til Aalborg, 11 Fod (Vintertaxt) Dusør til Lodsens	-	37.47
Bugsering med		
Provision for Klarering	-	13.92
Hals-Udgifter for Indgaaende à 3 Øre pr. Reg.-Ton	-	5.01
Søprotest (foreløbig)	-	1.52

Udgaaende.

Havneafgift	-	16.70
Ballastafgift	-	1.67
Ballast, 60 Tons	-	45.00
Lodspenge		
Bugsering med		
Konsulatafgift	-	10.60
Befragtningsprovision		
Telegram og Porto		
Courtage for Klarering	-	13.92
Arbejdspenge ved Losning af 1 850 Tdr. Kul (1 Mand à 1½ Øre)	-	27.75
Hals-Udgifter for Udgaaende à 3 Øre	-	5.01

Sum Kr. 278.77

A a r h u s .

Havnens Dybde er indtil 21 Fod i Indseilingen. Dens Udstrækning ca. 8000 løb. Fod Bolværk, ved hvilket Dybden er indtil 19 Fod, dets Høide over Vandet 5½ à 6 Fod. Forskjellen mellem Høi- og Lavvande kan stige til 3½ Fod og følger Vandstanden i Aarhus Bugt. I Havnen langs Ø-Molen er der som Regel udgaaende Strøm, foraarsaget af Aarhus

Aa, der løber ud i Havnen. Havnen har 3 Kraner, en 10 Tons, en 5 Tons og en 2½ Tons. Maskinværksteder til Reparation af Skib og Maskiner findes, ligesom ogsaa Kjølhalingsplads, Træskibsbyggeri, Ophalerbedding til 150 Tons Skibe, Betaling efter Akkord. Ved Havnen findes 2 Vandfyldningssteder med Vand fra Byens Vandværk og desuden Vandbaad. Naar Havnen er spærret, heises paa en Signalstang paa S.-Molens Hoved to hvide Lanterner, lodret for hinanden.

Lodserne ere kun Havnelodser, der lodse fra Havnen til Reden og omvendt. Taxt 6 Øre pr. Reg.-Ton. Lodstvang findes ikke, derimod betales af alle Skibe, naar Lods ikke benyttes, 3 Øre pr. Reg.-Ton.

Bugserbaad erholdes ved Bestilling hos Føreren. Taxten er ind og ud af Havnen 5, 10 à 15 Kroner efter Skibenes Størrelse; fra Reden bugseres efter særlig Akkord.

Skibsmæglere ere N. A. S. Bursche & Co., N. Jørgensen & Co., Chr. Smith & Søn, C. Nisted.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra er 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 10 Øre, for Udgaaende 10 Øre, af Ballast 1 Øre pr. Reg.-Ton.

Krudt og Petroleum samt lignende exploderende Stoffe vil kunne losses i Havnen, men Skibene henvises til en bestemt Plads, hvorefter Havnemesteren giver Instrux om, hvorledes Besætningen har at forholde sig.

Den sædvanlige Arbeidstid i Havnen er fra 6 Morgen til 6 Aften.

Lægtning kan foregaa fra Reden, naar Dybgaaende forhindrer et Skib i at gaa i Havn. Betalingen afhænger af Certepartiets Bestemmelser.

De her gjældende Regler for Losning og Ladning ere i alt samme som i Fredrikshavn (se dette).

Proforma Regning.

Aarhus Havn. Et Skib paa 20 Reg.-Tons Drægtighed til
Skibsmægler N. A. S. Bursche & Co.

Indgaaende:

Skibsafgift à 50 Øre pr. Reg.-Ton	Kr.	10.00
Havneafgift à 10 Øre pr. Do.	-	2.00
Lodspenge à 6 Øre pr. Do.	-	1.20
Bugsering med		
Provision for Klarering	-	2.40

Udgaaende:

Havneafgift à 10 Øre pr. Reg.-Tons	-	2.00
Ballastafgift à 1 Øre pr. Do.	-	0.20
Ballast		
Lodspenge	-	1.20
Bugsering med		
Konsulatafgift		
Befragtningsprovision		
Telegram og Porto		
Provision for Klarering	-	0.80

Sum Kr. 19.80

Assens.

Havnene ere tre, saavel disse som Reden særlig godt beskyttet af det fra det saakaldte Næs mod Nord udgaaende Rev. Den nordligste og nyeste Havn med en let Indseiling fra Vest er ca. 600 Fod lang og ca. 500 Fod bred, har 1200 Fods Bolværk med en Høide over Vandet af 4 à 5 Fod, og kan optage Fartøier indtil 16 Fods Dybgaaende. I ca. 60 Fods Bredde er Vandstanden 16 Fod, i den øvrige Bredde endnu kun 7 à 2 Fod. Havnen benyttes hovedsagligen af større Dampskibe og Seilfartøier, der tildels losse til Jernbanen. Den mellemste og ældste Havn, ligeledes med en let Indseiling fra Vest, benyttes mest til den daglige Trafik af Fartøier af indtil 12 Fods Dybgaaende. Vandstanden vil dog med det første blive gjort et Par Fod dybere. Denne Havn er ca. 500 Fod lang og ca. 150 Fod bred og er ved en Gjennemskjæring forbunden med den sydligste Havn, der indeholder mindst Vand og hovedsaglig benyttes af tomme, reparerende og overliggende Fartøier. Denne sidstnævnte Havn er ca. 500 Fod lang og ca. 500 Fod bred og giver Adgang til Ophalingsbeddingen og to mindre Skibsværfter.

Nogen Lodstvang eksisterer ikke, og Lodspenge beregnes fra Assens eller Søen til Sonden efter fri af Torøe Sand eller nordefter fri af Nordpynten af Baagø eller omvendt, for Skibe af 50 Tons Drægtighed og derover 68 Øre Sommerbetaling og 91 Øre Vinterbetaling pr. Fod, for Skibe under 50 Tons 51 Øre Sommerbetaling og 68 Øre Vinterbetaling pr. Fod. Lodspenge til Kolding, Middelfart og Fredericia om Sommeren Kr. 2.24, om Vinteren Kr. 2.99 pr. Fod. Landsætning fra Reden Kr. 2.00 om Sommeren og Kr. 2.50 om Vinteren.

Bugserfartøi haves ikke, en herværende mindre Damper paatager sig undertiden, efter nærmere Overenskomst uden Taxt, Bugsering.

Den eneste konstituerede Skibsmægler paa Pladsen er G. P. Schjøtt.

Dok findes ikke, derimod en Havnen tilhørende Ophalingsbedding. Opsætning paa samme sker i Regelen efter Overenskomst med en Skibsbygmester for $1\frac{1}{2}$ à 2 Kr. pr. Ton med Tillæg af Alt. Beddingspriserne ere for Baade fra 10—20 Tons Kr. 6, fra 20—30 Tons Kr. 10, fra 30—50 Tons Kr. 15, fra 50—70 Tons Kr. 20, fra 70 - 100 Tons Kr. 30. For denne Pris kan Fartøiet henstaa i 3 Uger, for efterfølgende Dage 1 Øre pr. Ton.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton.

Havnepenge for Indgaaende 8 Øre, for Udgaaende 8 Øre pr. Reg.-Ton, af Ballast 3 Øre pr. Reg.-Ton.

Nogle specielle Regler for Ind- eller Udførsel af visse Varer f. Ex. Krudt, Petroleum m. m. findes ikke.

Nogen bestemt Arbeidstid i Havnen findes ikke.

Lægtning maa foregaa paa Rekvirentens Bekostning

Ingen specielle Formaliteter eksistere for Skippere ved Ankomsten til Havnen, kun maa det bemærkes, at Dampskibs-Toldexpeditionen er for ankomne fremmede Skibsførere meget simplificeret og det er ei sjældent, at skandinaviske og andre Skibsførere besørge saadan selv uden Hjælp af Skibsmægleren.

Regler for Losning og Ladning i Havnen.

„Ved Losning af Korn, Klid, Oliefrø og Kager løst i Skib besørger for Seilskibes og mindre Fartøiers Vedkommende disse selv Opheisningen, medens Modtageren leverer Mandskab til Ifylldning af Sække, Lempning og Opfeining i Lasten, samt til at bringe Sækkene til og fra Vægten — for Dampskibes Vedkommende følges Aarhus-Reglerne“ (se Fredrikshavn).

Trælast (se Fredrikshavn).

„Ved Losning af Kul leverer Seilskibe og Modtager hver 1 Mand til Ifylldning i Modtagerens Tønder, og Skibet betaler det Halve af Udgifterne ved Losningen, som er 2 Øre pr. Tønde. For Dampskibes Vedkommende besørger nogle Lempning, Friholdning og Opheisning, andre betale ifølge Kontrakt 6 Pence pr. Ton, og Modtageren besørger da alle Udgifter vedrørende Udlosningen“.

Bandholm.

Vandstanden i Havnen ved dagligt Høivande 14 Fod, i Indløbet 14 Fod, paa Reden 24 Fod. Bolværket i Havnen er ca. 3 000 løb. Fod.

Lods erholdes ved Bandholm, Raagø og Femø. Her er ingen Lods-
tvang. Lodstaxter ere: For Skibe over 50 Tons Sommertid Kr. 1.40 pr. Fod, Vintertid Kr. 1.87 pr. Fod; for Skibe under 50 Tons om Sommeren Kr. 1.05 pr. Fod, om Vinteren Kr. 1.40 pr. Fod. Hjemreisepenge fra Femø eller Raagø til Bandholm og omvendt Kr. 2.

Bugserbaad erholdes fra Bandholm ved at sætte Flag i Vantet, og Taxten er fra Inderreden 15 Øre pr. Reg.-Ton, for længere Bugseringer efter Akkord.

Pladsens Skibsmægler er Alf Hovmand.

Her findes ingen Dokker, men en lille Ophalings-Beding. Leien deraf er 2 Øre pr. Reg.-Tons for 8 Dage, for længre Tid efter Akkord. Skibe af enhver Størrelse kunne kjølhales.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge af Indgaaende ledig 10 Øre, af Udgaende ledig 10 Øre pr. Reg.-Ton, for Indgaaende lastet 15 Øre, for Udgaende lastet 15 Øre pr. Reg.-Ton, af Ballast 5 Øre pr. Reg.-Ton.

For Ind- og Udførsel af Varer er ingen separate Regler.

Arbejdstiden i Havnen er uindskrænket, for Toldopsyn betales før Solens Opgang og efter dens Nedgang indtil 2 Timer Kr. 1.33 og derefter 66 Øre pr. Time. Betalingen erlægges af Rekvirenten, i Reglen Modtager eller Aflader.

Om Lægtning maa foregaa afhænger af Skibenes Dybtgaaende, og i Certepartiet bestemmes for hvis Regning den foretages.

Af specielle Formaliteter er ingen at iagttage betegnende for Bandholms Havn. Skibene ligge sikkert mod alle Vinde indenfor Femø og Raagø.

Følgende Coutumer ere gjældende for Losning
og Ladning i Havnen.

„Skibe kunne ikke anmeldes for Modtager eller Aflader paa Søn- og Helligdage og efter Kl. 7 Aften, men kunne efter Anmeldelse forud ind- og

udklarerer før og efter Toldvæsenets Contortid, samt om Søn- og Helligdage mod at betale i Diæter som forud nævnt.

Ved Losning af Klid, Korn eller Oliefrø løst i Skib besørger Seilskibe Lempning, Opfeining i Lasten og Opheisningen, samt bringe til og fra Vægten, hvorimod Modtageren uden Vederlag besørger Ifyldning i sine Sække. Dampskibe betale $1\frac{1}{2}$ Øre pr. Centner for samtlige ovennævnte Losningsomkostninger, med Undtagelse af Opheisningen, som Skibet besørger.

Kagelast (se Odense).

Træl原因 (se Aalborg).

Ved Losning af Kullasten besørger Seilskibe Lempning og Opheisningen, Modtageren Ifyldningen i sine Tønder uden Vederlag.“ For Losning af Dampskibe (se Faaborg).

Opheisningens Høide (se Odense).

„Modtageren har Ret til at anbringe sit Losningsmateriale paa Skibet paa den for Losningerne bekvemteste Maade.“

Korn, Frø, Klid i Sække samt Cement og andre emballerede Varer (se Odense).

Veinings Anerkjendelse (se Odense).

Indladning (se Odense).

Proforma Regning.

Et Skib paa 200 Reg.-Tons Drægtighed til Skibsmægler
Alf Hovmand.

Indgaaende.

Skibsafgift	Kr. 100.00
Havneafgift	- 20.00
Lodspenge fra Raagø til Bandholm, 13 Fod	- 20.20
Bugsering med	
Provision	

Udgaaende.

Havneafgift og Ballastafgift	- 30.00
Ballast	
Lodspenge fra Bandholm til Raagø, 9 Fod	- 18.80
Bugsering med	
Konsulatafgift	- 12.70
Befragtningsprovision	
Telegram og Porto	
Provision	

Sum Kr. 201.70

Ebeltoft.

Havnens og Indseilingens Dybde er for Tiden ved daglig Vandstand 12 Fod, men vil i den nærmeste Fremtid blive uddybet til 14 Fod. Havnens Areal er ca. 8 000 Kv.-Alen, dets Bolværk ca. 660 Fod med en Høide over Vandet fra $4\frac{1}{2}$ til $5\frac{1}{2}$ Fod.

Der er ingen Lodstvang for Skibe, men Havnen holder 2 faste Lodser, der ere pligtige at gaa ud til alle Skibe, som vise Lodsflag og at lodse til nærmeste jydsk Byer. Taxten herfor er i Almindelighed en Krone pr. Fod for Indgaaende og 65 Øre pr. Fod for Udgaaende.

Bugsering forefalder ikke her.

Der findes ingen autoriserede Mæglere, men Klarering o. l. besørgeres for Skibsførerne i Regelen af en Expeditør R. Rasmussen.

Skibe paa indtil 200 Tons kunne kjølhales.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 10 Øre, for Udgaaende 10 Øre pr. Reg.-Ton, af Ballast 4 Øre pr. Reg.-Ton. Litsenbropenge for Indgaaende 3 Øre, for Udgaaende 3 Øre pr. Reg.-Ton.

Nogle særskilte Regler for Ind- og Udførsel af visse Varer, hvilke i Almindelighed ved deres Behandling fordrer Forsigtighed, gjælde ikke.

Arbejdstiden i Havnen er om Sommeren sædvanlig fra 6 Morgen til 7 Aften. Om Vinteren forefindes ingen bestemt Arbejdstid.

Lægtring har hidtil af og til foregaaet for Skibe, der have stukket over 11½ à 12 Fod, og sker i Regel altid for Afladerens eller Modtagerens Regning.

Særlige Formaliteter for Beseilingen af Havnen her gives ikke. Indseilingen til Vigen er særdeles gunstig, thi den er allerede belyst fra Hjelmen ved Lysbøien paa Maselgrunden og ved 2 Staten tilhørende Ledefyre nord i Vigen og ved at holde ret Cours mod disse viser sig mod Øst 2de røde Ledefyre ved Havnen, der dog ikke betegne Coursen mod Havnen, men derimod vise klar for alt og betyde at Skibene nu ere paa sikker Ankerplads paa ca. 4 Favne Vand. Fremmede Skibe benytte altid Lods og ved at vise Blus gaa disse ogsaa ud om Natten. I Uveir danuer Ebeltoft Vig en af Naturen det sikreste Tilflugtsted og den sikreste Ankerplads paa hele Jyllands Østkyst og den frekventeres aarlig af et større Antal Skibe saavel for Modvind som i Uveir.

De i Havnen fulgte Sædvaner for Losning og Ladning.

„Ved Losning af Korn, Klid eller andet løst Gods, besørger Modtageren Ifyldningen af Sække i Lasten samt Veiningen, medens Skibet besørger Opheisningen fra Lasten til Vogne eller til Broen.“

Oliekager (se Nyborg).

Trælaster (do. do.)

„Kulladning losses altid paa den Maade, at Modtageren sender fornødent Mandskab i Lasten for at fylde Tønderne, medens disse opheises af Skibet og svinges over paa Broen.“

„Indladning af Kornvarer sker saaledes at disse altid leveres frit af Afladeren enten paa en Slidske paa Lønningen eller ved Skibslugerne, eftersom Forholdene stille sig. Sækkebaandene løses af Skibet og Kornet styrttes i Lasten ligeledes af dette.“ — Til Dampskibe lastes i Regelen fra 10 til 1500 Td. Korn pr. Dag og til Seilskibe fra 4 til 700 Td.; forøvrigt gjælde de samme Regler eller Sædvaner for disse som for hine.“

Esbjerg.

Havnen indbefatter en Forhavn, en Dok og en Fiskerhavn. Forhavnen har 15 Fod Vand, Fiskerhavnen 13 Fod, Reden 30—35 Fod og Opankringspladsen syd for Molen 18 Fod med dagligt Høivande. Almindelig Forskjel mellem Høi- og Lavvande 5 Fod. Fra et Signalapparat paa vestre Dokdige vises følgende Adgangssignaler:

Forhavnen; Om Dagen: En Kugle heist under den ene Raanok betegner at intet ude fra kommende Fartøi maa løbe ind i Forhavnen. To Kugler under Raanokken, den ene under den anden, betegne, at intet Fartøi, der ligger for Udgaande, maa kaste los fra Kaierne eller løbe ud. Om Natten: En grøn Kuglelaterne under den ene Raanok betegner, at Forhavnen er ryddelig, saa at Fartøier kunne løbe ind i Forhavnen til nordre Mole. Er den grønne Lanterne ikke heist, maa Fartøier under ingen Omstændigheder løbe ind i Forhavnen.

Dokken. Om Dagen: Ere Sluseportene ved Dokken aabnede heises paa Signalapparatet et blaåt Flag, som stryges saasnart Portene lukkes. Er Havneflaget oppe heises det blaa Flag under dette. Om Natten vises intet tilsvarende Signal. Indseilingen fra og Udseilingen til Graadybsbarren kræver i Almindelighed Forsigtighed.

Lodstvang er her ikke, men Lodskutteren vil i Reglen være beliggende ved Barren, Klokkebøien eller udenfor Skallingen. Lodsningen sker efter bestemt Text.

Bugsering forefalder ikke saa sjældent. Taxten for Havnens (Statens) egen Bugserbaad er følgende:

Imellem Esbjerg	Havn og	Red	pr. Reg.-Ton	20 Øre
—	—	— - Fanø Red	- —	20 -
—	—	— - Sedding Tønde	- —	25 -
—	—	— - Nordby Havn	- —	30 -
—	—	— - Skallingen	- —	30 -
—	—	— - Graadybsbarre	- —	35 -
—	—	— - Klokkebøien	- —	40 -

Fartøi under 50 Tons, som bugseres alene, betale for 50 Tons. For Opfyring betales særlig, hvad enten Dampbaaden benyttes eller ei, 10 Kr. Denne Betaling bortfalder, forsaavidt Dampbaaden allerede har Damp oppe i andet Øiemed. Private Bugserbaade findes ogsaa, med hvilke der kan akorderes.

Mæglere findes ikke; Skibets Klarering og Expedition besørges kun af J. Lauritzen og C. Breinholt.

Dokker og Ophalingsbeddinger findes ikke, men naar den projekterede Udvidelse af Havnen finder Sted, vil en saadan efter al Sandsynlighed samtidigt blive indrettet paa passende Sted. Kjølhaling kan foretages med Skibe af en Størrelse indtil 200 Reg.-Tons.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaande 10 Øre, for Udgaande 10 Øre, af Ballast 2 Øre pr. Reg.-Ton.

Fartøi, ladet med Krudt skal losse paa Reden og til Advarsel for andre Skibe føre rødt Flag paa Mastetoppen. Iøvrigt gjælder ingen visse Regler for Ind- og Udførsel af exploderende Stoffer eller andre Varer.

Arbejdstiden i Havnen er fra 5 Formid. til 8 Eftermid.

Lægtring foregaar meget sjældent og nogen Coutume herfor findes ikke.

Ved Ankring hvorsomhelst udenfor Havnen og paa Reden maa man passe at være udenfor Fyrlinierne, da det er strængt forbudt at ankre i disse, ligesom man ogsaa kan udsætte sig for at blive seilet ned. Nogle andre for denne Havn betegnende specielle Regler gives ikke.

Til Slutning maa bemærkes, at der formentlig i den nærmest paafølgende Tid bliver foretaget en meget betydelig Udvidelse, Uddybning og i det hele taget en Forbedring af Havneforholdene saavel som ogsaa en Forbedring med Fyr og Mærker ved Indseilingen.

Regler for Losning i Havnen.

„Losning af Trælaster, der ankommer pr. Dampskib, sker sædvanlig ved Modtagerens Folk, mod at Kapteinen betaler derfor, men nogen bestemt Betaling som Koutume kan ikke anføres; endvidere giver Skibet Dampspil og Betjening dertil.

Losning af Trælaster der ankommer pr. Seilskibe (se Odense).

„Losning af Hvedeklid, der ankommer løst i Dampskibe, sker sædvanlig ved Modtagerens Folk, mod at Skibet betaler en Godtgjørelse for Fyldning i Sække, der leveres af Modtageren. Skibet leverer Dampspil og Betjening, hvorimod al Veining sker for Modtagerens Regning.

Losning af Hvedeklid, der ankommer løst i Seilskib, sker sædvanlig ved Skibets egne Folk, der leverer Ladningen i Kjøbmandens Sække frit paa Lønningen. Veiningen betales af Kjøbmanden.“

Proforma Regning.

Et Skib paa 386 Reg.-Tons Drægtighed til Skibsmægler
C. Breinholt.

Indgaaende.

Skibsafgift, Havneafgift og Diæter til Toldvæsenet	Kr.	241.46
Lodspenge (Lodsen tilkaldtes langt ude i Søen)	-	63.11
Bugsering med		
Provision for Klarering	-	25.00

Udgaaende.

Havneafgift	-	36.81
Ballastafgift		
Ballast		
Lodspenge	-	24.53
Bugsering med		
Konsulatafgift		
Befragtningsprovision		
Telegram og Porto	-	9.40
Provision for Klarering	-	15.00
Arbeidspenge for Losning à 6 d pr. Ton	-	247.43
18 Tdr. Ferskvand à 20 Øre	-	3.60
Trosseføring og Folk ved Ind- og Udseilingen	-	10.00
Kontant til Kapteinen	-	90.00

Sum Kr. 766.34

F a a b o r g .

Havneens Vandstande er ved daglig Høivande 14 Fod, i Indløbet 14 Fod, paa Reden 16 Fod. Indseilingen til Havnen er meget bekvem.

Her findes 2 faste Lodser, som have Station i Fiskerleiet Dyreborg ret udenfor Fjorden. Ingen Lodstvang eksisterer undtagen i Tilfælde hvor Bugserdamper benyttes. Lodstaxten er fra 1ste April til 30te September, pr. Fod Dybgaaende 84 Øre, fra 1ste Oktober til 31te Marts Kr. 1,12.

En mindre Bugserdamper findes og i Tilfælde hvor denne benyttes, betales efter Overenskomst.

Skibsmæglere ere P. Nielsen og F. W. Melchior.

Dok findes ikke; derimod findes Ophalingsbedding og udmærket Bekvemmelighed til Kjølhaling af Skibe af enhver Størrelse samt betydeligt Skibsbyggeri. For Ophaling og Henstaaen paa Bedding af Skibe indtil 200 Reg.-Tons beregnes cirka Kr. 2,00 pr. Reg.-Ton. For Kjølhaling af Skibe indtil 400 Reg.-Tons beregnes ca. Kr. 1,00 pr. Reg.-Ton.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 8 Øre, for Udgaaende 8 Øre; Ballastafgift 2 Øre pr. Reg.-Ton.

Det er tilladt at losse og lade alle Slags Varer i Havnen.

Den almindelige Arbejdstid ved Havnen er om Sommeren fra Kl. 6 Morgen til Kl. 7 Aften, om Vinteren fra Kl. 7 Morgen til 6 Aften.

Lægtring, naar den er nødvendig for Skibe over 14 Fods Dybgaaende, betales af Modtageren, hvis ikke anderledes er kontraheret.

„Regler for Dampskibes Losning og Indladning i Faaborg Havn vedtagne af Handelsforeningen i Faaborg (kfr. dog den nye Sølov).

1.

For Dampskibe, som ere indklarerede før Kl. 9 Formiddag, begynder Lossetiden om Middagen; naar Dampskibe indklarerer mellem Kl. 9 og 12 Formiddag, begynder Lossetiden Kl. 3 Eftermiddag, og regnes saa Resten af dagen for $\frac{1}{4}$ Dag. For Dampskibe, som indklarerer om Eftermiddagen, begynder Lossetiden næste Dag. Alt under Forudsætning af at Skibet faar Bolværk til de nævnte Tidspunkter. Paabegyndes Losningen tidligere, dreie Liggedagene fra den Tid Losningen paabegyndes. Skal Skibet lægte, begynde Liggedagene fra det Øieblik Lugerne aabnes og Skibet er losseklar, naar Lægtning sker for Modtagerens Regning, eller senest 6 Timer efter at Skibet er indklareret, dog fraregnes selvfølgelig den Tid, som Skibet bruger for at komme fra Stedet, hvor Lægtningen foregaar til Bolværksplads. Dersom Lægtningen er for Skibets Regning, begynde Liggedagene efter ovennævnte almindelige Regler.

Skibe kunne ikke anmeldes paa Søn- og Helligdage.

Skibet skal skaffe Toldvæsenet tilstede; dog skal Modtageren betale eventuelle Diæter og Befordringsgodtgjørelse til samme, undtagen hvis Lægtningen er for Skibets Regning, i hvilket Tilfælde dette betaler Toldvæsenet.

2.

Ved Losning af Korn og Oliefrø løst i Skib, besørger Skibet Opheisning samt betaler Modtageren, som Andel i Losningsomkostninger, 1

Øre pr. Centner, mod at Modtageren besørger Losning, Lempning og Opfeining samt Folk til at sætte paa Vægt. — Ved Losning af Klid besørger Skibet Opheisning og betaler i Losningsomkostninger $1\frac{1}{2}$ Øre pr. Centner.

Dersom Skibet leverer Folk til at sætte paa Vægt, godtgjøres der samme $\frac{1}{4}$ Øre pr. Centner.

Kager leveres af Skibet paa Lønningen eller paa Vægt, saafremt denne anbringes paa Dækket. Skibet besørger Isækning af Stumper og Smuld i Modtagerens Sække.

Trælast leveres indstukken paa Kaien eller ud af Porten; indstukken paa Slæbested.

For Losning af Kul ved Bolværk betaler Skibet Modtagerens Stevedor 45 Øre (6 d.) pr. Ton og besørger Opheisningen.

Korn, Frø og Klid i Sække samt Cement og andre emballerede Varer, leveres af Skibet frit svinget til Vogn ogsaa fra Vægt, naar denne er placeret paa Dækket.

Ved Opheisning forstaaes Opheisning til saadan Høide, at Varerne kunne svinges paa Vogn eller sættes paa Lossebro.

Skibet er forpligtet til at anerkjende Veining paa Kaien, naar denne sker paa en for det betryggende Maade.

3.

Den almindelige Lossetid er i Maanederne April, Mai, Juni, Juli, August, September og Oktober fra Kl. 6—12 Formiddag og Kl. $1\frac{1}{2}$ —7 Eftermiddag.

I de andre 5 Maaneder af Aaret er Lossetiden fra Kl. 7—12 Formiddag og Kl. 1—6 Eftermiddag, dog kan intet Skib nægte at losse paa hvilken som helst Tid af Døgnet, men Modtageren skal da betale eventuelle Udgifter til Toldvæsenet.

Indkommer Skibet med Ladningen delvis beskadiget af indtrængt Vand maa der indrømmes saameget længere Lossetid, som er fornøden for en tilbørlig Adskillen af den havarede fra den ubeskadigede Del af Ladningen.

4.

Ved Indladning leveres Sækkegods ved Lugekarmene, dersom Aabning findes i Lønningen, ellers ved Lønningen.

Alt andet Gods leveres ved Skibssiden.“

„Regler for Seilskibes Losning i Faaborg Havn vedtagne af Handelsforeningen i Faaborg:

1.

Lossetiden for Seilskibe begynder den paafølgende Dags Morgen, efter at Skibet er indklareret og til den Tid har faaet Bolværksplads. Paabegyndes Losningen tidligere, da dreie Liggedagene fra den Tid Losningen paabegyndtes.

Skal Skibet lægte, begynder Liggedagene paa samme Maade, dog fra regnes den Tid, som Skibet bruger for at komme fra det Sted, hvor Lægting sker og til Bolværk.

Skibe kunne ikke anmeldes paa Søn- og Helligdage og efter Kl. 7 Aften.

Skibet skal skaffe Toldvæsenet tilstede, men Modtageren betaler eventuelle Diæter og Befordringsgodtgjørelse til samme, undtagen hvis Lægtning er for Skibets Regning, i hvilket Tilfælde dette betaler Toldvæsenet.

2.

Ved Losning af Korn eller Oliefrø løst i Skibet besørger Skibet Opheisningen og betaler Modtageren i Losningsomkostninger 1 Øre pr. Sæk imod at Modtageren besørger Ifyldning i Sække, Lempning og Opfeining i Lasten samt Folk til at bringe Sækkene til og fra Vægten.

Ved Losning af Klid løst i Skibet, besørger Skibet ligeledes kun Opheisningen og betaler til Modtageren 1½ Øre pr. Centner.

Ved Losning af ovenstaaende Varer skulle Seilskibe imidlertid være berettigede til selv at besørge Losningen, men maa i saa Fald benytte Modtagerens Sækkeemballage, naar han leverer fornødent Mandskab til at holde Sækkene op og til at binde for disse. Skibet besørger da ogsaa Opheisningen og leverer ligesom Modtageren tilsvarende Mandskab i Lasten.

Kagelaster leveres af Skibet paa Lønningen eller paa Vægt, naar denne er anbragt paa Dækket. Skibet besørger Isækning af Stumper og Smuld i Modtagerens Sække.

Trælaster leveres af Skibet indstukken paa Kaien eller, naar det er nødvendigt, for Tømmerets Vedkommende, paa Slæbested.

Ved Losning af Kullaster leverer Skib og Modtager hver en Mand til Ifyldning i Modtagerens Tønder eller den Emballage, som sædvanlig benyttes; dog vil Modtageren være villig til at besørge Ifyldningen alene, imod at Skibet da betaler ham 10 Øre pr. Ton ifølge Connossementet. Lempning i Lasten besørges selvfølgelig af Skibet, og Kullene maa heises saa højt, at de kunne svinges paa Vogn eller paa Lossebro.

Modtagerne af de ovennævnte Ladninger levere det fornødne Losningsmateriale og have Rettighed til at anbringe dette paa Skibet paa den for Losningen bekvemmeste Maade.

Korn, Frø og Klid i Sække samt Cement og andre emballerede Varer leveres af Skibet frit svinget til Vogn ogsaa fra Vægten, naar denne er placeret paa Dækket. Skibet er forpligtet til at anerkjende Veining af Ladningen paa Kaien, naar denne foregaar paa en for dette betryggende Maade.

3.

Lossetiden er i Maanederne April, Mai, Juni, Juli, August, September og Oktober fra Kl. 6—12 Formiddag og fra Kl. 1—7 Eftermiddag.

I de andre 5 Maaneder af Aaret er Lossetiden fra Kl. 7—12 Formiddag og fra Kl. 1—6 Eftermiddag.

Indkommer et Skib med delvis havareret Ladning, maa der indrømmes Modtageren saa meget længere Lossetid som det er nødvendig for at tilbørlig Adskillelse af det havarerede Gods kan foretages.

4.

Ved Indladning af Sækkegods leverer Afskiberen dette ved Lugekarmen, hvor der er Laderum i Lønningen, ellers paa denne.

Alt andet Gods leveres paa Skibets Lønning.“

Proforma Regning.

Et Skib paa 172 Reg.-Tons Drægtighed til Skibsmægler N. N.

Indgaaende:

Skibsafgift	Kr. 86.00
Havneafgift	„ 13.76
Lodspenge 13 Fod à 8.4 Øre (Sommertaxt)	„ 11.92
Bugsering med ,	
Provision	
Losning	„ 27.00

Udgaaende:

Havneafgift	„ 13.76
Ballastafgift	„ 3.44
Ballast 50 Tons	„ 40.00
Lodspenge 9 Fod à 8.4 Øre	„ 7.56
Bugsering med	
Konsulatafgift	„ 10.93
Befragtningsprovision	
Telegram og Porto	
Provision for ind- og udgaaende Klararing	„ 28.38

Sum Kr. 242.75

Faxe Ladeplads.

Havnens Dybde er ved dagligt Høivande $11\frac{1}{2}$ Fod, i Indløbet $9\frac{1}{2}$ Fod, paa Reden 20 Fod med en god Holdebund for Skibe, som ankre der for at lade eller losse.

Lods erholdes udenfor Pladsen. Ingen Lodstvang forefindes. Lodstaxten er fra Søen ind i Faxe Havn og omvendt:

Drægtighed.	Dybtgaaende.	Sommerbetal.	Vinterbetal.
50 Tons	1—5 Fod	Kr. 3 60	Kr. 4.80
og derover	pr. Fod mere	- 0.72	- 0.96
under 50 Tons	1—5 Fod	- 2.70	- 3.60
	pr. Fod mere	- 0.54	- 0.72

Bugsering forefalder naar saadan Baad er tilstede, men fast Bugserbaad haves foreløbig ikke.

Skibsmægler: R. Linde.

Her er ingen Dok men en mindre Ophalingsbeding for Skibe op imod 100 Reg.-Tons. Betalingen for Ophaling er moderat.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Tons.

Havnepenge for Indgaaende 10 Øre, for Udgaaende 10 Øre, af Ballast 2 Øre pr. Reg.-Ton.

Her er ingen separate Regler for Ind- eller Udførsel af nogen Vare.

Arbejdstiden i Havnen er i Reglen i Sommermaanederne fra Kl. 6 Morgens til Kl. 7 Aften.

Lægtning foregaar naar det behøves og Betalingen af samme for indgaaende Varer paaligger i Reglen Modtageren.

Formaliteter at iagttage for Skibe der ankomme her til Havnen ere de almindelige.

Regler for Losning og Ladning i Havnen.

„Forholdene stille sig ens for Seil- og Dampskibe.“

Anmeldelsestid (se Bandholm).

„Ved Losning af Sæd, Klid eller Oliefrø besørger Modtageren Ifyldning i Lasten af Sækkene, Lempning er dog for Skibets Regning, der ligeledes besørger Opheisningen.

Ladningen af de forskjellige Sorter Kager losses ved at Skibets Mandskab bringer Kagerne, de hele som de forefindes og de itubrudte i Modtagerens Sække, til Lønningen, hvor de modtages af Modtagerens Folk; Veining sker i Land.“

Træløst (se Faaborg).

„Ved Losning af Kul leverer Modtageren Mandskab til Ifyldning af Tønderne, hvorimod Lempningen i Skibet og Opheisning sker af dette. — Alle andre Varer opheises og svinges ind over Vogn i Land af Skibet.“

Proforma Regning.

Et Skib paa 139.55 Reg.-Tons Drægtighed til Skibsmægler
R. Linde.

Indgaaende.

Skibsafgift	Kr.	70.00
Havneafgift	-	13.95
Lodspenge fra Søen til Reden, 12 Fod	-	7.68
— - Reden til Havnen, 10 Fod	-	6.40
Bugsering med	-	
Provision for Klarering	-	10.00
Anmeldelse af Sjøprotest	-	5.50

Udgaaende.

Havneafgift	-	13.95
Ballastafgift	-	
Ballast	-	
Lodspenge, 9 Fod	-	5.76
Bugsering med	-	
Konsulatafgift	-	8.89
Befragtningsprovision	-	
Telegram og Porto	-	1.84
Provision for Klarering	-	5.00
Lægterpenge for 700 Tdr. Kul à 12 Øre	-	84.00

Sum Kr. 232.97

Fredericia.

Fredericia Havn, beliggende ved Lillebelt, har en Dybde af 18 Fod, i Indløbet 18 Fod, paa Reden opgaar Dybden indtil 20 Favne.

Ingen Lodstvang findes. Lods erholdes paa Reden og benyttes i Reglen af alle udenrigske Skibe. Lodstaxten er for Skibe paa 50 Tons og derover for Udlodsning fra Ankerpladsen eller Havnen, Sommer 36 Øre, Vinter 48 Øre; for Indlodsning til Ankerpladsen, Reden eller ind i Havnen Sommer 52 Øre, Vinter 69 Øre pr. Fod. For Skibe under 50 Tons er Taxten 25 pCt. billigere end ovenstaaende. Mindste Betaling er for 5 Fod.

Bugsering forefalder sjelden og er i Reglen kun nødvendig for udgaaende Fartøier med vestlige Vinde. Der betales i Almindelighed Kr. 10 à 30 efter Skibets Størrelse.

Skibsmægler: Julius Mortensen.

Ingen Dok eller Ophalingsbedding forefindes. Skibe indtil 250 Tons kunne kjølhale.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 8 Øre, for Udgaaende 8 Øre, af Ballast 2 Øre.

Skibe, ladede med Krudt og Petroleum, maa ikke have Ild eller Lys ombord.

Arbejdstiden i Havnen er afhængig af Aarstiden, i Reglen fra 6 Morgen til 7 Aften.

Større Fartøier maa undertiden lægtre. Lægteragen betales i Reglen af Skibet, naar ei andet er bestemt i Certepartiet.

Til Veiledning for Skibsførere gjøres særlig opmærksom paa, at Skipperen er pligtig overfor Lodsen at meddele, hvorfra han kommer og for Karantænevæsenets Vedkommende meddele ham Sundhedstilstanden ombord.

Losningsgodtgjørelse for Dampere er stipuleret til 6 d pr. Ton af Kul og 7½ d for Salt med fri Dampspil og 9 d med Haandspil.

Proforma Regning.

Et Skib paa 450 Reg.-Tons Drægtighed til Skibsmægler
Julius Mortensen.

Indgaaende.		
Skibsafgift	Kr.	225.00
Havneafgift	-	36.00
Lodspenge fra Reden, 15 Fod	-	7.80
Bugsering med		
Provision		
Udgaaende.		
Havneafgift	-	36.00
Ballastafgift		
Ballast		
Lodspenge til Reden, 11 Fod	-	3.96
Bugsering med		
Konsulatafgift	-	28.58
Befragtningsprovision		
Telegram og Porto		
Provision for Ind- og Udklarering	-	75.00
Sum		Kr. 412.34

Fredrikshavn.

Havnen bestaar af tre sammenhængende Bassiner: Forhavnen, Inderhavnen og den ældre Havn. Dybden i Indløbet til Forhavnen er 23 Fod og i en Rende til Inderhavnen 22 Fod, i Inderhavnen 21 til 16 Fod, i den ældre Havns Indløb og nærmeste Halvdel 16 Fod, i dens anden Halvdel aftagende Dybde. Under de ugunstigste Forhold, nemlig med paalands Storm og Lavvande kunne Skibe med 18 Fods Dybgaende staa ind i Yderhavnen, med 16 Fod i Inderhavnen og med 14 Fod i den ældre Havn.

Lodstvang eksisterer ikke. Lodsstationer ere ved Hirtsholmene og Fredrikshavn. Lodstaxten er:

Indlodsning i Havnen.	Sommer ($\frac{1}{4}$ — $\frac{30}{9}$).	Vinter ($\frac{1}{10}$ — $\frac{3}{13}$).
Fra Søen indtil 4 Kvartmil Dist. .	84 Øre pr. Fod	112 Øre pr. Fod
- Hirtsholmene eller fra Søen fra Søen fra 4 indtil 8 Kvartmils Dist.	112 - - -	149 - - -
Udlodsning fra Havnen til Søen .	60 - - -	80 - - -

Bugserdamper findes. Betalingen, hvorom der akkorderes med Føreren, er meget forskjellig efter Veirforholdene, Skibets Størrelse etc.

Skibsmægler: J. Wiedling (Casper & Co.)

Ingen Dok findes, men Værfter, hvor Træskibe kunne underkastes enhver Reparation.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra pr. Reg.-Ton 50 Øre. Havnepenge for Indgaaende 8 Øre, for Udgaaende 8 Øre, af Ballast 2 Øre pr. Reg.-Ton. Skibe, som kjølhales, krænges eller underkastes større Reparationer, betale daglig 1 Øre pr. Reg.-Ton. Skibe, som indkomme paa Grund af Modvind, Isgang eller lignende (søge Nødhavn) og ikke opholde sig over 14 Døgn i Havnen, betale kun halve Havnepenge. Skibe, som indkomme paa Grund af Søskade (Havarister) og Dampere, som anløbe for Kulforsyning, betale ingen Afgift.

Skibe, hvis Ladning bestaar af brandfarlige og letantændelige Stoffe, Krudt, Petroleum etc. maa ankre i Forhavnen og oppebie Ordre fra Havnemesteren med Hensyn til Losseplads etc.

Arbejdstiden i Havnen er fra Kl. 6 Morgen til 6 Aften.

Lægtning foregaar i Almindelighed ikke.

Enhver i Havnen indkommende Skibsfører skal hurtigst melde sig paa Havnekontoret. Skibsføreren af enhver Art kunne faaes og Dampskibe kunne stedse blive forsynede med Kul. Svitzers Bjergningsentrepris har Station her, hvorfra hurtig Assistance i Strandingstilfælde altid kan paaregnes.

Reglement for Losning og Ladning i Fredrikshavns Havn.

1.

For Dampskibe, som melde sig klar til Losning inden Kl. 11 Formiddag, begynder Lossetiden samme Dags Middag Kl. 1, forudsat, at Skibet har Bolværksplads og at det har sørget for Toldopsyn. Melder det sig først efter Kl. 11 Formiddag, begynder Lossetiden næste Dags Morgen Kl. 6. Paabegyndes Losningen tidligere, dreie Liggedagene fra den Tid, Losningen paabegyndes. Skal Skibet lægte, gjælder samme Regel, og Liggedagene dreie under Losningen i Lægter, og begynder igjen at dreie, naar Skibet har Bolværksplads.

For Seilskibe, som anmeldes og indklarerer Søn- og Helligdage, begynder Lossetiden den følgende Søgnedags Middag Kl. 1, forudsat, at Skibet har sørget for Bolværksplads og Toldopsyn. Paa Søgnedage begynder Lossetiden, naar de ere anmeldte inden Kl. 3 Eftermiddag, den følgende Dags Morgen Kl. 6, og naar de ere anmeldte efter Kl. 3 Eftermiddag, da først næste Dags Eftermiddag Kl. 1, forudsat, at Skibet har Bolværksplads og Toldopsyn. Paabegyndes Losningen tidligere, dreie Liggedagene fra den Tid, Losningen paabegyndes.

2.

Korn, Frø og Klid leveres paa Vægt, placeret paa Dækket eller ved Bolværk og veies Nettovægt pr. Sæk efter Modtagerens Forlangende. Skibet besørger Opheisningen, og Modtageren leverer 2 Mand i Lasten for hver Gænge.

Oliekager leveres af Skibet paa Lønningen eller paa Vægt, saafremt denne anbringes paa Dækket.

Ved Losningen af Trælast paahviler det Skibet at indstikke Varerne paa Broen eller, naar det er nødvendigt, for Tømmers Vedkommende paa Slæbestedet. For Losning af Kul fra Dampskib godtgjør Skibet Modtageren 45 Øre (6 d.) pr. Ton (naar ikke anderledes er stipuleret i Certepartiet), og besørger Opheisningen. Fra Seilskibe besørger Skibet Losningen i den Emballage, som sædvanlig benyttes.

Korn, Frø og Klid i Sække samt Cement og andre emballerede Varer, leveres af Skibet frit svinget til Vogn eller Vægt ved Bolværk.

Ved Opheisning forstaaes Opheisning til saadan en Høide, at Varerne kunne svinges paa Vogn eller sættes paa Lossebro efter Modtagerens Forlangende.

3.

Lossetiden er hele Aaret fra Kl. 6 til 12 Formiddag og fra Kl. 1 til 6 Eftermiddag.

4.

Ved Indladning leveres Sækkegods ved Lønningen, alt andet Gods ved Skibssiden.

Proforma Regning.

Et Skib paa 150 Reg.-Tons Drægtighed til Skibsmægler N. N.

Indgaaende:

Skibsafgift	Kr.	75.00
Havneafgift	„	12.00
Lodspenge fra Hirtsholmen	„	15.68
Bugsering	„	20.00
Provision for Klarering	„	15.00

Udgaaende:

Havneafgift	Kr. 12.00
Ballastafgift	„ 3.00
Ballast 60 Tons à 60 Øre	„ 36.00
Lodspenge til Søen 9 Fod	„ 5.40
Bugsering	„ 10.00
Konsulatafgift	
Befragtningsprovision	
Telegram og Porto	
Provision for Klarering	„ 10.00

Sum Kr. 214.08

Grenaa.

Dybden i Havnen er fra 12 til 14 Fod. I Indseilingen er Vandstanden $10\frac{1}{2}$ til 12 Fod, paa Reden 24 à 28 Fod. Indseilingen er fra Nord.

Her er fast Lodseri, som foruden at lodse til Havnen, lodser til Aarhus, Belterne, Helsingør og Fredrikshavn. Lodstaxten er for Skibe paa 50 Tons og derover fra Søen ind i Havnen eller omvendt, Sommer 40 Øre, Vinter 53 Øre fra Søen til Ankers paa Reden eller fra denne til Søen Sommer 28 Øre, Vinter 37 Øre, fra Reden ind i Havnen eller omvendt, Sommer 24 Øre, Vinter 32 Øre, fra Havnen eller Reden til Høiden af Fornæs eller Havknuden eller omvendt, Sommer 56 Øre, Vinter 75 Øre pr. Fod. For Skibe under 50 Tons er Taxten 25 pCt. billigere. Mindste Betaling er for 5 Fod. For Lodsning til Belterne, Helsingør og Fredrikshavn, haves ingen Taxt, men den almindelige Betaling er Sommer 6 Kr. og Vinter 8 Kr. pr. Fod. Her er ingen Lodstvang.

Bugserbaad findes ikke.

Skibsklarerer: P. Nilsen.

Her er ingen Dokker, men en mindre Ophalingsbedding. Betaling for dennes Benyttelse er 30 Øre pr. Ton og 2 Øre pr. Ton daglig for at henstaa paa Beddingen. Mindre Skibe kunne kjølhales.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 10 Øre, for Udgaaende 10 Øre, af Ballast 5 Øre pr. Reg.-Ton.

Krudt og andre letfængelige Stoffer maa ikke oplægges i Toldbodens Pakhus. Enhver som søværts indfører Krudt, Petroleum og deslige, skal lade medfølge en skriftlig Anmeldelse om for hvem de ere bestemte, hvilken Anmeldelse bliver at aflevere til Toldopsynet.

Arbejdstiden i Havnen er fra Kl. 6 Morgen til Kl. 6 Aften.

Lægtning foretages i enkelte Tilfælde. Betaling for Lægtning afholdes dels af Skibet dels af Ladningsmodtageren i Henhold til den Oversenskost, som er truffen om Ladningens Frembringelse.

Da Havnen er vanskelig at beseile ved Kuling af paalands Vind, er det farligt under saadanne Forhold at seile ind mellem de herindfor værende Grunde, da det, dersom Havnen ikke kan beseiles, vil være vanskeligt at komme tilsøs igjen.

Almindelige Coutumer for Losning og Ladning i Havnen.

Dampskibe kunne meldes til enhver Tid, hvorimod Seilskibe ikke kunne meldes Søn- og Helligdage, ei heller efter Toldbodtid.“

Toldvæsenets Befordring og Betaling (se Faaborg).
 Lossetidens Begyndelse (se Aalborg).
 Losning af Korn, Frø og Klid løst i Skib (se Nyborg).
 Oliekager (se Nyborg).
 Kul-Losning (se Faaborg-Reglerne for Dampskibe).
 Trælast (se Aalborg).
 Losningsmateriale (se Bandholm).
 Korn, Frø og Klid i Sække, samt Cement og andre emballerede Varer (se Faaborg).
 Indladning (se Faaborg).

Helsingør.

Dybden i Indseilingen i Havnen saavel som i selve Havnen udgjør 22 danske Fod. I tvende mindre Arme af det nordre Havnebassin udgjør Dybden blot ca. 20 Fod og nogle Steder dersteds endog mindre. Havnen deles i en nordlig og en sydlig Del. Hver Del er omtrent 1000 Fod lang og 300 Fod bred, dog indskrænkes Benyttelsen af det sydlige Havnebassin i betydelig Grad ved det der anbragte „Dampfærgeleie“.

Lodstvang i egentlig Forstand findes ikke. Lodsstation er indrettet paa Lappegrundens Fyrskib, hvor saavel Lodsseilebaad, som et særskilt Lodsampskib ved Sundets Indgang afventer lodssøgende Fartøier. For Lodsning af et Skib paa 400 Ton med 18 Fods dybgaaende betales fra Reden og ind paa Havnen Vintertid Kr. 25.33 og Sommertid Kr. 19, og fra Havnen og ud paa Reden Vintertid Kr. 15.20, og Sommertid Kr. 11.40.

Under særdeles gunstige Vind- og Strømforholde behøves ikke Bugserhjælp for Indseiling i Helsingørs Havn, men man kan antage at af 10 Fartøier benytter 8 à 9 sig deraf. Betalingen erlægges efter privat Overenskomst. For et Skib af ca. 400 Tons med 18 Fods dybgaaende er Minimumsbetalingen 25 à 30 Kr., der stiger under mindre gunstige Indseilingsforholde.

Særskilte Mæglere og Skibsklarerere ere ikke etablerede i Helsingør, men ikke destomindre findes dersteds 14 Firmaer (Skibshandlere og Kulimportører) som befatter sig med Klarering. Egentlige Fragtmæglere findes ikke alene af den Grund, at den eneste og ubetydelige Export herfra bestaar af Ladninger fra havarerede og hersteds kondemnerede Fartøier, hvortil i den senere Tider kommet Udførsel af nogle Ladninger Jernaffald fra det henværende Jernskibsværft; men alle de større Skibshandlere staar i nær Forbindelse med de fremragende Fragtmæglere i Kjøbenhavn, Stockholm, Gøteborg og flere Steder, saa de som Kommissionærer for disse slutter Fragter ogsaa fra andre Havne for de Skippere, som maatte ønske det. De Firmaer, som hovedsagelig sysselsætter sig med Klarering af nordiske Fartøier, er Jallis Schanche, K. F. Marstrands Efterfølger, N. P. Kirch, Åhman & Kierboe (indehaver ogsaa Firmaet O. E. Galschiøtt & Co.), Chr. Schierbeks Efterfølger samt Major Wright & Co. og Rasmussen & Co. (tillige Indhavere af Firmaet Borries & Co.).

Her findes en Tørdok, som er 320 Fod lang paa Kjølblokkene, 70 Fod bred fra oven, 40 Fod bred i Bunden, $44\frac{3}{4}$ Fod bred i Indseilingen, $13\frac{1}{2}$ Fod Vanddybde paa Kjølblokkene — alt engelsk Maal. Middelprisen for Ind- og Ud-

dokning er 35 Øre pr. Ton. Dokafgift pr. Dag er 9 Øre pr. Ton. Dampskibe betale efter Gros, Seilskibe efter Netto-Tonnage. Patent-Slips findes ogsaa her, og tilhører „Helsingørs Træskibsbyggeri“. Betalingen for Optagelse paa eller Nedtagelse fra Slipsen er for et Fartøj paa 60 Tons 60 Kr. Derefter beregnes efter en gruppevis faldende Skala, saaledes eksempelvis for et Skib paa 400 Tons Kr. 201.50. Er Fartøjets Tonnage over 750 Tons forbeholder Bestyrelsen sig Ret til at træffe særskilte Bestemmelser. Her beregnes ogsaa efter Bruttotonnage for Dampfartøier, efter Nettotonnage for Seilfartøier. Slipsafgiften pr. Dag er 10 Øre pr. Ton, dog bliver deene ikke beregnet mindre end 12 Kroner pr. Dag.

Foruden den Statskassen tilfaldende Skibsafgift, 50 Øre pr. Ton, oppebæres af hvert Fartøj, dels Havnepenge, dels Vareafgifter. For Fartøier over 40 Tons beløber Havnepengene sig til 11 Øre for Indgaaende og ligesaameget for Udgaende. Fartøier fra 4 til og med 40 Tons betale i Havnepenge 7 Øre pr. Ton for saavel Indgaaende som Udgaende. „Vareafgifterne“, eller som de sædvanlig kaldes „Bropenge“ udgjøre helt og holdent Afgifter paa de udlossede Varer, ikke paa Skibet.

For Petroleum og lignende Stoffe findes ingen andre Forskrifter end de, som angaa Forsigtighed mod Ildsfare. De Skibe, der losse saadanne Varer, lægges paa en isoleret Plads. Indkommer et saadant med Petroleum lastet Skib under Havari for at reparere, udlosses Ladningen paa fri, aaben Plads — sædvanligen den saakaldte „Grønne Have“, — og forsynes der med Toldvagt. Særskilt Flag (rødt) paa Mastetoppen af i Havnen anløbende Petroleumsskib tilkjendegiver Ladningens Beskaffenhed. Ønsker Skipperen at losse Krudt maa, inden Fartøjets Indseiling i Havnen, saadant anmeldes hos Toldmyndigheden, som strax sætter sig i Forbindelse med Politimyndigheden. Krudtet, der losses ved særskilt Brygge, føres under Militæreskorte til Kronborg, hvis Kommandant er forpligtet til at modtage samme til Forvaring i Fortets Kassematter.

Arbejdstiden i Havnen regnes fra Solens Opgang til dens Nedgang. Losning tillades dog ogsaa ellers mod Godtgjørelse til Toldopsynet.

Lægtning forekommer næsten aldrig. I Mangel af særskilte Bestemmelser vil Omkostningerne i Regelen ikke vedkomme Skibet.

Enhver Skipper, som enten med sit Fartøj indkommer i eller ogsaa fra sit paa Reden liggende Fartøj besøger Helsingørs Havn er pligtig at anmelde sig i det paa den sydlige Havnearms Brohoved opførte Karantænehus. Undladelse heraf straffes med Bøder, hvilke yderligere stiger i Tilfælde at Paalæg om Anmeldelse ei ufortøvet efterkommes.

Coutumer for Losning i Havnen.

Naar et Skib lossrer Stenkul i Helsingør — næsten den eneste Import, som her forekommer — maa Losningen fra Fartøjet til Kulpladsen altid foregaa over trafikkeret Gade ved Anvendelse af „Bukke, Stillager og Planker“, som det med et teknisk Udtryk heder. Hvad angaar de paa selve Gaden placerede „Stillager“ m. m., negter Importørerne aldrig at betale Leien for Brugen heraf; hvorimod de fordrer at Skipperen skal betale Afgiften for Brugen af de ombord i Skibet anbragte lignende Indretninger, der nødvendiggjøres ved de paa Gaden anbragte. Men da Skipperen alene er forpligtet til at aflevere sin Ladning ved Skibets Side — noget der kan ske uden Anvendelse af de omhandlede Indretninger, — synes

disse Afgifter helt og holdent at burde bæres af Lastemodtageren. I mindst trende Tilfælde forrige Aar lykkedes det ogsaa Skipperne at blive fritagne for Afgiftens Erlæggelse, men Importørerne stræbe bestandig efter at faa det Modsatte fastslaaet, som noget der har vundet Hævd der paa Stedet. Den Sum, hvorom det her er Spørgsmaal, udgjør dog for et Seilskib blot 12 à 14 Kroner.

Lastemodtagerne sender sædvanligvis tvende Mænd ombord i Fartøiet for enten begge at styrte Lasten, eller ogsaa deltager den ene i Styrtingen, den anden i Arbeidet i Lasterummet (Tøndernes Ifyldning). Man fordrer nu at Fartøiet skal betale den ikke ubetydelige Dagløn for disse Mænd. Dog synes det som om dette Forlangende savner tilstrækkelig Grund.

Betalingen af Toldbetjentenes Diæter, der foranledigedes af Losning ved Overtid, lægges ogsaa paa Fartøiet. Protest herimod har saa vidt vides aldrig været nedlagt fra nogen Dampskibsførers Side, ihvorvel det synes som om Lastemodtagernes Interesse i Arbeide paa Extratid er saa overveiende, at dette Forhold burde motivere Afgiftens Erlæggelse af dem. Den ordinære Liggetid, som Certepartiet for et Dampskib fastsætter, er nemlig altid saa kort, at Losningen umulig kan foregaa inden samme, om ikke Arbeide paa Overtid tages tilhjælp. Men da de ellers indtrædende Overliggedages Værdi overstiger Diæternes Beløb, er det jo i Lastemodtagernes Interesse at faa erlægge det sidstnævnte Beløb istedetfor det førstnævnte.

Med Hensyn til Seilskibene kunde det jo synes — da Liggedagene for disse sædvanligvis i Certepartiet ere tilstrækkelige til Udlosning inden Udløbet af den foreskrevne Tid — at Lastemodtageren ikke har nogen Interesse af Arbeide under Overtid, medens saadan Interesse altid skulde være tilstede hos Skibsførerne; men dette er dog ikke altid Tilfældet. De fleste norske Skibe med Kullast ankommer hertil i Oktober Maaned, og det er da deres sidste Reise for Aaret, hvorfor de efter udført Losning begiver sig til Norge for at lægge op. Men just ved denne Tid indtræffer ofte Perioder af i ugevis „staaende“ nordlige eller nordøstlige Vinde, hvilke hindrer Fartøiernes Afseiling til Hjemlandet. At man under saadanne Omstændigheder nødes til at underkaste sig Udgifter for Tjenester som man ikke ønsker — hvilke Udgifter forøvrigt følges af andre, saasom Godtgjørelse for Overarbeide til Skibets Besætning — synes ikke uden Grund Skipperne ubilligt, og det er heraf forklarligt, at det just er Førere af Seilfartøier, som i dette Punkt henvender sig med Klager til Vicekonsulatet. Naar en Lastemodtager uden at kommunikere med Skipperen foranstalter Losning ved Extratid, kan man være forvisset om at han har sin særskilte Interesse heraf, om end denne hans Interesse ikke skulde ligge aaben i Dagen. Principet for Udredelsen af disse Omkostninger bør formodentlig være den, at disse udredes af den Part — være sig nu Lastemodtageren eller Skipperen — som forlanger den Extraforretning, hvorved Udgifterne foranlediges.

Proforma Regning.

Et Skib paa 30 Reg.-Tons Drægtighed til
Skibsmægler Jallis Schanche.

Indgaaende.

Skibsafgift à 50 Øre pr. Reg.-Ton	Kr. 15.00
Havneafgift à 14 Øre pr. Do.	- 4.20
Lodspenge 7 Fod Vintertext (Sommertext Kr. 5.25)	- 7.00
Bugsering med Dampskib	- 15.00
Provision	

Udgaaende:

Havneafgift		
Ballastafgift à 2 Øre pr. Reg.-Ton	Kr.	0.60
Ballast 12 Tons à 65 Øre pr. Ton	-	7.80
Lodspenge 5 Fod Vintertext (Sommertext Kr. 2.25)	-	3.00
Bugsering		
Konsulatatafgift	-	1.91
Befragtningsprovision		
Telegram og Porto		
Provision for Ind- og Udklarering	-	5.00

Sum Kr. 59.51

Hobro.

Havnens Dybde er 10½ Fod og den har Plads for ca. 10 Skibe. Indseilingen er fra Kattegat gennem Mariager Fjord, ved hvis Indløb, Alsodde, Dybden er 11 Fod ved daglig Høivande.

Ingen Lodstvang. Ved Fjordens Indløb, Alsodde, findes Lodsstation. Lodstaxten er fra Søen til Hobro for Skibe paa 50 Tons og derover, 5 Fods Dybgaaende Kr. 10,80 og Kr. 2,16 pr. Fod mere; om Vinteren Kr. 14,40 og Kr. 2,88 pr. Fod mere; for Skibe under 50 Tons, 5 Fods Dybgaaende Kr. 8,10 og Kr. 1,62 pr. Fod mere, om Vinteren Kr. 10,80 og Kr. 2,16 pr. Fod mere.

Paa Fjorden findes en Bugserbaad. Udgiften ved Bugsering er fra Barren til Fjordstederne 50 Øre pr. Ton for Skibe af Middelsstørrelse. For større og mindre Skibe efter Overenskomst.

Skibsmæglere: C. Gerrefkes Enke og A. Uhrenholdt.

Her findes ingen Dok eller Ophalingsbedding. Skibe indtil 150 Tons kunne kjølhales.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra er 50 Øre pr. Reg.-Ton.

Havnepenge for Indgaaende 12 Øre, for Udgaaende 12 Øre, af Ballast 2 Øre pr. Ton; Kjølhalingspenge 2 Øre pr. Ton daglig.

Fartøier med Krudt og Petroleum maa først lægge til Bolværket efter Fartøiets Indklarering.

Arbejdstiden i Havnen er fra 6 Morgen til 7 Aften.

Fartøier af over 11 Fods Dybgaaende maa tage Lægter og Omkostningerne betales af Skipperen, saafremt ikke anderledes er bestemt ved Befragtningen.

Ved Fjordmundingen Alsodde er Toldsted, ved hvilket ethvert Skib, saavel for Indgaaende som for Udgaaende skal ankre op for at blive inkvireret.

Coutume for Losning og Ladning i Havnen.

„Skibet leverer alle emballerede Varer frit opheisede saa høit, at en Mand, som Modtageren betaler, kan svinge det paa Vogn. For alle Varer løst i Skib, besørger Modtageren Varen fyldt i Sække eller Tønder, og Skibet har da kun at heise Varen op. Skal Varen veies paa Dækket, maa Skibet altsaa først heise den paa Dækket og derefter høit nok til Vognen. Træløst leveres af Skibet indstukken paa Kaien. — Ved Indladning af Sækkedods leverer Afskiberen dette ved Lugekarmene.“

Holbæk.

Havnen Dybde er 12 Fod. Indseilingens Bredde 60 Fod; paa Reden 12 à 14 Fods Vandstand.

Lodstvang findes ikke. Lodstaxten er for Skibe under 50 Tons, Sommer, 1—5 Fod fra Søen til Rørvig Kr. 2,25 med 45 Øre Tillæg pr. Fod, fra Rørvig til Holbæk Kr. 4,50 med 90 Øre Tillæg pr. Fod; Vinter, 1—5 Fod fra Søen til Rørvig Kr. 3,00 med 60 Øre Tillæg pr. Fod, fra Rørvig til Holbæk Kr. 6,00 med Kr. 1,20 Tillæg pr. Fod. Skibe over 50 Tons, Sommer 1—5 Fod fra Søen til Rørvig Kr. 3,00 med 60 Øre Tillæg pr. Fod, fra Rørvig til Holbæk Kr. 6,00 med Kr. 1,20 Tillæg pr. Fod; Vinter, 1—5 Fod. Fra Søen til Rørvig Kr. 4 med 80 Øre Tillæg pr. Fod, fra Rørvig til Holbæk Kr. 8,00 med Kr. 1,60 Tillæg pr. Fod.

Fast Bugserbaad findes ikke, men Fjorddamperne besørge i Regelen Bugseringen, naar den en sjelden Gang forefalder. Fast Taxt findes ikke, men er i Regelen 10 à 20 Kr.

Skibsmægler er C. F. Jessen.

Der findes ikke Dokker eller Ophalingsbedding. Mindre Skibe kunne kjølhales.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 8 Øre, for Udgaende 8 Øre, af Ballast 2 Øre pr. Reg.-Ton.

Skibe ladede med Krudt, Petroleum og andre exploderende Stoffe maa ikke have Ild eller Lys ombord.

Arbejdstiden i Havnen er om Sommeren fra Kl. 6 Morgen til 7 Aften. Om Vinteren saalænge det er lyst.

Lægtning som Regel ikke nødvendig, naar forefalder, betaler Skibet den.

Der findes ingen specielle Formaliteter at iagttage for Skippere ved Ankomsten til Havnen.

Proforma Regning.

Et Skib paa 100 Reg.-Tons Drægtighed til
Skibsmægler C. F. Jessen.

Indgaaende:

Skibsafgift	Kr.	50.00
Havneafgift à 8 Øre pr. Ton	"	8.00
Lodspenge fra Søen og Rørvig til . . . 10 Fod	"	21.75
Bugsering		
Provision for Klarering à 12½ Øre pr. Ton	"	12.50
Søprotest (provisorisk)	"	1.51

Udgaende:

Havneafgift à 8 Øre pr. Ton	"	8.00
Ballastafgift à 2 Øre pr. Ton	"	2.00
Ballast, 20 Tons à 84 Øre	"	16.80
Lodspenge til Rørvig og Søen	"	16.35
Bugsering		
Konsulatafgift	"	6.35
Befragtningsprovision		
Telegramporto		
Provision for Klarering à 4 Øre pr. Ton	"	4.00

Sum Kr. 147.26

Horsens.

Havnen er beliggende i Bunden af en 2 danske Mil lang Fjord. Havnens Vandstand er 15 engelske Fod. Dybden i Fjorden er for den første Mils Vedkommende fra 28 jævnt aftagende til 18 engelske Fod og for den sidste $14\frac{1}{2}$ à 15 engelske Fod. Dampere af $15\frac{1}{2}$ eng. Fods Dybgaaende ville dog i Almindelighed kunne gaa op i Havnen paa dagligt Høivande, da Bunden overalt bestaar af løst Mudder. Paa alle Steder i Fjorden er fortrinlig Ankerplads og blød Bund, desuden ingensomhelst Sø, da Fjorden i Munden er beskyttet af 2 Øer, saa at den danner et næsten lukket Bassin med en smal Indseiling. En halv Mil fra Havnen begynder en gravet Kanal af ca. 120 Fods Bredde, som gaar helt op til denne. Kanalens Retning er i V.N.V. og O.S.O. I Aar vil der blive paabegyndt en Uddybning af Havnen og Fjorden og naar den er tilendebragt vil den mindste Vandstand overalt i Seilløbet til Havnen og i denne være 18 à $18\frac{1}{2}$ engelske Fod. I Havnen findes udmærkede Lossekaier, og Skibe af 1.600 à 2.000 Reg.-Tons kunne svaie.

Her findes ingen Lodstvang, dog maa det tilføies, at saa at sige alle Skibe antage Lods fra Hjarnø (i Munden af Fjorden) til Havnen og omvendt. Lods kan ogsaa faaes ved Øen Endelave. Lodstaxt: for Skibe af 50 Reg.-Tons og derover, fra Reden ind i Havnen eller omvendt pr. Fod 36 Øre Sommer, 40 Øre Vinter, fra Havnen eller Reden til Gyllingnæs eller udenfor Hjarnø pr. Fod Kr. 1.08 Sommer, Kr. 1.44 Vinter, fra Gyllingnæs eller Hjarnø til Havnen eller Reden pr. Fod Kr. 1.40 Sommer, Kr. 1.87 Vinter; for Skibe under 50 Reg.-Tons: fra Reden ind i Havnen og omvendt pr. Fod 27 Øre Sommer, 36 Øre Vinter, fra Havnen eller Reden til Gyllingnæs eller udenfor Hjarnø pr. Fod 81 Øre Sommer, Kr. 1.08 Vinter, fra Gyllingnæs eller Hjarnø til Havnen eller Reden pr. Fod Kr. 1.05 Sommer, Kr. 1.40 Vinter. Sommertaxt regnes fra 1ste April til 30 Sept, Vintertaxt fra 1ste Oktbr. til 31 Marts. Naar Lods ikke medtager Baad tilkommer der ham for Lodsningen fra og til Hjarnø Kr. 1.50 i Hjemreisepenge, og naar han samtidigt selv skal besørge Landsætningen, da yderligere i Sommertid Kr. 2, i Vinteren 2.50.

Bugsering vil forefalde ved contrær Vind eller for at støtte ved Styling af temmeligt dybtgaaende Skibe. Hertil haves en Baad med ca. 75 indic. Hestes Kraft. Bugsertaxten er: Fra Reden til Havnen eller omvendt: Af Skibe indtil 40 Reg.-Tons 8 Kr., fra over 40 Reg.-Tons til 100 Reg.-Tons (incl.) 20 Øre pr. Ton, over 100 Reg.-Tons 20 Øre pr. Ton for de første 100 Reg.-Tons og af hver Ton derover 10 Øre; fra Havnen til Steder paa Fjorden mellem Reden og Draget eller omvendt 25 % Forhøielse; fra Havnen til Steder mellem Draget og Snaptun Kontrolpost eller omvendt 50 % Forhøielse, fra Havnen til Farvandet udenfor Hjarnø 75 % Forhøielse. Naar Bugserdamperen samtidigt maa bryde Is er Taxtforhøielse, hvorom akorderes ved hver enkelt Bugsering.

Skibsmægler: Niels Wang (Hans Olesens Efterfølger).

Her findes ingen Dok. Skibe af mindre Tonnage, antageligt ca. 100 Reg.-Tons, ville dog kunne tages paa Land og repareres. Plads og Materiale for Kjølhaling forefindes.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 8 Øre, for Udgaende 8 Øre, af Ballast 2 Øre pr. Reg.-Ton.

Skibe, som indeholde brandfarlige Varer i Ladningen, saasom Krudt, Petroleum, Terpentin og lign., skulle føre et rødt Flag paa Fortoppen og fortøje ved Duc d' Alberne, indtil de af Havnefogden anvises Losseplads.

Lossetiden ved Havnen er om Sommeren fra 6 Morgen til 7 Aften og om Vinteren fra Solopgang til Solnedgang. For Dampers Vedkommende losses dog om Vinteren fra 6 Morgen til 6 Aften.

Lægtring maa foregaa ved Skibe af større Dybtgaaende end Vandstanden, og Befragterne fordre almindeligt, at Skibene skulle lægtre for egen Regning. Dette er dog afhængigt af det oprettede Certeparti.

Ethvert Skib skal standse, saavel for Ind- som Udgaende, ved Toldstationen Snaptun, beliggende lige overfor Hjarnø, for at underkastes Eftersyn af Toldvæsenet og muligt for Indgaende forsegles af dette. Imidlertid kunne Dampere istedetfor at underkaste sig Forsegling, som medtager nogen Tid, almindeligt faa en Toldledsager derfra til Horsens mod herfor at betale 3 Kr. 33 Øre.

Bestemmelser vedrørende Lossen og Laden i Havnen.

„Skibe kunne ikke anmeldes paa Søn- og Helligdage og heller ikke mellem Kl. 7 Aften og Kl. 9 Morgen. Diæterne til Toldvæsenet for Tilsynsførelse udenfor Toldtiden bæres af Skibet.

Ved Losningen af Korn, Klid etc. løst i Skibet, besørger Skibet Opheisningen og betaler for alt det øvrige Arbeide i Rummet og paa Dækket til Modtageren for Klid og lignende ca. 50 Øre pr. 1 000 Kg., for Havre og lignende ca. 40 Øre pr. 1 000 Kg., for Hvede, Rug, Byg, Boghvede og lignende ca. 30 Øre pr. 1 000 Kg. Seilskibene skulle imidlertid være berettigede til selv at besørge Losningen (se Odense-Reglerne for Seilskibe).

Oliekager leveres af Skibet lige over Rælingen. Renskjæring af beskadigede Kager samt Ifyldning af Smuld og Stumper i Modtagerens Sække besørger af Skibet.

Trælast (se Aalborg).

Kul indføres hertil næsten udelukkende i Dampskibe, hvilke i Certepartierne ere forpligtede til at lade Modtagerens Stevedor besørge Losningen. Damperen betaler herfor 7 Pence pr. Ton og leverer Spil, Damp og Mandskab i Spillene til Opheisning.

Ved Befragtning af Seilskibe for Kul forekommer ikke denne Forpligtelse, hvorfor Skibet skal være berettiget til selv at levere Ladningen paa Rælingen, eller paa det Lossestillads, som Modtageren har ladet opføre. Naar Modtageren sætter 1 Mand i Rummet til Hjælp, vil Skibet ikke kunne nægte at benytte hans Tønder til Losning.

Naar Skibet ikke kan besørge Losningen selv, kan det arrangere med Modtageren, at han besørger Arbeidet i Rummet samt Opheisning for en Betaling af 3 Pence pr. Ton.

Losning af emballerede Varer (se Aalborg).

Opheisningens Høide (se Odense).

Skibet er forpligtet til at anerkjende Veining paa Dæk, Stillads eller Kaien ved edsvoren Veier eller paa Brovægten ved Havnen.

Modtageren leverer Materialet til Stilladsen og har Rettighed til at anbringe disse paa Skibet paa den for Losningen bekvemmeste Maade.

Ved Indladning leveres Varen paa Skibets Ræling.“

Proforma Regning.

Et Skib paa 382 Reg.-Tons Drægtighed
til Skibsmægler Niels Wang.

Indgaaende.

Skibsafgift	Kr.	191.00
Havneafgift	-	30.56
Lodspenge	-	29.50
Bugsering med Trosseføring og Baad	-	5.00
Provision for Klarering	-	47.75
Havnepenge af Ladningen	-	3.33
Diætpenge til Toldopsynet } for Ledsagelse	-	18.66
- Losning	-	

Udgaaende.

Havneafgift	-	30.56
Ballastafgift		
Ballast		
Lodspenge	-	20.22
Bugsering med Trosseføring og Baad	-	5.00
Konsulatafgift	-	25.02
Befragtningsprovision		
Telegram og Porto		
Provision for Klarering	-	15.92
Havnepenge af Ladningen	-	1.83
Arbejdspenge	-	281.91
1/2 % Provision for Fragts Indkassation	-	16.93
Vandfyldning	-	11.86
Havnefogden	-	5.00

Sum Kr. 740.05

Kallundborg.

Havnen, som omfatter et Areal af 36 375 Kvad.-Alen, er fuldstændig rolig og sikker ved alle selv nok saa stærke Vinde. Indseilingen findes i den sydøstlige Side og er bekvem og god. Dybden er ved Indseilingen, østre og en Del af nordre Bolværk 14 Fod, ved det øvrige Bolværk 13 Fod, paa Reden 18 à 20 Fod. Bunden fra Reden til Havnen samt i denne er meget løs og blød og aldeles fri for Sten.

Lodsvæsenet bestaar af en Lodsformand og en Lods. Lodstvang er ophævet. Da Indseilingsforholdene omkring Halvøen Giseløre kan frembyde Vanskeligheder for fremmede særlig dybgaaende Skibe tør det dog tilraades disse at rekvirere Lods, og Flaget bør da helst heises, saasnart Byen er i Sigte. Lodstaxten er: Sommerbetaling 88 Øre for Indgaaende, 60 Øre for Udgaaende pr. Fod, Vinterbetaling Kr. 1.17 for Indgaaende, 80 Øre for Udgaaende pr. Fod betreffende Skibe paa 50 Tons og derover; for Skibe under 50 Tons Sommerbetaling 66 Øre for Indgaaende, 45 Øre for Udgaaende pr. Fod; Vinterbetaling 88 Øre for Indgaaende, 60 Øre for Udgaaende pr. Fod. Betaling maa i det mindste erlægges for 5 Fods Dybtgaaende.

Bugsering forefalder meget sjældent paa Fjorden. Skulde saadan ønskes, vil den i Reglen kunne faaes af Postdamperne. Betalingen har hidtil andraget 1—200 Kroner, da Bugseringen strækker sig Fjorden ud ca. $1\frac{3}{4}$ Mil.

Skibsmægler: O. L. Omøe.

Dok og Ophalingsbeding findes her ikke. Derimod haves Kjølhalingsplads, for hvis Benyttelse betales 1 Øre pr. Ton daglig ligesom her findes Skibsbyggeri, der kan udføre forefaldende Reparationer.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havneafgifter ere for Indgaaende 8 Øre, for Udgaaende 8 Øre, af Ballast 3 Øre pr. Reg.-Ton.

Separate Regler for Ind- og Udførsel af visse Varer findes her ikke. Skibene have kun den almindelige Pligt at melde sig paa Toldboden strax efter Ankomsten.

Arbejdstiden i Havnen er som Regel, naar Dagslyset tillader det, fra 6 Morgen til 7 Aften.

Lægtning maa foregaa, naar Skibene ere for dybtgaaende til at gaa ind i Havnen. Hvem Betalingen af Lægtningen paahviler retter sig efter Certe-partiets Bestemmelser. Som Regel er Lægtning her for Modtagerens Regning.

Specielle Formaliteter at iagttage ved Ankomsten findes her under normale Forhold ikke.

Regler for Losning og Ladning i Havnen.

„Ved Losning af Varer løst i Skib gjælder som Hovedregel, at Skibene besørge Indfyldning i Modtagerens Emballage & Sække, dog at Modtageren stiller Folk til at holde op og binde for disse. Hvor Skibene ønske det, overtages Skibets Arbejde undtagen Opheisning, af Modtageren mod Betaling af 1 à $1\frac{1}{2}$ Øre pr. Centner for Seilskibe og 2 à $2\frac{1}{2}$ Øre pr. Centner for Dampskibe.

Losning af Kul med Dampskibe (se Aalborg).

Seilskibe med Kul besørge selv Losning og Lempning, men Modtageren er berettiget til at stille egne Folk i Lasten til Ifyldning i Tønder, dog uden Godtgjørelse.

Kagelast (se Faaborg)

Træl原因 (se Nyborg)

Opheisningens Høide (se Odense).

Lossematerial (se Bandholm og Horsens).

Ved Indladning af Korn levere Afskiberne dette ved Lugekarmen, ved Indladning af andet Gods paa Rælingen.“

Proforma Regning.

Et Skib paa 100 Reg.-Tons Drægtighed
til Skibsmægler O. L. Omøe.

Indgaaende;

Skibsafgift	Kr.	50.00
Havneafgift	-	8.00
Lodspenge Sommerbetaling	-	10.56
Vinterbetaling	-	14.08

Bugsering		
Provision for Klarering	Kr.	12.00
Søprotest	-	1.52
For Protestens Besørgelse	-	2.00

Udgaaende:

Havneafgift	-	8.00
Ballastafgift	-	3.00
Ballast 30 Tons	-	30.00
Lodspenge Sommerbetaling	-	4.50
Vinterbetaling	-	6.40
Bugsering		
Konsulatafgift	-	6.35
Befragtningsprovision		
Telegram og Porto		
Provision for Klarering	-	4.00

Sum Kr. 160.71

Kjøge.

Havnen er dannet af et Aaløb, der ved Stenmolen er ført ud over Flodranden til ca. 13 Fods Vandstand, dens Længde er 2 170 Fod, dens Bredde i Indseilingen 69 Fod og derefter varierende fra denne Bredde indtil 110 Fod. Indseilingen til Havnen er uddybet til 14 Fod og til denne Dybde er 1 400 Fod af Havnen fra Indseilingen ind efter uddybet. Resten varierer fra 13 til 11 Fod. For 14 Fods Dybtgaaende er der ca. 300 Fods Bolværksplads.

Der er ingen Lodstvang, men dog tilraadeligt for ikke nøie med Indseilingsforholdene kjendte Personer at benytte Lods. Lodstaxten er: for Skibe af 50 Tons og derover. Fra Søen ind i Havnen Sommer 68 Øre, Vinter 91 Øre pr. Fod; fra Søen til Reden eller fra Reden ind i Havnen eller fra Havnen til rum Sø Sommer 52 Øre, Vinter 69 Øre pr. Fod; fra Reden til rum Sø eller fra Havnen til Reden Sommer 40 Øre, Vinter 53 Øre pr. Fod. For Skibe under 50 Tons fra Søen ind i Havnen Sommer 51 Øre, Vinter 68 Øre, fra Søen til Reden eller fra Reden ind i Havnen eller fra Havnen til rum Sø Sommer 40 Øre, Vinter 52 Øre pr. Fod, fra Reden til rum Sø eller fra Havnen til Reden Sommer 30 Øre, Vinter 40 Øre pr. Fod. Den mindste Betaling er for 5 Fod.

Bugsering forefalder kun ved Fartøiets egen Hjælp.

Skibsmægler: J. Ohlsson.

Paa et privat mindre Skibsværft findes en Ophalingsbedding, for hvis Benyttelse ingen Taxt er. Ethvert Skib, som kan flyde ind i Havnen, kan kjølhales, og betaler daglig 1 Øre pr. Reg.-Ton.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 10 Øre, for Udgaaende 10 Øre, af Ballast 3 Øre pr. Reg.-Ton.

Fartøier, ladede med Sprængstof og letantændelige eller ildsfarlige Varer ere forbudne at have Ild eller Lys ombord.

Arbejdstiden er, naar der kan arbeides ved Dagslys, fra 6 Morgen til 6 Aften.

Lægtning finder af og til Sted. Betalingen erlægges af Fartøiet, naar det er befragtet uden særlig Lægterage Klausul, bundet for Kjøge Havn. Ingen særlige Formaliteter ere at iagttage.

Coutumer for Losning og Ladning i Havnen.

„Skibe kunne ikke anmeldes paa Søn- og Helligdage eller i Tiden fra 7 Aften til 7 Morgen.

Dampskibe betale alle Tolddiæter, hvorimod det for Seilskibes Vedkommende er Regel at den, der foranlediger at der skal losses eller lades udenfor Tolddiden, betaler Diæterne.

Styrtevarer, Klid, Foderkager, Kornvarer og lignende bringes af Skibet paa og tages fra Rælingen eller fra Vægt anbragt paa Dækket. Til Ifyldning af Lastmodtagerens Sække giver Skib og Lastmodtager hver det halve Mandskab.

Sækkegods og andre emballerede Varers Losning (se Nyborg).

Trælast leverer Skibet ud over Rælingen eller ud af Portene. Naar Træ, der føres ud af Portene, naar ind til Land eller Flaade, hjælper Modtagerens Folk til ved at bringe det fra Borde.

Kul fyldes i Tønder af Lastmodtageren, medens Lempning og Ophivning af Tønderne besørger af Skibet. Styrtes der over Rælingen giver Skibet dertil en Mand og Modtageren en. Naar Vægt anbringes paa Dækket besørger Skibet Tønderne fra og til denne. Stilladser leveres af Lastmodtageren.

Losning og Ladning af Dampskibe.

Styrtegods saasom Klid, Foderkager, Kornvarer og lignende modtages i Lasterummet af Modtageren og optages af ham ved egne Folk og Redskaber, Spil og Talier undtagne, hvilke Skibet leverer og passer, imod en Godtgjørelse der har været meget varierende, efter som Arbeidskraft har været at erholde, fra 2½ Øre til 4 Øre pr. Centner.

Stenkul besørger Lastmodtagerne ud af Skibet imod en Godtgjørelse af 60 Øre pr. Ton død Vægt. Arbeiderne her losse kun Kul op fra Skibe, naar der til Opheisning benyttes Haandspil. Lægtning af Kul fra Reden betales med fra 12 til 15 Øre pr Tønde “

Proforma Regning.

Et Skib paa 150 Reg.-Tons Drægtighed til
Skibsmægler J. Ohlsson.

Indgaaende:

Skibsafgift à 50 Øre pr. Reg.-Ton	Kr.	75.00
Havneafgift à 10 Øre pr. Do.	-	15.00
Lodspenge	-	10.00
Bugsering med		
Provision for Klarering	-	18.00

Udgaaende:

Havneafgift à 10 Øre pr. Ton	-	15.00
Ballastafgift à 3 Øre pr. Do.	-	4.50
Ballast 30 Tons à 1.25	-	37.50
Lodspenge	-	5.00
Bugsering		

Konsulatafgift	Kr.	9.53
Befragtningsprovision		
Telegram og Porto		
Provision for Klarering	-	6.00
Sum		Kr. 195.53

Kolding.

Havnens Dybde ved daglig Vandstand er 15 Fod; Seilskibe tør kun paaregne 14 Fod; en Uddybning til 16—17 Fod forventes udført i anstundende Sommer. Indseilingen er ikke forbunden med særlige Vanskeligheder. Seilløbet er tilstrækkeligt afmærket og efter Mørkets Frembrud oplyst. Dybde paa Reden 15 à 17 Fod.

Lodstvang forefindes ikke. Lods bor paa Dreiens Odde ved Fjordens Munding, hvor Skibe, der ønske Lods, maa stoppe. Lodstaxten er om Sommeren 52 Øre, om Vinteren 69 Øre pr. Fod dybgaaende for Skibe af 50 Reg.-Tons og derover; for Skibe under 50 Reg.-Tons, om Sommeren 39 Øre, om Vinteren 52 Øre pr. Reg.-Ton. Betaling erlægges i det mindste for 5 Fod. Hjemreisepenge 70 Øre.

Bugserbaad haves for Tiden; den erholdes paa sædvanlig Maade ved at heise Flag. Taxten er for Tiden 25 Øre pr. Reg.-Ton for Indgaaende, for Udgaaende akkorderes i Regelen lavere, 15 à 20 Øre pr. Reg.-Ton.

Skibsmægter; P. A. Halby.

Ingen Dok eller Ophalingsbedding findes; Skibe kunne kjølhales til en Størrelse af 400 Reg.-Tons.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 10 Øre, for Udgaaende 10 Øre, af Ballast 2 Øre pr. Reg.-Ton.

Skibe, som føre Krudt eller Petroleum, anvises Plads i Ydrehavnen; under Losningen maa ikke benyttes Ild ombord, men der anvises et Kogested i Land i Nærheden.

Arbejdstiden er fra Solopgang til Solnedgang. Dette er saa praktiseret, at fra 16de Novbr. til 1ste Marts arbejdes mellem 8 Morgen til 4 Aften, fra 1ste Marts til 1ste April samt fra 1ste Oktbr. til 16de Novbr. mellem 7 Morgen og 5 Aften, fra 1ste April til 1ste Oktbr. mellem 6 Morgen og 7 Aften.

Lægtning foregaar undertiden for større Skibe, men vil blive sjelden, naar den projekterede Uddybning har fundet Sted. Udgifterne ved Lægtning bestemmes i Henhold til Certepartiet, i Reglen for Modtagerens Regning.

Ved Ankomsten til Havnen anvises Skibet Losse- eller Ladeplads af Havnemesteren. Nogle specielle, for denne Havn betegnende Regler gjælde ikke.

Coutumer for Losning og Ladning i Havnen.

„Skibe kunne ikke anmeldes for Toldvæsenet paa Søn- og Helligdage eller paa Søgnedage efter Kl. 7 uden Erlæggelse af Diæter, som andrage Kr. 1,33 for den første Time og Halvdelen for den følgende til en eller to af Toldvæsenets Funktionærer, alt eftersom Expeditionen kræver. — Diæter til Toldvæsenet ved Lægtning (se Odense).

Ved Losning af Korn og Oliefrø løst i Skibet besørger Skibet Opheisningen og godtgjør Modtageren Losningsomkostninger, der akkorderes, i Reglen 10 Øre pr. Ton, herfor besørger Modtageren Ifyldning i Sække, Lempning og Opfeining i Lasten samt Folk til at bringe Sækkene til og fra Lasten.

Ved Losning af Klid løst i Skibet besørger Skibet ligeledes kun Opheisningen, men godtgjør Modtageren Losningsomkostningerne; herfor er ikke nogen Taxt.

Oliekager (se Odense).

Trælast (se Faaborg).

Ved Losning af Kullast leverer Skib og Modtager hver en Mand til Ifyldning i Modtagerens Tønder, naar ingen anden Aftale finder Sted; det er dog mest almindeligt, at Kul veies af autoriseret Veier, og at Skibet kun besørger Lempning i Lasten og Opheisning til Skibsrælingen.

Losningsmaterial (se Bandholm og Horsens).

Korn, Frø, Klid i Sække og Cement samt andre emballerede Varer (se Faaborg-Reglerne for Seilskibe).

Indladning (se Faaborg-Reglerne for Dampskibe).“

Proforma Regning.

Et Skib paa 60 Reg.-Tons Drægtighed til
Skibsmægler P. A. Halby.

Indgaaende:			
Skibsafgift		Kr.	30.00
Havneafgift		”	6.00
Lodspenge			
Bugsering			
Provision			
Udgaaende:			
Havneafgift		”	6.00
Ballastafgift		”	1.20
Ballast			
Lodspenge			
Bugsering			
Konsulatafgift		”	3.81
Befragtningsprovision			
Telegram og Porto			
Provision for Ind- og Udklarering		”	10.00
Sum		Kr.	57.01

Korsør.

Den egentlige Havns eller Yderhavns Dybde er fra 16 til 27 Fod. Indseilingen er 18 Fod dyb, dens mindste Bredde 230 Fod. Vandstanden paa Reden fra 16½ til 34 Fod. Fra Enden af Yderhavnen gaar en Bro, som forbinder Byens tvende Dele, og bag ved denne Bro forlænges Havnen successive op i Fjorden, med et foreløbig slaaet 600 Fods Bolværk. Udenfor Havnen ere paa den ene Side to Dampfærgeleier og paa den anden en Baadhavn med ca. 7 Fods Vand.

Her eksisterer Lodstvang. Lods erholdes udenfor Havnen saa langt tilsøs som Lodsflag kan observeres. Lodstaxten er for Skibe paa 50 Tons og derover, fra frit udenfor Grundene ind i Havn, Sommerbetaling 52 Øre, Vinterbetaling 69 Øre pr. Fod; ud af Havnen til frit udenfor Grundene, Sommerbetaling 40 Øre, Vinterbetaling 53 Øre; for Skibe under 50 Tons, fra frit udenfor Grundene ind i Havnen, Sommerbetaling 39 Øre, Vinterbetaling 52 Øre; ud af Havnen til frit udenfor Grundene, Sommerbetaling 30 Øre, Vinterbetaling 40 Øre pr. Fod. Den mindste Betaling, som erlægges, er for 5 Eod. For Seilskibe og Seilfartøier, der ere mærkede for Drægtighed, gjælder særskilt Taxt.

Bugsering forefalder, naar et Seilskib formedelst Modvind ei kan komme ud eller ind af Havnen. Bugserbaad rekvireres fra Havnens Kontor eller fra Søen ved 2 Flag paa Stormasten. Betalingen er 10 Øre pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons og 5 Øre for hver Ton mere.

Skibsmæglere: P. Jørgensen og N. Ch. Stephansen.

Dok eller Ophalingsbedding findes ikke. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kjølhales.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 8 Øre, for Udgaende 8 Øre, af Ballast 3 Øre pr. Reg.-Ton.

Naar Skibe have Krudt, Petroleum og andre exploderende Stoffe ombord, er det forbudt at have Ild eller Lys paa samme.

Arbejdstiden i Havnen er fra 1ste April til 1ste Oktbr. fra Kl. 6 Morgen til 6 Aften, den øvrige Tid af Aaret saalænge det er lyst. Losning og Ladning kan dog udføres udenfor den nævnte Tid, naar det er nødvendigt. Arbejdet hermed besørges af et eneberegtiget Havnelaug efter særskilt Taxt. Saaledes betales ved Kullosning fra Dampskibe 16 Øre uden og 13 Øre med Dampspil pr. Tønde, for Seilskibe 7 Øre pr. Tønde; ved Trælastlosning Kr. 1.50 pr. Standard.

Lægtene benyttes for at lette Skibe, der ligge over 17 à 18 Fod og Betalingen erlægges efter Certepartiets Bestemmelse.

En af Svitzers Bjergnings-Dampere har Station i Havnen. Iøvrigt intet specielt at bemærke.

Contumer for Losning og Ladning i Havnen.

„Toldvæsenet vil være tilstede udenfor dets Arbejdstid for en Betaling af Kr. 1.33 pr. Time, dog ei under Kr. 2.33 for hver Assistent.

Losning af Seilskibe.

Stykgods, Cement og lignende, Korn, Hvedeklid, Oliekager, alt i Sække, leveres ved Skibets Ræling, hvor de modtages af Eieren.

Kul, Salt, Korn og Hvedeklid løst i Skibet fyldes i Tønder og Sække af Modtagerens Folk, uden at Skibene derfor beregnes noget.

Løse Oliekager leveres ligeledes ved Skibets Ræling for at veies i Land, dog er Modtageren berettiget til at faa veiet Kagerne paa Skibets Dæk eller i Rummet ved sine Folk, og Skibets Folk vil da have at levere dem ved Rælingen. Ophivning fra Lasten skal altid besørges af Skibet. Sække leveres af Modtageren ligesom Tønder til Maaling.

Indladning (se Faaborg-Reglerne for Seilskibe.)

Losning af Dampskibe.

Har et Dampskib Ladning af Oliekager løse, da betaler det 3½ Øre pr. 100 $\mathfrak{D}$ for at faa Kagerne op af Lasten og til Rælingen. — For løs Hvedeklid betales af Skibet 2 Øre pr. 100 $\mathfrak{D}$. Lempning deri indbefattet.

Stykgods og Sækkegods briages til Skibets Ræling, hvor det modtages.

For Losning af Stenkul betaler Skibet 9 Pence pr. Ton af det indehavende Kvantum Kul — denne Losning indbefatter Fyldning i Tønder, som Arbeidslauget leverer, Ophivning ved Haandspil, Holden fri og Sætten paa Stillads ved Rælingen, ligesom Lempning af Ladningen.

Ønsker Skibet Hjælp ved Losning af Trælast, da betales samme efter Akord pr. Dag, i Reglen dog 30 Øre pr. Time pr. Mand.

Losningsmateriale (se Horsens).

Indladning af Dampskibes Ladning besørgeres saavidt muligt til Lugen for der at styrtes, hvis det er Korn, og til Skibets Ræling, hvis det er andre Varer.“

Proforma Regning.

Et Skib paa 179.69 Reg.-Tons Drægtighed til Skibsmægler
P. Jørgensen.

Indgaaende:

Skibsafgift	Kr.	90.00
Havneafgift	-	14.36
Lodspenge		
Bugsering		
Provision		

Udgaaende:

Havneafgift	-	14.36
Ballastafgift	-	5.40
Ballast		
Lodspenge for Ind- og Udgaaende	-	28.84
Bugsering		
Konsulatafgift		11.43
Befragtningsprovision		
Telegram og Porto		
Provision for Ind- og Udklarering	-	29.70

Sum Kr. 194.09

Lemvig.

Havnen er tilgjængelig ved 8 Fods Dybtgaaende. Indseilingen er bekvem. Havnen paatænkes i indeværende Aar og til Medio 1894 fordoblet i Størrelse ved Tilbygning og Vandstanden uddybet til 11 Fod.

Fast Lodseri findes ikke ved Havnen, altsaa heller ikke Lodstvang. Lods kan dog erholdes, og Betalingen erlægges efter Overenskomst. Ved Thybørøen er fast Lods fartøi fra 15de Marts til 15de November.

Bugserbaad forefindes ikke ved Havnen; derimod udfører et i Thybørøens Kanal stationeret Fartøi forlangt Bugsering efter en fastsat billig Taxt.

Skibsmægler findes ikke.

Dok og Ophalingsbedding haves ikke for Tiden; en Ophalingsbedding paatænkes dog bygget. Skibe til 100 Reg.-Tons kunne kjølhales.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigsfra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge 10 Øre for Indgaaende og 10 Øre for Udgaende; af Ballast 2 Øre pr. Reg.-Ton.

Separate Regler for Ind- og Udførsel af visse Varer gives ikke, naar undtages Krudt, hvis Forsendelse maa anmeldes for den stedlige Politimyndighed.

Arbeidstiden i Havnen retter sig efter Aarstiden, og er i Sommermaanederne fra Kl. 6 Morgen til 7 Aften.

Lægtning er undertiden nødvendig. Udgifterne for samme betales i Regelen af vedkommende Ladningsmodtager.

Specielle Formaliteter ud over Ind- og Udklarering er ikke at iagttage og forlanges ikke af vedkommende Skibsfører.

L ø g s t ø r.

Havnens Dybde ved daglig Vandstand er 10 Fod. Ved Kaien og paa Reden 18 Fods Dybde.

Lods erholdes ved at heise Flag paa Stortoppen ved Aggersund og vestenfor Løgstør Grunde. Lodstvang findes ikke. Lodstaxten er for Skibe paa 50 Tons og derover, fra Øster eller Vester fra Løgstør, Grunde eller igjennem Fredrik den VII. Kanal, Sommer 40 Øre, Vinter 53 Øre pr. Fod; for Skibe under 50 Tons samme Strækning, Sommer 30 Øre, Vinter 40 Øre pr. Fod. Lodsning foretages ogsaa til nærmeste Byer, efter Taxt. Mindste Betaling er for 5 Fod.

Bugsering forefalder og Omkostningerne erlægges efter Overenskomst med Aalborg Havns Bugskib.

Skibsmægler N. S. Springberg.

Dok eller Ophalingsbedding findes ikke. Skibe indtil 300 Tons kunne kjølhales.

Skibsafgift af Skibe, kommende udenrigsfra, 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 8 Øre, for Udgaende 8 Øre, af Ballast 2 Øre.

Separate Regler for Ind- og Udførsel af visse Varer gjælde ikke undtagen for Krudt, hvis Indførsel skal meldes for Politiet.

Arbeidstiden i Havnen er fra 6 Morgen til 6 Aften.

Lægtning maa foregaa og Skibet betaler Omkostningerne for samme.

Specielle Formaliteter have Skippere hersteds ikke at iagttage.

Bestemmelsen om Lossen og Laden i Havnen:

Anmeldelsestid, Toldvæsenets Betaling (se Faaborg-Reglerne for Seilskibe).

„Ved Losning af Korn eller Oliefrø løst i Skibet, besørger

Skibet Opheisningen, og Modtageren besørger Ifyldning i Sække, Lempning og Opfeining samt bringer Sækkene til og fra Vægten. Samme gjælder ved Losning af Klid løst i Skibet.

Kagelast (se Faaborg).

Træl原因 (do. do.)

Ved Losning af Kullaster besørger Skibet Opheisningen, og maa de heises saa høit, at de kunne svinges paa Vogn; Skibet besørger endvidere Lempningen i Lasten. Modtageren leverer det nødvendige Mandskab til Ifyldning i egen Emballage.

Losningsmateriale (se Faaborg-Reglerne for Seilskibe).

Ved Indladning af Gods leverer Afskiberen dette paa Skibets Ræling.

Med Hensyn til Losning og Ladning af Dampskibe gjælde de samme Bestemmelser som for Seilskibe.

L æ s ø.

Havnen, der ligger paa Nordvestsiden af Øen, er 6 å 7 Fod dyb. Indseilingen er fra Nord med en Bredde af ca. 66 Fod. Syd for Østerby paa Øens Østende findes en naturlig Havn eller Ankerplads „Krogen“ med 6 Fods Vand, hvor ingen Havnepenge betales, og paa Sydøstsiden en god Ankerplads „Aalebjergsdybet“, hvor Smaaskibe kunne søge Læ.

Lodser findes saavel paa Vest- som paa Østenden af Øen. Betalingen erlægges efter Taxt. Ingen Lodstvang eksisterer.

Bugsering forefalder ikke.

Skibsmægler findes ikke.

Her er hverken Dok eller Ophalingsbedding.

Havnepenge for Indgaaende 10 Øre, for Udgaaende 10 Øre, af Ballast 2 Øre pr. Reg.-Ton.

Separate Regler for Ind- og Udgførsel af visse Varer forefindes ikke. Arbeidstiden i Havnen er om Sommeren fra Kl. 6 Morgen til 6 Aften, om Vinteren fra Solens Opgang til dens Nedgang.

Lægtning maa foregaa og i Regel betaler Modtageren Omkostningerne. Ingen specielle Formaliteter ere hersteds at iagttage.

Coutumer for Losning og Ladning i Havnen:

Anmeldelsestid. Toldvæsenets Betaling (se Faaborg-Reglerne for Seilskibe).

„Ved Losning af Korn, Oliefrø og lignende løst i Skibet besørger dette selv Lempning, Opfeining, Fyldning i Sække, Opheisning over Rælingen af Skibet. Det øvrige besørger Modtageren.

Ved Losning af Klid løst i Skibet ville ovenanførte Regler ogsaa gjælde.

Kagelast (se Fredrikshavn).

Træl原因 (se Odense).

Modtageren leverer i Regelen Sækkeemballage.

Ved Losning af Kullast besørger Skibet Lempning, Ifyldning i Modtagerens Tønder eller Emballage samt Opheisning.

Det Losningsmateriale, som benyttes i selve Skibet, leverer Skibet.

Korn, Frø og Klid i Sække, Varer i Kasser, Foustager og lignende leverer Skibet paa Broen eller frit svinget til Vogn.

Naar Veining foretages, sker det paa Broen og besørges af den kongl. Veier og Maaler, hvilken Veining Skibet er forpligtet til at anerkjende.

Opheisningens Høide (se Odense).

Ved Indladning (se Odense-Reglerne for Seilskibe).

De samme Regler ville gjælde baade for Seil- og Dampskibe."

Mariager.

Havnens Dybde er 11 à 12 Fod ligesom almindelig Vandstand ved Indløbet og i Fjorden paa de grundeste Steder er 11 Fod.

Lods erholdes ved Als Odde og Hadsund; her er ingen Lodstvang. Lodstaxten er fra Søen til Ankers paa Reden eller indenfor Odden, eller fra Reden eller Odden til Søs for Skibe af 50 Tons og derover Sommerbetaling 76 Øre, Vinterbetaling Kr. 1.01 pr. Fod, for Skibe under 50 Tons 57 Øre Sommerbetaling, 76 Øre Vinterbetaling. Den mindste Betaling er for 5 Fod.

Bugserbaad erholdes ved Als Odde eller fra enhver Plads i Fjorden samt benyttes, naar Vinden er ugunstig for at komme frem. Taxten er 50 Øre pr. Reg.-Ton fra Reden til Mariager.

Skibsmægler findes ikke.

Dok og Ophalingsbeding ei heller.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 12 Øre, for Udgaaende 12 Øre, af Ballast 2 Øre pr. Reg.-Ton.

Her findes ingen separate Regler for Ind- og Udførsel af visse Varer. Arbeidstiden i Havnen er den almindelige efter Aarstiden.

Lægtning er fornøden, naar Fartøiet ligger dybere i Vand end 11 à 12 Fod; Betalingen for samme erlægges i Regel af Modtageren af Lasten, naar ikke andet er betinget.

Her ere ingen specielle Formaliteter at iagttage for denne Havn.

Regler for Damp- og Seilskibes Losning og Ladning i Havnen.

Anmeldelsetid. Toldvæsenets Betaling (se Faaborg-Reglerne for Seilskibe).

„Ved Losning af Korn, Klid, Frø etc. etc. løst i Skib, besørger Skibet Opheisning og Lempning i Lasten. Modtageren besørger Ifyldningen i Sække og Veining af disse.

Kagelast (se Faaborg).

Træl原因 (Do. Do.).

Ved Kullast besørger Modtageren Ifyldning i Tønde eller anden Emballage. Lempningen i Lasten til Lugen paahviler Skibet.

Korn, Frø og Klid i Sække samt andre emballerede Varer (se Faaborg).

Ophæisningens Høide (se Fredrikshavn).

Losningsmateriale (se Faaborg-Reglerne for Seilskibe).

Veinings Anerkjendelse (se Odense).

Ved Indladning af al Last, leverer Afskiberen denne i Rælingen eller paa denne."

Marstal.

Havnens Dybde er 9 Fod, i Indløbet 9 Fod, paa Reden 10 Fod.

Lods erholdes herfra. Lodstaxten er fra Havnen ud paa Reden eller omvendt for Skibe paa 50 Tons og derover, Sommerbetaling 28 Øre, Vinterbetaling 37 Øre pr. Fod; for Skibe under 50 Tons, Sommerbetaling 21 Øre, Vinterbetaling 28 Øre. Den mindste Betaling er for 5 Fod.

Bugsering foregaar ved Dampskibene, som om Sommeren anløbe Marstal 3 Gange, om Vinteren 2 Gange, daglig. Ved længere Bugseringer maa Bugserbaad rekvireres fra Svendborg eller Ærøskjøbing.

Skibsmægler: H. C. Boye.

Ingen Dok eller Ophalingsbedding findes.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 10 Øre, for Udgaaende 10 Øre. Endvidere maa Skibe som indkomme i Tidsrummet fra 15 Dec. til 31 Marts, erlægge 30 Øre pr. Reg.-Ton.

Nakskov.

Havnens Dybde er 14 Fod. Indseilingen, der fra Albu til Byen er 2 Mil lang, har 14 Fods Dybde, ved Øen Slotø 18 Fod.

Lods erholdes fra Albuen. Lodstvang eksisterer ei. Lodstaxten er for Skibe af 50 Tons og derover, for Indgaaende: Sommerbetaling fra Søen Kr. 1.36 pr. Fod, fra Albuen Kr. 1.08 pr. Fod; Vinterbetaling fra Søen Kr. 1.81 pr. Fod, fra Albuen Kr. 1.44 pr. Fod; for Udgaaende: Sommerbetaling Kr. 1.04 pr. Fod, Vinterbetaling Kr. 1.39 pr. Fod; for Skibe under 50 Tons for Indgaaende: Sommerbetaling fra Søen Kr. 1.02, fra Albuen 81 Øre, Vinterbetaling fra Søen Kr. 1.36, fra Albuen Kr. 1.08; for Udgaaende: Sommerbetaling 78 Øre, Vinterbetaling Kr. 1.04. Mindste Betaling er for 5 Fod.

Bugserdamper er altid til Disposition og kan rekvireres ved at heise Flag paa halv Stang. Taxten er 25 Øre pr. Ton fra Albuen og 15 Øre pr. Ton fra Slotø. Rabat gives, naar flere mindre Skibe tages samtidig.

Skibsmæglere: C. O. Jessen og Caspar Andréa.

Dok findes ikke, men for Skibe paa indtil 100 Tons er en Ophalingsbedding, hvis Benyttelse koster 3 à 400 Kroner.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 8 Øre, for Udgaaende 8 Øre, af Ballast 4 Øre pr. Reg.-Ton.

Naar Krudt, Petroleum og andre exploderende Stoffe losses, maa det meldes til Brandinspektøren.

Arbejdstiden i Havnen er fra Kl. 6 Morgen til 7 Aften.

Lægtning maa foregaa, hvis Fartøiet stikker dybere end 14 Fod. Eventuel Lægtning betales af den, som Certepartiet bestemmer.

Contumer for Losning og Ladning i Havnen.

Anmeldelsestid. Toldvæsenets Betaling (se Faaborg-Reglerne for Seilskibe).

Seilskibe.

„Korn og Klid løst i Skibet besørger opheist samt ifyldt Modtagerens Sække af Skibet. Modtageren stiller Mandskab til at holde Sækkene op samt binde for disse og besørger Transporten til Vægt og paa Vogn.

Oliekager (se Fredrikshavn).

Trælast (do. do.)

Kul besørger opheist og friholdt af Skibet, som endvidere betaler 4 Øre pr. Tønde, for det Arbejde, som vedkommer Skibet.

Emballerede Varer leveres af Skibet svinget til Vægten samt fra Vægten til Vogn, hvis Vægten staar paa Dækket.

Indladning af Sækkegods (se Faaborg-Reglerne for Seilskibe).

Dampskibe.

„Kul losses for Skibet for 6 Pence pr. Ton.

Klid — - — - 6 — - —

Oliekager — - — - 50 Øre - —

Gjødning losses for Skibet for 30 Øre pr. Ton, fri Damp og Betjening ved Spillene inclusive. — Iøvrigt samme Regler som for Seilskibe og alt med Forbehold af rolige Arbejderforhold.“

Proforma Regning.

Et Skib paa 40 Reg.-Tons Drægtighed
til Skibsmægler C. O. Jensen.

Indgaaende.

Skibsafgift	Kr.	20.00
Havneafgift	-	3.20
Lodspenge, 7 Fod	-	7.14
Hjemreispeng: Albulods	-	2.00
Bugsering med		
Provision		

Udgaaende.

Havneafgift	Kr.	3.20
Ballastafgift		
Ballast		
Lodspenge, 5 Fod.	-	3.90
Hjemreisepenge: Nakskov Lods	-	2.00
Bugsering med		
Konsulatafgift		2.54
Befragtningsprovision		
Telegram og Porto		
Provision for Ind- og Udklarering	-	6.60
Sum Kr.		50.58

Næstved.

Næstved Havn er en Dobbelthavn bestaaende af Byhavnen ved Næstved og Søhavnen ved Karrebæksminde, der ere indbyrdes forbundne ved et Seilløb gennem Næstved Aa og Fjord paa ca. 38 000 Fods Længde. Karrebæksminde Havn holder 12 Fods Dybde i Indløbet og i Midten af Havnekanalen. Ved Bolværkerne 10 à 12 Fod. Næstved By Havn er en Udvidelse af Næstved Aa eller Susaa. Vanddybden er 6—7½ Fod. Seilløbet mellem Havnene kan passeres af Fartøier paa 6½ Fods Dybgaaende og er dels begrænset af Aabredderne, dels gennem Fjorden rigelig afmærket. Udenfor Karrebæksminde Havn tiltager Dybden i jævn Progression.

Lods erholdes fra Karrebæksminde. Her er ingen Lodstvang. Lodstaxten er fra frit udenfor Grundene ind i Havnen eller omvendt, for Skibe paa 50 Tons og derover, Sommerbetaling 56 Øre, Vinterbetaling 75 Øre pr. Fod; for Skibe under 50 Tons, Sommerbetaling 42 Øre, Vinterbetaling 56 Øre. Den mindste Betaling er for 5 Fod.

Bugsering til og fra Reden forefalder undertiden og betales efter Akkord med Føreren af Havnens Bugserdampbaad. For Bugsering mellem Næstved og Karrebæksminde gjælder følgende Taxt for Skibe af indtil 20 Tons Størrelse: Tur og Retur 10 Kr., enkelt Tur 8 Kr., indtil 30 Tons, Tur og Retur 15 Kr., enkelt Tur 10 Kr., indtil 40 Tons, Tur og Retur 20 Kr., enkelt Tur 12 Kr., indtil 50 Tons Tur og Retur 25 Kr., enkelt Tur 15 Kr.

Skibsmægler: F. Jakobsen.

Dok findes ikke. I Karrebæksminde haves en Kjølhalingsbedding.

Skibsafgift af Skibe, kommende udenrigs fra, 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 12 Øre, for Udgaaende 12 Øre, af Ballast 2 Øre.

Nogle specielle Regler for Ind- og Udførsel af visse Varer eksistere ei.

Arbejdstiden i Karrebæksminde Havn er fra Solens Opgang til Nedgang, i Næstved Havn er samme ubegrændset, naar ikke toldpligtige Varer losses.

Lægtning foregaar fra Reden til Karrebæksminde Havn for Fartøier over 12 Fods Dybgaaende. Vareførselen mellem Karrebæksminde og Næstved sker med Bugserdamper og Pramme efter bestemt Taxt. Saaledes betales for Kornvarer og faste Foderstoffer 4½ Øre pr. 100 Ø, for Trælast 2½

Øre pr. Kubikfod, for Kul 12 Øre pr. Tønde. I Taxten er indbefattet Losning og Ladning af Prammene. Betalingen for Lægtingen afhænger af Certepartiet; er Skibet befragtet til Karrebæksminde (eller „saalangt Skibet kan flyde“) da er Lægtingen for Kjøberens Regning.

Ingen specielle Formaliteter at iagttage iøvrigt.

Coutumer for Losning og Ladning i Havnen.

„Skibe, som ankomme til Næstved Udhavn (Karrebæksminde) og som har toldpligtige Varer skal klarere i Næstved; men ikke toldpligtige Varer kunne klarere i Karrebæksminde.

De fleste Varer blive lægtede op til Næstved, hvilket sker ved at Prammene ligge paa Siden af Skibene og modtager sin Last.

Al Losning sker for Skibets Regning og Varen modtages over Skibets Ræling; men er det f. Ex. Korn, Klid i Sække, da gives Hjælp til Paa-fyldning og hvis noget af en Kulladning skal maales til Land, da betaler Modtageren 1 Øre pr. Td. enten til Kapteinen eller til de Folk med hvem Kapteinen har gjort Akord om Lastens Udgravning, og Klid og Kul heises da saa høit, at det kan svinge paa Vogn.“

Nexø.

Havnens Dybde ved daglig Vandstand er ca. 14 Fod, hvorimod Indseilingen kun er 12 Fod; ved indtrædende Høi- eller Lavvande kan Vandstanden variere indtil et Par Fod. Indseilingen er, navnlig for Skibe der ikke stikke over 11 Fod, aldeles fortrinlig og mindre dybtgaaende Skibe kunne søge Havn selv med paalands Storm.

Her er Lodstvang. Betalingen for Lodsning erlægges med 10 Øre for Indgaaende og 10 Øre for Udgaaende pr. Reg.-Ton.

Bugsering forefalder meget sjelden, undertiden bugserer de stedlige Dampere Skibe ud, naar det passer med Dampskibenes Afgangstid. Betalingen herfor overstiger sjelden 10 Kr. for et middelstort Skib.

Skibsmægler: A. P. Caspersen.

En ny Tørdok anlagdes 1892. Betalingen for Ind- og Udtagning af Dokken er for et Skib paa 100 Tons 73 Kr. Daglig Afgift for at henstaa i Dokken er for hvert af de første 4 Døgn pr. Ton 8 Øre; for hvert af de efterfølgende 4 Døgn pr. Ton 9 Øre; derefter pr. Døgn pr. Ton 10 Øre. Endvidere findes to Ophalingsbedinger.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 20 Øre, for Udgaaende 20 Øre, af Ballast 5 Øre pr. Reg.-Ton.

Skibe, som indføre Krudt, maa føre rødt Flag paa Fortoppen, og Krudtet skal losses ved yderste Bolværk under tilbørlig Opsigt, førend Skibet maa lægge ind i Havnen. Petroleumlaster anmeldes af Toldvæsenet til Politikontoret. Ellers ingen særlige Regler for Ud- eller Indførsel under almindelige Forhold.

Arbejdstiden om Sommeren er som Regel fra 6 Morgen til 6½ á 7 Aften. Om Vinteren retter Arbejdstiden sig efter Døgnet Længde.

Lægtning foregaar kun meget sjelden. Betaling af Lægtning som Regel i Henhold til den om Ladningen affattede Slutseddel, eller i Henhold til Certepartiet. Er intet herom bestemt, vil Lægtning i Regel tilfalde Ladningseieren, hvis Vandstanden ved Skibets Ankomst er lavere end af ham opgivet; har Ladningseieren ingen Vandstand opgivet, vil Lægtning tilfalde Skibet.

Coutumer for Losning og Ladning i Havnen.

„Skibe ville som Regel kunne anmeldes og indklareres om Søndagen, naar Toldvæsenet ikke er fraværende, dog kun mod at betale planmæssige Diæter, — Kr. 1.33 — og kan Skibet i saadant Tilfælde disponere over Toldvæsenet i 2 Timer. Ved forudgaaende Rekvisition af Toldvæsenet til Indklareret paa en bestemt Tid om Søndagen, vil Toldvæsenet være tilstede. Diæter betales af Rekvirenten.

For Losning af Kornvarer løst i Skibet er Coutume at Modtageren fylder Sækkene, og Skibet løfter dem og bringer dem over Skibets Reling samt lempet i Lasten.

Ved Losning af Klid ligeledes; Opfeining i Lasten sker af Skibets og Modtagerens Folk i Forening.

At Skibe selv besørge Losningen af ovennævnte Varer forekommer sjelden, sker dette, da maa Modtageren selv lade binde for Sækkene.

Kagelast (se Odense). Ved eventuel Sortering af Stumper ydes Hjælp af Modtagerens Mandskab.

Træløst (se Faaborg-Reglerne for Seilskibe).

Kullast maa Modtager selv fylde i Tønder, hvis Kullene skulle maales. Skibet løfter Tønderne og fører dem over Rælingen i nødvendig Højde til Vogn eller Vægt, eller i Forening med en Mand fra Modtager styrter Kullene i Vogn eller Vægt. Skibet besørger Lempning i Lasten. Modtager kan forlange at Skibet selv lader Kullene ifylde, men er Kapteinen da berettiget til at bruge hvilken Emballage han selv finder hensigtsmæssigt, Kurve, Kasser eller lignende.

Modtager kan som Regel forlange at Skibet tillægger det fornødne Losningsmateriale, dog med Undtagelse af Tønder til Kul; er Modtager ikke tilfreds med hvad Skibet leverer, maa han selv for egen Regning tillægge mere for ham bekvemme Materialer, dog ikke Tallier eller Rekvisiter til Opheisning“.

Veinings Anerkjendelse (se Odense).

Ved Indladning leverer Afladeren som Regel Sækkegods udsliktet til Lugekarmen — dog ansees Modtageren ikke at være forpligtet at levere det længer end til Rælingen — alle andre Varer som Regel ved Rælingen eller paa Kajen saa nær Skibets Side som muligt“.

Proforma Regning.

Et Skib paa 20 Reg.-Tons Drægtighed til
Skibsmægler N. N.

Indgaaende:

Skibsafgift	Kr.	10.00
Havneafgift	„	4.00

Lodspenge (à 10 Øre pr. Ton)	Kr.	2.00
Bugsering		
Provision		

Udgaaende:

Havneafgift	"	4.00
Ballastafgift à 5 Øre pr. Ton	"	1.00
Ballast		
Lodspenge		
Bugsering		
Konsulatafgift		
Befragtningsprovision		
Telegram og Porto		
Provision		
Sum		Kr. 21.00

N y b o r g.

Havnen er rummelig og bekvem at beseile for Skibe til og med 18 Fods Dybtgaaende. Paa Reden er 30 à 40 Fods Vandstand.

Lodsstationen er ved Slipshavn, $\frac{1}{2}$ Mil fra Nyborg. Her er ingen Lodstvang. Lodstaxten er for Indgaaende, Sommerbetaling 68 Øre, Vinterbetaling, 91 Øre pr. Fod; for Udgaaende, Sommerbetaling 52 Øre, Vinterbetaling 69 Øre pr. Fod.

Bugsering benyttes sjelden, da Nyborg Fjord er god at beseile. Naar større Skibe tilfældig ønske Hjælp, kan denne sædvanlig faaes af de daglig ind- og udløbende Dampskibe for en billig Pris.

Skibsmægler Chr. G. Friis.

Dok findes ikke. Skibe indtil 150 Reg.-Tons kunne ophales; Afgiften herfor ca. 200 Kr. Kjølhaling kan foretages.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigsfra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 8 Øre, for Udgaaende 8 Øre, af Ballast 2 Øre pr. Reg.-Ton.

Skibe, som ere lastede med Krudt, maa ikke løbe ind i Havnen, Arbeidstiden i Havnen er fra 6 Morgen til 6 Aften.

Lægtning forekommer ikke.

Ligesom Nyborg Fjord og Havn maa regnes for den bedste og bekvemeste i Landet, saaledes bliver den ogsaa meget benyttet som Anløbsplads og Nødhavn, ligesom til Vinterhavn for mange fremmede Skibe. Skippere maa ikke løbe lige ind i Havnen, men skulle ankre op ved Brohovedet.

Règlement for Losning og Ladning i Nyborg.

1.

„For Dampskibe, som melde sig klar til Losning inden Kl. 11 Formiddag, begynder Lossetiden samme Dags Middag Kl. 1, forudsat Skibet har Bolværksplads, og at det har sørget for Toldopsyn. Melder det sig først efter Kl. 11 Formiddag, begynder Lossetiden næste Dags Morgen Kl. 6.

Paabegyndes Losningen tidligere, dreie Liggedagene fra den Tid, Losningen paabegyndes.

Skal Skibet lægtre, gjælder samme Regler og Liggedagene dreie under Losningen i Lægter og begynder igjen at dreie, naar Skibet har Bolværksplads.

For Seilskibe, som anmeldes og indklarerer paa Søn- og Helligdage, begynder Losningen den følgende Søgnedags Middag Kl. 1, forudsat at Skibet har sørget for Bolværksplads og Toldopsyn. Paa Søgnedage begynder Lossetiden, naar Skibet er anmeldt inden Kl. 3 Eftermiddag, den følgende Dags Morgen Kl. 6, og naar det er anmeldt efter Kl. 3 Efterm., næste Dags Eftermiddag Kl. 1, forudsat at Skibet har Bolværksplads og Toldopsyn.

Paabegyndes Losningen tidligere, dreie Liggedagene fra den Tid, Losningen paabegyndes.

2.

Korn, Frø og Klid losses i Modtagerens Sække og leveres paa Vægt, stillet paa Dækket eller ved Bolværk, og veies Netto pr. Sæk efter Modtagerens Forlangende og for hans Regning. Skibet besørger Opheisningen, og Modtageren leverer to Mand i Lasten for hver Gjænge.

Oliekager leveres af Skibet paa Rælingen eller paa Vægten, saafremt denne anbringes paa Dækket.

Ved Losning af Trælaster paahviler det Skibet at indstikke Varerne paa Broen eller om det er nødvendigt for Tømmerets Vedkommende, paa Slæbestedet. Ved Losning af Kul leveres disse i Tønder paa Stilladset, ved Lugen eller paa den anbragte Vægt for Skibets Regning.

Korn, Frø og Klid i Sække samt Cement og andre emballerede Varer leveres af Skibet frit svinget til Vogn eller Vægt ved Bolværk.

Ved Opheisning forstaaes Opheisning til en saadan Høide, at Varerne kunne svinges paa Vogn eller sættes paa Lossebro efter Modtagerens Forlangende.

3.

Lossetiden er hele Aaret fra Kl. 6 til 12 Formiddag og fra Kl. 1 til 6 à 7 Eftermiddag efter Aarstiden.

4.

Ved Indladning leveres Sækkegods ved Rælingen, alt andet Gods ved Skibssiden.

Nykjøbing pr. Falster.

Nykjøbing paa Falster Havn har en Dybde af 16 Fod og kan beseiles saavel nordfra, forbi Guldborg, som sydfra forbi Gjedser. I Farsundet nordfra er 16 Fod Vand, der i kommende Sommer agtes forøget til 18 Fod, medens sydfra kun kan flydes med 8 Fods Dybgaaende. Indløbet til Havnen ligger meget bekvemt med 16 Fod Vand.

Lodstvang eksisterer ikke. Lods erholdes ved Femø for Indseiling til Guldborg; derfra erholdes Lods til Nykjøbing. Sydfra faaes Lods i

Gjedser. Lodstaxten er fra Nykjøbing eller Grønge og Hjelms Skibesteder til Guldborg, Gjedsergaard eller Flinthorne, Sommerbetaling Kr. 1,08, Vinterbetaling Kr. 1,44 pr. Fod for Skibe paa 50 Tons og derover, for Skibe under 50 Tons, Sommerbetaling 81 Øre, Vinterbetaling Kr. 1,03 pr. Fod. Den mindste Betaling er for 5 Fod. Hjemreisepenge betales.

Bugserdamper rekvireres pr. Telefon fra Lodsstationen i Guldborg eller pr. Telegraf fra Gjedser. Taxten fra Guldborg (2 Mil) 25 (Øre pr. Reg.-Ton for lastede Skibe, 15 Øre for ballastede, Minimum 15 Kr. Fra Gjedser 50 Øre pr. Reg.-Ton for lastede Skibe, 30 Øre for ballastede. Minimum 25 Kr. Bugsererbaaden har 4 Lægttere og paatager sig Bjergningentrepriser overalt for moderat Betaling.

Skibsmægler: Marquardt & Tornøe.

Dok findes ikke, derimod Ophalingsbedding, for hvis Benyttelse ingen bestemt Taxt er, men Betalingen vil være meget moderat.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigsfra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 10 Øre, for Udgaaende 10 Øre, af Ballast 5 Øre pr. Reg.-Ton.

Skibe, lastede med Petroleum, maa heise Flag mærket **P** ved Ankomsten til Reden og maa ikke lægge til Bolværk, før Havnefogden anviser Plads, og Losningen skal da paabegyndes strax. Ild maa ikke findes ombord i Skibet under Losningen. Har et Skib Krudt ombord, skal det anmeldes ved Ankomsten og bringes i Land strax.

Arbejdstiden i Havnen er fra 6 Morgen til 7 Aften. Der arbeides hele Døgnet naar nødvendigt.

Lægtning, naar Skibet stikker dybere end 16 Fod, betales af Modtageren, naar Certepartiet ikke bestemmer anderledes.

Bestemmelserne for Losning og Lastning i Havnen gaar i Regelen ud paa, at Skibet modtager og leverer Varerne paa Rælingen; dog sætter i Reglen Modtageren Folk i Lasten for af øse Korn, Klid og Kul i Sække eller Tønder, naar det dreier sig om Seilskibe, medens Dampskibe selv maa sørge for Folk til dette Arbejde, og saadanne Folk kunne i Reglen faaes for en Dagløn af $2\frac{1}{2}$ à 3 Kroner. Der kan ogsaa akkorderes for hele Arbejdet til en moderat Betaling, men nogen bestemt Taxt eksisterer ikke, naar undtages Kul, for hvilke Skibet betaler 6 Pence pr. Ton, naar det selv besørger Kullene heiset op.

Proforma Regning.

Et Skib paa 381,21 Reg.-Tons Drægtighed til Skibsmægler
M. Marqvart & Tornøe.

Indgaaende.

Skibsafgift	}		Kr. 228.60
Havneafgift			
Lodspenge			
Bugsering			
Provision for Klarering			47.63

Udgaaende.

Havneafgift	38.10
Ballastafgift	
Ballast	
Lodspenge	
Bugsering	
Konsulatafgift	25.65
Befragtningsprovision	
Telegram og Porto	
Provision for Klarering	15.24
Havnefogden	4.00
Sum	Kr. 359.22

Nykjøbing paa Mors.

Havnens Dybde er ved dagligt Høivande $9\frac{1}{4}$, i Renden, der fører fra Reden til Havnen 10 Fod, paa Reden 12 Fod.

Lods kan faaes til Havne- og Lossesteder i Limfjorden. Her er ingen Lodstvang. Lodstaxten er gennem Indløbet til eller fra Havnen for Skibe paa 50 Tons og derover, Sommer 28 Øre, Vinter 37 Øre pr. Fod; for Skibe under 50 Tons, Sommer 21 Øre, Vinter 28 Øre pr. Fod.

Bugserbaad findes ikke, men Fragtbaadene, som gaa i regelmæssig Fart, pleie at slæbe Skibe ud mod moderat Vederlag.

Skibsmægler: H. E. Sørensen.

Dok findes ikke. Under Sommerens Løb vil en Ophalingsbedding til Skibe indtil 200 Tons Drægtighed blive indrettet. Kjølhaling kan foretages.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigsfra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 8 Øre, for Udgaaende 8 Øre, af Ballast 2 Øre.

Naar Skibe ere ladede med Krudt og Petroleum, skal Brandvæsenet have Underretning forinden Udlosning er tilladt.

Arbejdstiden i Havnen er under de 4 Vintermaaneder fra 7 Morgen til 5 Aften; den øvrige Del af Aaret fra 6 Morgen til 6 Aften.

Lægtning forefalder ikke.

I Almindelighed behøver Skippere ikke Mægler for at klarere, da Toldkammeret giver al Veiledning gratis.

Coutumer for Skibes Losning og Ladning i Havnen.

Anmeldelsetid. Toldvæsenets Betaling (se Faaborg-Reglerne for Seilskibe):

„Naar et Skib er anmeldt til Toldvæsenet i Expeditionstiden til Losning eller Ladning Søn- og Helligdage, har dette intet derimod, naar Politimesteren giver Tilladelse dertil.

Korn, Klid, Salt, Kul og lignende løse Varer paafylder Modtageren i Skibet uden Vederlag, medens Opheisning til Vægt eller Vogn besørgeres af Skibet.“

Kagelast (se Fredrikshavn).

Trælast (se Odense).

Lempning af al Last besørgeres af Skibet.

Losningsmateriale (se Faaborg-Reglerne for Seilskibe).

Korn, Frø og Klid i Sække samt andre emballerede Varer leveres af Skibet opheiset til Vægt eller Vogn.

Veinings Anerkjendelse (se Odense).

Ved Indladning af Sækkegods leverer Afladeren dette ved Lugekarmen.

For Dampskibes Vedkommende gjælde de samme Regler, med mindre Certepartiet bestemmer anderledes."

Proforma Regning.

Et Skib paa 20 Reg.-Tons Drægtighed til Skibsmægler
Hj. E. Sørensen.

Indgaaende.

Skibsafgift	Kr.	10.00
Havneafgift	"	1.60
Lodspenge		
Bugsering		
Provision		

Udgaaende.

Havneafgift	"	1.60
Ballastafgift	"	0.40
Ballast 6 Tons à 1 Kr.	"	6.00
Lodspenge	"	
Bugsering		
Konsulatafgift	"	1.27
Befragtningsprovision		
Telegram og Porto		
Provision for Ind- og Udklarering	"	2.00

Sum Kr. 22.87

Nykjøbing (paa Sjælland).

Havnens Dybde er 10½ à 11 Fod, i Indløbet 11 Fod, paa Reden 14 Fod.

Lods findes ikke, ønskes saadan rekvireres han fra Rørvig og er Taxten fra Nykjøbing til Rørvig og omvendt, for Skibe paa 50 Tons og derover, Sommer 72 Øre, Vinter 96 Øre pr. Fod; for Skibe under 50 Tons, Sommer 54 Øre, Vinter 72 Øre pr. Fod; fra Rørvig til Søen og omvendt, for Skibe paa 50 Tons og derover, Sommer 60 Øre, Vinter 80 Øre pr. Fod; for Skibe under 50 Tons, Sommer 45 Øre, Vinter 60 Øre pr. Fod. Hjemreisepenge Kr. 1.75. Ingen Lodstvang eksisterer.

Bugserbaad findes ikke, men Dampskibet „Issefjord“ paatager sig efter endt Tur Bugsering af Skibe indtil 150 Reg.-Tons, omtr. $1\frac{1}{2}$ Mil for ca. 10 Kr.

Skibsklarering besørjes for Tiden af Havnefogden.

Dok eller Ophalingsbedding haves ikke. Mindre Skibe kunne kjølhales.

Skibsafgift af Skibe, kommende udenrigs fra, 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 6 Øre, for Udgaaende 6 Øre, af Ballast 2 Øre.

Krudt maa ei i større Partier losses i Havnen.

Arbejdstiden i Havnen er om Sommeren fra 6 Morgen til 7 Aften, om Vinteren fra 7 Morgen til 5 Aften.

Lægtning af Skibe forefalder meget sjelden, saagodtsom aldrig, da her hidindtil er sørget for at holde samme Vandstand, hvormed Skibe kunne passere over Barren ved Rørvig. Betalingen for eventuel Lægtning afhænger af Betingelserne i Skipperens Certeparti.

Proforma Regning.

Et Skib paa 95.46 Reg.-Tons Drægtighed til
Skibsmægler N. N.

Indgaaende.

Skibsafgift à 50 Øre pr. Ton.	Kr.	47.50
Havneafgift à 6 - - —	-	5.73
Lodspenge fra Søen til Rørvig, 10 Fod	-	6.00
— - Rørvig til Nykjøbing, 10 Fod	-	8.95
Bugsering		
Provision for Indklarering		5.00

Udgaaende.

Havneafgift à 6 Øre pr. Ton.	-	5.73
Ballastafgift à 2 - - —	-	1.91
Ballast, 32 Tons à 75 Øre	-	24.00
Lodspenge fra Nykjøbing til Søen, 7 Fod	-	10.99
Bugsering		
Konsulatafgift		6.03
Befragtningsprovision		
Telegram og Porto		
Provision for Udklarering	-	3.00
Hjelp ved Forhaling	-	0.35

Sum Kr. 125.19

Odense.

Vandstanden i Havnen og Kanalen er ved dagligt Høivand 15 Fod, i Indløbet til Kanalen $15\frac{1}{2}$ Fod, i Fjorden ca. 18 Fod, men i „Sækken“, midt i Odense Fjord, 16 Fod. Jernbanespor er ført ned til Havnen. Kran findes med en Løfteevne af 10 Tons.

Lods erholdes ved Odense Fjords Gab (Indseilingen til Odense Fjord) og ved Lodsstationen Stige, som ligger tæt indenfor Indseilingen til Kanalen. I Fjorden er ingen Lodstvang, hvorimod her er Lodstvang i Kanalen. Lodstaxten er fra Bugten udenfor Fjorden til Stige Red eller Ankerpladsen udenfor Odense Kanal til udfor Stige eller Klintebjerg Havn, for Skibe paa 50 Tons og derover, Sommer Kr. 1.12, Vinter Kr. 1.49 pr. Fod; for Skibe under 50 Tons, Sommer 84 Øre, Vinter Kr. 1.12 pr. Fod. Mindste Betaling er for 5 Fod. Taxten for Indlodsning i Kanalen (efter Drægtighed og uden Hensyn til Dybtgaaende) er for Fartøier over 50 Reg.-Tons, fra Stige Red til Odense, om Sommeren Kr. 3.84, om Vinteren Kr. 5.12. Samme Taxter gjælde for Tilbagelodsning. Desuden betales der Hjemreisepenge, som efter Afstanden varierer fra Kr. 1.50 til Kr. 5.75.

Bugserbaaden har Station ved Stige og kan faaes fra Gabet eller ethvert Sted i Fjorden eller Kanalen; den rekvireres ved at sætte Flag paa halv Stang, hvorefter der, uden Afgift for Skibet, bliver telefoneret efter den. For Udgaaende rekvireres Baaden pr. Telefon. Bugsertaxten er i Tiden fra 1ste Marts til 30 Novbr. for ladede Skibe paa indtil 150 Tons imellem Gabet og Stige Red pr. Tons 25 Øre, imellem Stige Red og Bassinet (Havnen) 15 Øre, mellem Gabet og Bassinet 35 Øre. I Tiden fra 1ste Decbr. til sidste Febr. er Taxten for Bugsering imellem Gabet og Stige Red pr. Ton 35 Øre, og imellem Stige Red og Bassinet (Havnen) 15 Øre, mellem Gabet og Bassinet 45 Øre. Ladede Skibe paa over 150 Reg.-Tons betale for de første 150 Tons efter ovennævnte Taxter, for hvad der er over 150 Tons efter Taxterne med Fradrag af $\frac{2}{5}$. Ballastede Seilskibe, der benytte Bugserbaaden fra Havnen eller et Sted i Kanalen til Gabet eller omvendt, betale $\frac{3}{5}$ af Taxten. Bugserbaaden kan i intet Tilfælde forlanges sat i Fart for ringere end 12 Kr.

Skibsmæglere: Chr. Clemmensen, Friis og Sørensen.

Dokker og Ophalingsbeddinger findes ikke, dog kunne Skibe til en Størrelse af ca. 300 Reg.-Tons kjølhales. Kjølhalepenge pr. Dag $\frac{1}{2}$ Øre for hver Ton.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 9 Øre, for Udgaaende 9 Øre. Endvidere betales af Seilskibe paa 60 Reg.-Tons og derover Indgaaende 4 Øre, Udgaaende 4 Øre; af Ballast 4 Øre.

Indkommer et Skib med Krudt, Petroleum etc., skal det have heist rødt Flag paa Toppen og maa ikke have Ild om Bord; Losningen foregaar afsides fra andre Skibe.

Lossetiden er fra April til September incl. fra 6 Morgen til 7 Aften. I de andre 6 Maanedre af Aaret er Lossetiden fra 7 Morgen til 6 Aften.

Lægtning er kun fornøden, naar Skibet stikker mere end 15 Fod. Lægtning betales efter Overenskomst, i Reglen af Ladningens Modtager.

Regler for Dampskibes Losning og Indladning i Odense Havn, vedtagne af Handelsforeningen i Odense.

1.

„For Dampskibe, som ere indklarerede før Kl. 10 Formiddag, begynder Lossetiden om Middagen, naar Dampskibe indklarerer mellem Kl. 10 og 12 Formiddag, begynder Lossetiden Kl. 3 Eftermiddag og regnes saa Resten

af Dagen for $\frac{1}{4}$ Dag. For Dampskibe, som indklarerer om Eftermiddagen, begynder Lossetiden næste Dag. Alt under Forudsætning af at Skibet faar Bolværk til de nævnte Tidspunkter. Paabegyndes Losning tidligere, dreie Liggedagene fra den Tid, Losningen paabegyndes. Skal Skibet lægte, begynde Liggedagene fra det Øieblik Lugerne aabnes og Skibet er losseklar, naar Lægtning sker for Modtagerens Regning eller senest 6 Timer efter at Skibet er indklareret, dog fraregnes selvfølgelig den Tid, som Skibet bruger for at komme fra Stedet, hvor Lægtning foregaar, til Bolværksplads. Dersom Lægtning er for Skibets Regning, begynde Liggedagene efter ovennævnte almindelige Regler.

Skibe kunne ikke anmeldes paa Søn- og Helligdage.

Skibet skal skaffe Toldvæsenet til Stede, dog skal Modtageren betale eventuelle Diæter og Befordringsgodtgjørelse til samme, undtagen hvis Lægtningen er for Skibets Regning, i hvilket Tilfælde dette betaler Toldvæsenet.

2.

Ved Losning af Korn og Oliefrø løst i Skib, besørger Skibet Opheisning samt betaler Modtageren som Andel i Losningsomkostninger 1 Øre pr. Centner, mod at Modtageren besørger Losning, Lempning og Opfeining samt Folk til at sætte paa Vægt. Ved Losning af Klid besørger Skibet Opheisning og betaler i Losningsomkostninger $1\frac{1}{2}$ Øre pr. Centner.

Dersom Skibet leverer Folk til at sætte paa Vægt godtgjøres der samme $\frac{1}{4}$ Øre pr. Centner.

Kager leveres af Skibet paa Rælingen eller paa Vægt, saafremt denne anbringes paa Dækket. Skibet besørger Isækning af Stumper og Smuld i Modtagerens Sække.

Træløst leveres paa Rælingen eller ud af Porten.

For Losning af Kul ved Bolværk betaler Skibet Modtagerens Stevedor 45 Øre (6 d.) pr. Ton og besørger Opheisningen.

Korn, Frø og Klid i Sække samt Cement og andre emballerede Varer leveres af Skibet frit svinget til Vogn, ogsaa fra Vægt, naar denne er placeret paa Dækket.

Ved Opheisning forstaaes Opheisning til en saadan Høide, at Varerne kunne svinges paa Vogn eller sættes paa Lossebro.

Skibet er forpligtet til at anerkjende Veining paa Broen, naar denne sker paa en for det betryggende Maade.

3.

Den almindelige Lossetid er i Maanederne April, Mai, Juni, Juli, August og September fra Kl. 6—12 Formiddag og Kl. $1\frac{1}{2}$ —7 Eftermiddag.

I de andre 6 Maaneder af Aaret er Lossetiden fra Kl. 7—12 Formiddag og Kl. 1—6 Eftermiddag, dog kan intet Skib nægte at losse paa hvilken som helst Tid af Døgnet, men Modtageren skal da betale eventuelle Udgifter til Toldvæsenet.

Indkommer Skibet med Ladning delvis beskadiget af indtrængt Vand maa der indrømmes saameget længere Lossetid, som er fornøden for en tilbørlig Adskillen af den havarerede fra den ubeskadigede Del af Ladningen.

4.

Ved Indladning leveres Sækkegods ved Lugekarmene, dersom Aabning findes i Rælingen, ellers ved Rælingen.

Alt andet Gods leveres ved Skibssiden.

Regler for Seilskibes Losning og Indladning i Odense, Havn
vedtagne af Handelsforeningen i Odense.

1.

„Lossetiden begynder for Seilskibe Dagen efter at de ere indklarerede, forudsat at de til den Tid faa Bolværk. Paabegyndes Losning tidligere, dreie Liggedagene fra den Tid, Losningen paabegyndes. Skal Skibet lægte, begynde Liggedagene fra Dagen efter at Skibet er indklareret, naar Lægtning sker for Modtagerens Regning, dog fraregnes selvfølgelig den Tid, som Skibet bruger for at komme fra Stedet, hvor Lægtning foregaar, til Bolværksplads.

Dersom Lægtning er for Skibets Regning, begynde Liggedagene efter ovennævnte almindelige Regler.

Skibe kunne ikke anmeldes paa Søn- og Helligdage.

Skibet skal skaffe Toldvæsenet til Stede, dog skal Modtageren betale eventuelle Diæter og Befordringsgodtgjørelse til samme, undtagen hvis Lægtningen er for Skibets Regning, i hvilket Tilfælde dette betaler Toldvæsenet.

2.

Ved Losning af Korn og Oliefrø løst i Skib, besørger Skibet Opheisning samt betaler Modtageren som Andel i Losningsomkostninger 1 Øre pr. Centner mod at Modtageren besørger Losning, Lempning og Opfeining samt Folk til at sætte paa Vægt. Ved Losning af Klid besørger Skibet Opheisning og betaler i Losningsomkostninger $1\frac{1}{2}$ Øre pr. Centner.

Dersom Skibet leverer Folk til at sætte paa Vægt, godtgjøres der samme $\frac{1}{4}$ Øre pr. Centner.

Ved Losning af ovenstaaende Varer skulle Seilskibe være berettigede til selv at besørge Losning, men i saa Fald være forpligtede til at benytte Modtagerens almindelige Sækkeemballage, naar han leverer fornødent Mandskab til at holde Sækkene op samt binde for dem. Skibet besørger da ogsaa Opheisning.

Kager leveres af Skibet paa Rælingen eller paa Vægt, saafremt denne anbringes paa Dækket. Skibet besørger Isækning af Stumper og Smuld i Modtagerens Sække.

Træløst leveres paa Rælingen eller ud af Porten.

Ved Losning af Kulladninger levere Skib og Modtager hver en Mand til Ifydning med Undtagelse af, naar Ladningen udmaales ved edfæstede Maalere, hvilke Modtageren i saa Fald betaler. Modtageren leverer fornødne Redskaber til Losning.

Kullene skulle fyldes i den Slags Emballage, som sædvanlig benyttes.

Korn, Frø og Klid i Sække samt Cement og andre emballerede Varer leveres af Skibet frit svinget til Vogn ogsaa fra Vægt, naar denne er placeret paa Dækket.

Ved Opheisning forstaaes Opheisning til en saadan Høide, at Varerne kunne svinges paa Vogn eller sættes paa Lossebro.

Skibet er forpligtet til at anerkjende Veining paa Broen, naar samme sker paa en for det betryggende Maade.

3.

Lossetiden er i Maanederne April, Mai, Juni, Juli, August og September fra Kl. 6—12 Formiddag og Kl. $1\frac{1}{2}$ —7 Eftermiddag.

I de andre 6 Maaneder af Aaret er Lossetiden fra Kl. 7—12 Formiddag og Kl. 1—6 Eftermiddag.

Indkommer Skibet med Ladningen delvis beskadiget af indtrængt Vand, maa der indrømmes saameget længere Lossetid, som er fornøden for en tilbørlig Adskillen af den havarerede fra den ubeskadigede Del af Ladningen.

4.

Ved Indladning leveres Sækkegods ved Lugekarmene, dersom Aabning findes i Rælingen, ellers ved Rælingen.

Alt andet Gods leveres ved Skibssiden“.

Proforma Regning.

Et Skib paa 100 Reg.-Tons Drægtighed til
Skibsmægler N. N.

Indgaaende:

Skibsafgift			
Havneafgift	}		Kr. 63 00
Lodspenge fra Bugten til Stige Red 9 Fod	-		10.08
Hjemreisepenge fra Stige til Midskov	-		2.75
Lodspenge fra Stige Red til Odense	-		3.84
Bugsering med Damper fra Gabet til Havnen	-		35.00
Provision			
Søprotest	-		1.52
Lugebesigtelse	-		5.00

Udgaaende:

Havneafgift	}		
Ballastafgift	}	-	17.00
Ballast 25 Tons à 80 Øre	-		20.00
Lodspenge fra Odense til Stige Red	-		3.84
Do. - Stige Red til Bugten 6 Fod	-		6.72
Bugsering med Damper fra Odense til Gabet	-		21.00
Konsulatafgift			
Befragtningsprovision			
Telegram og Porto			
Provision			
Hjemreisepenge fra Midskov til Stige	-		2.75

Sum Kr. 192.50

Præstø.

Havnens Dybde er 11 Fod. Indseilingen til Havnen bestaar af et fra Præstø Bugt gravet Løb med Dybde fra Hesteskoen til Hallekort af 11 Fod og fra denne til Havnen af 10½ Fod, hvilket senere i Aar vil blive fordybet til 11 Fod.

Lodstvang findes ikke, men Farvandets Natur gjør det nødvendigt for fremmede Skibe at tage Lods, hvoraf 2 ere stationerede ved Faxe og en ved Næbet i Præstø Fjord. Lodstaxten er fra Søen til Præstø By eller

Ankerplads længere inde paa Fjorden, for Skibe paa 50 Tons og derover, Sommer Kr. 1.32, Vinter Kr. 1.76 pr. Fod; for Skibe under 50 Tons, Sommer 99 Øre, Vinter Kr. 1.32 pr. Fod. For samme Strækning men omvendt er Taxten billigere. Mindste Betaling er for 5 Fod.

Bugserdamper findes ikke, men naar den herpaa farende Fragtbaad kan, tager den Skibe ind eller ud til 25 Øre pr. Reg.-Ton.

Skibsmægler findes ikke.

Dok haves ikke, og kun en privat Ophalingsbedding for Baade og smaa Skibe. Betalingen er uden Taxt, Kjølhaling kan foretages.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 10 Øre, for Udgaaende 10 Øre, af Ballast 3 Øre pr. Reg.-Ton.

Krudt, Petroleum og andre exploderende Stoffe maa losses og indlades overalt i Havnen, men ikke oplægges i det ved samme værende Toldpakhus.

Arbejdstiden i Havnen er om Vinteren fra Solopgang til Solnedgang, om Sommeren fra 6 Morgen til 7 Aften.

Lægtning behøves i Regel ikke for Skibe indtil 10¼ Fods Dybtgaaende, for Skibe af større Dybtgaaende afhænger det af den stærkt vexlende Vandstand, idet Skibe som komme fra Øst-Sverig med nordlig, nordøstlig eller østlig Vind ofte komme ind med over 11 Fods Dybtgaaende. Betaling for Lægtning erlægges efter Certepartiets Bestemmelser, som oftest af Befragteren.

Skippere maa selv uden Vanskelighed kunne klarere.

Coutumer for Losning og Ladning af Seil- og Dampskibe i Havnen.

„Anmeldelser af Skibe modtages alle Søgnedage, saalænge Kontorerne ere aabne, i Reglen fra Kl. 7 Morgen til 8 Aften.

Toldvæsenets Betaling (se Faaborg).

Ved Losning fra Seilskibe besørger Skibet i alle Tilfælde Opheisningen og saafremt Lasten tages i Lægter, tillige Ifyldning i Sække eller Tønder; losses derimod Lasten ved Bolværk i Havnen, har Modtageren hidtil ladet Kulladninger maale i Skibet uden Udgifter for dette, men ved Losning af Korn, Klid eller Kager besørger Skibet dette eller træffer en rimelig Overenskomst med Modtageren om, at han for et passende Vederlag besørger Arbejdet i Lasten.

Trælast (se Faaborg).

Indladning af Sækkegods (se Faaborg-Reglerne for Seilskibe).

Al Lempning i Skibet besørges af dette.

Ved Losning af Dampskibe, som i Reglen skal foregaa i kort Tid, overtager som oftest Modtageren hele Losningen med Undtagelse af den Opheisning som Dampspillet kan besørge, efter særlig Overenskomst med Kapteinen, idet denne selvfølgelig selv kan bringe Lasten til Skibets Ræling om han foretrækker det.

Skal Lasten udleveres efter Vægt, foretages Veiningen i Reglen af Kongl. Veier, med mindre at Kapteinen og Modtageren enes om at sætte hver en Mand ved Vægten.“

Randers.

Havnen og Indløbets Dybde er ved dagligt Høivande 13 Fod; paa Reden 18 Fod. Opmuddringsarbejder fortsættes for at uddybe Seilløbet til 18 Fod.

Lodstvang er ophævet. Lodsstation findes paa Fjorden foruden ved Udbyhøi og Randers ogsaa ved Mellerup, som ligger $1\frac{1}{2}$ Mil og ved Uggelhusene, som ligger $2\frac{1}{4}$ Mil vestenfor Udbyhøi. Lodstaxten er for Skibe paa 50 Reg.-Tons og derover fra Randers til Uggelhusene, Sommer 56 Øre, Vinter 75 Øre pr. Fod, Uggelhusene til Mellerup, Sommer 40 Øre, Vinter 53 Øre pr. Fod, fra Mellerup til Udbyhøi, Sommer 44 Øre, Vinter 59 Øre pr. Fod, fra Udbyhøi til Søen, Sommer 72 Øre, Vinter 96 Øre pr. Fod; for Skibe under 50 Tons fra Randers til Uggelhusene, Sommer 42 Øre, Vinter 56 Øre pr. Fod, fra Uggelhusene til Mellerup, Sommer 30 Øre, Vinter 40 Øre pr. Fod, fra Mellerup til Udby, Sommer 33 Øre, Vinter 44 Øre pr. Fod, fra Udbyhøi til Søen, Sommer 54 Øre, Vinter 72 Øre pr. Fod.

Bugsering vil være nødvendig hele Revieret op, kun med Vinde fra O.S.O. gennem Ost til Nord kunne Seilskibe uden Hjælp seile op til Byen; med Vinden Vest for Nord til V.N.V. kan strækkes op til Lodsstationen „Uggelhusene“. Bugserbaaden rekvireres ved at heise Flag paa halv Stang paa Agtermasten. Taxten er mellem

	Ladestedet	Uggelhusene	Mellerup	Skalmstrup Bugt.	Udbyhøi	Reden	Boelsrev og Estruplund Bugt
Randers og . . .	25,	30,	35,	40,	45,	55,	75 Øre
Ladestedet og . . .		25,	30,	35,	40,	50,	70 ”
Uggelhusene og . . .			20,	25,	30,	40,	60 ”
Mellerup og . . .				20,	25,	35,	55 ”
Skalmstrup Bugt og .					15,	25,	45 ”
Udbyhøi . . .						20,	40 ”
pr. Reg.-Ton.							

Skibsmæglere: Adolph Andersen og Carl Hassager.

Dok findes ikke. Ophalingsbedding haves, hvorpaa Skibe til 110 Fods Længde eller Skibe af ca. 160 Reg. Tons kunne optages. Taxten, som for Tiden overveies forandret, er foreløbig for Skibe under 30 Reg.-Tons 10 Øre pr. Ton daglig, fra 30 til 60 Tons 8 Øre pr. Ton daglig, for Skibe over 60 Tons 6 Øre pr. Ton daglig. Skibe kunne kjølhales til enhver Størrelse. Afgift 2 Øre pr. Ton daglig.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigsfra 50 Øre pr. Reg.-Ton; Havnepenge for Indgaaende 12 Øre, for Udgaaende 12 Øre; af Ballast 3 Øre pr. Reg.-Ton; (bliver Ballast overlosset fra Skib til Skib og Bolværk ikke benyttes, betaler hvert Skib af halve Drægtighed). Afgift for Udbyhøi Bro vedkommende beregnes til 6 Øre pr. Reg.-Ton.

For Ind- eller Udførsel af Krudt, Petroleum eller andre explosive og brandfarlige Stoffe, maa Skibet, saalænge saadan Last haves ombord, føre et rødt Flag paa Fortoppen. Skibet skal henligge med fuld Besætning. Ingen brandfarlige Sager maa henstaa paa Dækket. Afbrydes Ladningen eller Losningen skal Lugerne paalægges. Tobaksrygning

er strængt forbudt, ligesom ogsaa at have Ild og Lys ombord. Saafremt Losseplads ikke er klar, vil Skibet ved Ankomsten blive henvist Plads nedenfor Bolværkerne ved Indseilingen til Havnen.

Arbejdstiden ved Havnen er fra 1ste Marts til 31te Oktober fra Kl. 6 Morgen til 6 Aften, fra 1ste November til sidste Februar fra 7 Morgen til 5 Aften.

Saafremt Skibet har et for stort Dybgaaende, kan Lægtning udføres paa Reden, hvor der findes en god Ankerplads for alle Vinde. Lægterfartøi kan altid tilveiebringes. Lægtning betales af Modtageren saafremt dette er stipuleret i Certepartiet, men da ogsaa kun naar det nødvendiggjøres paa Grund af lav Vandstand. I andet Tilfælde, og naar det ikke er omtalt i Certepartiet, paahviler Lægtningen Skibet.

Coutumer for Losning og Ladning i Havnen.

Toldvæsenets Betaling (se Faaborg).

„Vedrørende Losning af Dampskibe skal, saafremt intet andet er stipuleret i Certepartiet, for Kul, Korn, løse Frøsorter og Klids Vedkommende, Skibet levere Mandskab til Opheisning ved Dampspil og Kraner til Lempning og Anhugning i Lastrummet og Paasætning paa Vægt paa Dæk, hvorimod Modtageren besørger Ifyldning i Sække og Tønder og Borttagning fra Vægt eller Ræling. Skibets Pligter kan herpaa Pladsen overtages af en Stevedore, der under almindelige Forhold beregner sig for

Kul	,	.	.	.	.	.	.	.	.	45	Øre	pr.	Ton
Korn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	25	„	pr.	2000 $\mathcal{H}$
Klid	.	.	.	.	.	.	.	.	.	45	„	„	„
Solsikkekager	.	.	.	.	.	.	.	.	.	40	„	„	„
Andre mindre Oliekager	.	.	.	.	.	.	.	.	.	50	„	„	„

Skibet leverer nødvendig Betjening til Opheisning ved Dampspil og Kraner.

For Seilskibe gjælde samme Regler som for Dampskibe, dog kan Modtageren, saafremt der losses Korn, forlange Skibet til at svinge Tønden eller Sække til Vogn i Land. Blive Varerne veiede paa Dæk, besørger de af Modtageren til Land.

Sækkegods eller andre emballerede Varer leverer Skibet paa Rælingen eller paa Vægt paa Dækket, hvorfra Modtageren videre besørger Godset.

Trælast leveres for Seilskibes Vedkommende indstukken paa Kai eller i Slæbestedet for Dampskibe paa Rælingen. — Stevedoren paatager sig Trælastløsning for Dampskibe mod Betaling af 1 Kr. pr. Standard. Skibet leverer nødvendigt Mandskab til Spil og Kraner. — Trælast for Seilskibe overtages efter Akkord.

Indladning (se Faaborg-Reglerne for Seilskibe). — Stevedoren paatager sig fuldstændig Indlastning af Kornlast for 25 Øre pr. Tons = 2 000 $\mathcal{H}$, deri indbefattet Tilbringning fra Ræling til Lugekarm, Styrtning, Udmatning med Skibets eller Afladerens Matter og Lempning.

Saafremt Skibet ved Certeparti ikke er bundet, staar det selvfølgeligt enhver Skibsfører frit for, hvis Skibets Mandskab ikke ønskes benyttet, at afslutte billigst mulig Akkord for Indladning eller Udlosning med Aflader, Modtager eller Stevedore.“

Proforma Regning.

Et Skib paa 50 Reg.-Tons Drægtighed til Skibsmægler
Adolph Andersen.

Indgaaende:

Skibsafgift	Kr.	25.00
Havneafgift	"	6 00
Lodspenge 8 Fod fra Søen til Randers	"	16.96
Marschpenge til Lodserne	"	2.50
Bugsring		
Provision for Klarering	"	6.25

Udgaaende:

Havneafgift	"	6.00
Ballastafgift	"	1.50
Ballast		
Lodspenge 6 Fod fra Randers til Søen	"	12.72
Marschpenge til Lodserne	"	2.50
Bugsring		
Konsulatafgift		
Befragtningsprovision		
Telegram og Porto		
Provision for Klarering	"	2.08
Havnefogden for Extra-Tjeneste og Diætpenge	"	1.00
Sum Kr.		82.51

Roskilde.

Havnens Dybde ved dagligt Høivande 10 $\frac{1}{2}$ Fod, i Indløbet 12 Fod.

Lodstvang findes ikke. Lods kan erholdes ved Spodsbjerg, Rørvig og Fredrikssund. Lodstaxten er fra Fredrikssund til Roskilde og omvendt. for Skibe paa 50 Tons og derover Sommer Kr. 1.12, Vinter Kr. 1.49 pr. Fod, for Skibe under 50 Tons Sommer 84 Øre, Vinter Kr. 1.12. Hjemreispengene Kr. 2.75. Mindste Betaling er for 5 Fod.

Bugsring kan forefalde fra Fredrikssund til Roskilde eller omvendt. Taxten er 50 Øre pr. Reg.-Ton af lastede Skibe samt 40 Øre af ledige Fartøier.

Skibsmægler: E. Gram.

Dok og Ophalingsbedding findes ikke. Mindre Skibe kunne kjølhales.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge af Indgaaende 7 Øre, af Udgaaende 7 Øre.

Nogle separate Regler for Ind- eller Udførsel af visse Varer t. Ex. exploderende Stoffe findes ikke.

Arbejdstiden i Havnen er fra 6 Morgen til 6 Aften.

Lægtning maa foregaa, hvis Fartøiets Dybgaaende er saa stort, at det ikke kan flyde ind i Havnen. Betalingen erlægges af Skibet.

Coutumer for Losning og Ladning i Havnen.

Toldvæsenets Betaling (se Odense).

„Dampskibe med Last hertil forekommer meget sjældent og Usance for deres Vedkommende haves derfor ikke, og maa det rette sig efter Bestemmelser i Certepartiet.

Med Hensyn til Seilskibe er Usance, at Kulladning losses som Regel her efter Tøndetal, og bruges i fleste Tilfælde kongl. Maaler, som er for Modtagerens Regning. Opheisning, Lempning og Indsvingning af Tønden paa Vogn for Skibets Regning.

Trælaster maa leveres paa Bolværk eller i Slæbested for Skibets Regning.

Ved Klid og Sædlosning leverer Modtageren Folk til at fylde Sækkene, hvorimod Skibet besørger Lempning, Opheisning og Feining af Rummet.

Al Last leveres af Skibet frit paa Rælingen eller paa Vogn, om saadan forefindes, og Skibets Losseapparater tilstede Indsvingning paa samme, og f. Ex. for Korn og Kul maa Maal eller Vægt ikke af Modtageren forlanges, thi i saa Fald maa denne besørge Maaling, Ifyldning i Sække eller Tønder samt Veining, hvorimod Skibet i alle Tilfælde maa besørge Opheisning, Lempning og Ilandstikning af Ladningen“.

Rudkjøbing.

Rudkjøbing Havn er delt i to Dele ved en Bro, der benyttes til Losning og Ladning og gaar fra Midten af den store Havneplads til ca. 50 Alen fra Havnens Indseiling, som er lige for Midterbroen. Det søndre Bassin har en Dybde af 13 à 14 Fod; det nordre fra 8 til 10 Fod. Indseilingen er tæt op til Lodsfarvandet til Marstal, der til Havnen fra Sjøkrogen, ca. $\frac{3}{4}$ Mil, er opmuddet til en Bredde af 80 à 100 Alen og en Dybde af 13 à 14 Fod. Fartøjerne lade i Reglen ved Indseilingen til Havnen Ankeret falde i Farvandet ud for Havnen og forhale ind i samme.

Lodstvang er ikke i Farvandet hertil, som er afmærket med Prikke, paa den ene Side med sortmalede Flag, paa den anden Side med hvidmalede Flag. Lodstaxten er fra Rudkjøbing til Stenodden eller Hestehave ved Faareveile Skov eller omvendt for Skibe paa 50 Reg.-Tons og derover Sommer 44 Øre, Vinter 59 Øre pr. Fod; for Skibe under 50 Reg.-Tons Sommer 33 Øre, Vinter 44 Øre pr. Fod. Mindste Betaling er for 5 Fod.

Bugsering fra Sjøkrogen ca. $\frac{3}{4}$ Mil forefalder med kontrær Vind. Taxten er $12\frac{1}{2}$ à 15 Øre pr. Reg.-Ton.

Skibsmægler: P. Buch.

Her findes et Skibsværft med Ophalingsbedding; der er ingen Taxt for samme, men Arbejdslønnen beregnes med 30 à 40 Øre pr. Mand i Timen inklusive Mestersalær. Skibe kunne kjøbhales til en Størrelse af 300 Reg.-Ton.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 8 Øre, for Udgaende 8 Øre, af Ballast 2 Øre pr. Reg.-Ton.

Krudt, Petroleum og lignende maa ikke indlægges paa Toldpakhuset, men skal fortoldes, losses og lades direkte fra og til Skibet.

Arbejdstiden i Havnen er i Reglen baade Sommer og Vinter fra 6 Morgen til 7 Aften, dog kunne om Vinteren ikke toldpligtige Varer losses længre end i Toldbodtid, da Diæter betales til Toldvæsenet med Kr. 1.33 pr. Time.

Skibe over 12 à 13 Fods Dybtgaaende maa have Lægter fra Sjøkrogen, Lægtning ned til 13 Fod betales, naar ei andet er betinget i Certepartiet, af Modtageren, under 13 Fod maa Skibet betale Lægtningen eller afvente Vandet.

R ø n n e.

Rønne Havn bestaar af 3 i Forbindelse med hinanden staaende Basiner. Den daglige Vandstand er i Mindre Indrehavn 12 Fod, i Større Indrehavn 16 Fod, i Yderhavnen med forskellige Dybder fra 15—18 Fod, i Indløbet 20—22 Fod.

Havnen er selv for store Skibe, god at søge med alle Vinde og under alle Veirforhold, naar disse tillade Lodserne at gaa ud. Det skal forøvrigt bemærkes, at Rønne Havn i Isvintre er den Østersøhavn, der længst er isfri; det viser sig i Reglen, at naar samtlige andre Østersøhavne have været lukkede af Is, har Rønne været det eneste Tilflugtssted for Skibe.

Her er Lodstvang. Lodstaxten er for de første 200 Reg.-Tons Indg. 10 Øre, Udg. 10 Øre, for de følgende 100 Indg. 8 Øre, Udg. 8 Øre, for de følgende 100, Indg. 6 Øre, Udg. 6 Øre, for de følgende 100, Indg. 4 Øre, Udg. 4 Øre, for hver Tons over 500 Indg. 2 Øre, Udg. 2 Øre.

Bugsering er ikke nødvendig for Indgaaende. Under ugunstige Vindforhold besørge de her dagliggaaende Postdampskibe Bugsering for Udgaaende. Taxt: Skibe indtil 80 Tons Kr. 10—20, 80—160 Tons Kr. 20—30, 160—300 Tons Kr. 30—50, 300—400 Tons Kr. 50—70, 400 Tons og derover Kr. 70—100. Alt under gunstige Veirforhold. For Extraopfyring eller længere Ophold betales mindst 12 Kr. mere.

Skibsmægler: K. Mortensen.

Her findes almindelig Ophalingsbedding. Af Fartøier, der opbales paa Havnepladsen for at underkastes større Reparationer, betales 1 Kr. pr. Reg.-Ton. Skibene maa selv betale Udgifterne ved Ophalingen. Endvidere bemærkes at Skibe, som tomme ligge indtil 12 Fod, kunne kjølhale. Her er Skibsbygmester og Maskinfabrik.

Skibsafgift af Skibe, kommende udenrigs ifra, 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 10 Øre, for Udgaaende 10 Øre, af Ballast 4 Øre pr. Reg.-Ton. Skibe, som uden Skade paa Skib og Last søge Havnen, paa Grund af Modvind, Uveir, Isgang, ligesom naar Dampskibe anløbe Havnen for at indtage Kul (mindst 50 Tønder) betale pr. Ton til Havnen ialt 4 Øre; men fulde Lodspenge ind og ud. Skibe som indkomme i Havnen for at indtage eller losse Varer, der kun bestuve indtil $\frac{3}{4}$ af Skibets Drægtighed, betale til Havnen ialt 20 Øre af saa mange Reg.Tons, som de lossede eller indladede Varer bestuve; men fulde Lodspenge ind og ud.

Skibe, som indkomme formedelst Søskade og reparere, ere fri for Havnepenge; foretages ingen Reparation, betales ialt pr. Ton 10 Øre. I begge Tilfælde betales fulde Lodspenge ind og ud.

Skibe, som indføre Krudt, Dynamit og andre exploderende Stoffe skulle, forinden de løbe ind i Havnen, vise rødt Flag paa Toppen og maa ikke gaa længere end i Yderhavnen, hvorefter der skal gøres Anmeldelse til Havnefogden og Politiet, som anstiller Vagt ved Skibet, indtil Losning er skeet. Petroleumladning bliver af Toldvæsenet anmeldt til Politiet. For alle andre Varer gjælder der ikke nogen særlige Regler, hverken ved Ind- eller Udførsel.

Den daglige Arbeidstid om Sommeren er som Regel $12\frac{1}{2}$ —13 Timer. I den øvrige Aarstid retter Arbeidstiden sig efter Dagens Længde.

Lægtning forefalder i Regelen ikke. Hvem der skal betale Lægtningen, om saadan bliver nødvendig, maa være afhængigt af, hvad derom er indført i Certepartiet. Har Befragter opgivet i Certepartiet en højere Vandstand for Havnen, end der ved Skibets Ankomst viser sig at være, bliver det Lædningsmodtagerens Sag at lægte; er ingen Vandstand opgivet, maa Lægtningen falde paa Skibet. Er Skibet indkommet i Havnen, og Lædningsmodtageren vil anvise det en Losseplads, hvor det ikke kan henflyde, maa Kjøbmanden lægte.

Skibe, som komme fra udenrigs Sted, anbefales det at have affattet en Mærkerulle over hvad der haves ombord af Proviant (og nye Sager) til Skibsbrug. Forøvrigt er der ikke nogen særlige Formaliteter for herværende Havn at iagttage.

Proforma Regning.

Et Skib paa 100 Reg.-Tons Drægtighed til
Skibsmægler N. N.

Indgaaende:

Skibsafgift	Kr.	50.00
Havneafgift	"	10.00
Lodspenge à 10 Øre pr. Reg.-Ton	"	10.00
Baadpenge (forsaauidt Baad anvendes)	"	5.00
Bugsering		
Provision for Klarering	"	12.00

Udgaaende:

Havneafgift	"	10.00
Ballastafgift	"	4.00
Ballast		
Lodspenge	"	10.00
Baadpenge (saafremt Baad anvendes)	"	3.00
Bugsering		
Konsulatafgift	"	6.35
Befragtningsprovision		
Telegram og Porto		
Provision for Klarering	"	4.00

Sum Kr. 124.35

Skive.

Havnens Dybde er ved daglig Vandstand $8\frac{1}{2}$ Fod, Indseilingen er $8\frac{1}{2}$ Fod dyb og 100 Fod bred og betegnet med en Risprík om Styrbord og en Halmprík om Bagbord.

Der er ingen Lodstvang. Havnefogden lodser paa Forlangende Skibe i Havnen. Betalingen herfor efter Overenskomst.

Fast Bugserbaad haves ikke. Skibene kunne som Regel varpe ind. De i regelmæssig Fart hid gaaende Dampskibe besørge Bugsering naar nødvendigt. Taxten efter Overenskomst.

Skibsmægler: Carl Trap.

Der findes ingen Dok eller Ophalingsbedding, derimod to Slæbsteder til Losning af Trælaster.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 13 Øre, for Udgaaende 13 Øre, af Ballast 2 Øre.

Indførsel af Krudt anmeldes til Brandvæsenet gennem Tolden.

Arbejdstiden i Havnen er om Sommeren fra 6 Morgen til 7 Aften, om Vinteren fra 8 Morgen til 4 Aften.

Naar Lægtning foregaar, benyttes Havnens Pramme, der udleies til en Pris af 2 Kr. pr. Stk. daglig. Naar det i Certepartiet hedder, at Lasten leveres over Bolværk, bliver Lægtning for Skibets Regning, staar der derimod, at Skibet losses, hvor det bekvemt kan flyde, da for Modtagerens.

Regler for Losning og Ladning i Havnen.

Anmeldelsestid. Toldvæsenets Betaling (se Odense).

Losning af Korn, Klid o. s. v. løst i Skibet (se Faaborg-Reglerne, naar Seilskibe selv besørge Losningen).

Korn, Frø, Klid i Sække samt Cement og andre emballerede Varer (se Odense.)

„Ved Losning af Kullaster leverer Skib og Modtager hver en Mand til Ifyldning af Modtagerens Tønder. Lempning i Skibet besørges af Skibet ligesom ogsaa Opheisningen saaledes, at Tønden kan svinges paa Vogn.

Trælaster (se Faaborg-Reglerne for Seilskibe.)

Alt Gods der indtages, leveres af Afskiberen ved Skibets Luge eller paa Skibets Ræling.

For Losning og Ladning af Dampere ingen særskilte Regler.“

Skjelskør.

Havnen, der bestaar af 2 Bassiner, er 11 Fod dyb. Indseilingen, der ogsaa har 11 Fods Vandstand, sker gennem den 9 000 Alen lange Fjord. For Tiden uddybes saavel Indseilingen som Havnen yderligere, hvilket Arbejde forventes færdigt i Forsommeren 1893, hvorefter deres Dybde antagelig vil blive 14 Fod. Vandstanden paa Reden er 24 Fod.

Her er ingen Lodstvang, kun hvis Damper tages for Bugsering, da skal Lods benyttes. Lods erholdes fra Lodsstationen beliggende ved Fjordens nordre Side. Lodstaxten er for Skibe paa 50 Tons og derover, fra Søen til Byen, Sommer Kr. 1.48, Vinter Kr. 1.97 pr. Fod, fra Byen til Søen, Sommer Kr. 1.13, Vinter Kr. 1.51 pr. Fod, fra Rendens Begyndelse til Byen, Sommer Kr. 1.08, Vinter Kr. 1.44 pr. Fod, fra Byen til Rendens Begyndelse, Sommer 80 Øre, Vinter Kr. 1.07 pr. Fod. For Skibe under 50 Tons er Taxten 25 pCt. lavere end ovenstaaende.

Bugsering forefalder ved contraire Vinde og besørges sædvanlig af den daglig her anløbende mindre Postdamper. Taxten for ladede, ballastede og ledige Skibe er 16 Øre pr. Reg.-Ton.

Skibsmægler: P. Mahler.

Dok findes ikke; her er et Par Slæbesteder, hvoraf et med Ophalingsindretninger for Fartøier af indtil 50 Tons Størrelse, medens større Skibe kunne kjølhales.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havneafgift for Indgaaende 8 Øre, for Udgaende 8 Øre, af Ballast 3 Øre pr. Reg.-Ton.

Losning af Krudt, Petroleum og lignende maa kun foregaa efter forud herom indgaaet Melding til Politivæsenet, hvilken Melding i Reglen besørges af Toldopsynet, naar Anmodning herom stilles af vedkommende Skipper.

Arbejdstiden er om Sommeren fra 6 Morgen til 7 Aften, om Vinteren fra Solopgang til Solnedgang (Toldtid), dog maa der losses udenfor denne Tid, naar Toldvæsenets Tilladelse hertil indhentes og mod Diæter til dette.

Lægtning foretages, naar Skibene ere for dybtgaaende at flyde ind i Havnen og maa i saa Tilfælde Toldvæsenet rekvireres til Reden under Losningen, og Diæter herfor erlægges. Hvem Betalingen af Lægtningen paahviler, afhænger af Befragtnings-Certepartiet.

Losning og Ladning i Havnen.

Anmeldelsestid (se Odense). „Skibene kunne ei heller anmeldes efter Toldbodtid. Indklarerer kan ske udenfor Toldbodtid samt paa Søn- og Helligdage mod at Skipperen betaler Diæter til Toldvæsenet. Toldvæsenets Betaling ved Lægtning (se Odense).

Her ved Havnen findes intet Reglement for Losning og Ladning af Skibe, ved hvert enkelt Tilfælde med ikke almindelige Varer, sker dette efter Overenskomst mellem Skipper og Modtager eller Leverandør, dog med den Grundregel, at Varerne leveres og modtages frit over Rælingen.

Med Hensyn til mere almindelige Handelsvarer som Korn, Frø, Klid og lignende løst i Skibet, da øses disse af Modtagerens Folk i hans Sække i selve Skibet, medens Skipperen besørger det opheiset saa højt at det, om forlanges, kan føres til Vogn eller Vægt ved Bolværket. Er Vægten anbragt paa Skibsdækket, da anbringes Varerne først herpaa og heises da atter herfra af Skibet til Vogn.

Det samme gjælder for Kul, hvor Modtageren foruden Mandskab til Fyldningen leverer Tønder, idet Kullene derved samtidigt maales til Udlivering ved Salg.

Korn, Frø, Klid og lignende i Sække samt Cement og andre emballerede Varer leveres fra Skibet frit svinget til Vogn eller Vægt ved Bolværket, eller hvor Vægten er anbragt paa Dækket da først paa denne og derefter til Vogn.

Kagelast (se Odense).

Trællast (do. do.)

Indladning af Sække og Stykgods (se Odense).

Ved Indladning af Kornvarer løst i Skib, hvilke som Regel tilføres Skibet i Sække, leveres disse enten ved Rælingen paa en Sliske, som fører dem til Lugekarmen, hvor Skibet da besørger Sækkene tømte, eller de bæres helt ud paa Skibet og styrttes af Leverandørens Folk, alt eftersom Forholdene bedst passe.

Her er ingen særskilte Regler for Dampskibes Losning og Ladning."

Proforma Regning.

Et Skib paa 124.40 Reg.-Tons Drægtighed til Skibsmægler
P. Mahler.

Indgaaende.

Skibsafgift	Kr.	62.00
Havneafgift	-	9.92
Journalens Paategning		
Lodspenge fra Søen, 10 Fod		14.80
Bugsering		
Provision		

Udgaaende.

Havneafgift	-	9.92
Ballastafgift	-	3.72
Ballast, 40 Tons	-	40.00
Lodspenge til Søen, 7 Fod	-	7.93
Bugsering		
Konsulatgebyr		7.88
Befragtningsprovision		
Telegram og Porto		
Provision for Ind- og Udklarering {		
— - Fragstens Inkassation {	-	14.75
Bud til Lodsen	-	0.50
Sum Kr.		171.42

St e g e.

Daglig Vandstand i Havnen og i dens Indløb er $9\frac{1}{2}$ à 10 Fod. Indtil Koster Kallehave ca. 1 Mil fra Havnen haves 12 Fod Vand.

Lodstvang findes ikke. Lods erholdes for større Skibe ved Masned-sund, for mindre ved Koster eller Nyord. Lodstaxten er for Skibe paa 50 Tons og derover fra indenfor Nyord paa den ene og Færgegaardene paa

den anden Side til Stege eller omvendt, Sommer 60 Øre, Vinter 80 Øre; fra Stege til Langøvridd, Sommer 96 Øre, Vinter Kr. 1.28; fra Koster til Nyord eller Langøvridd, Sommer 48 Øre, Vinter 64 Øre. Mindste Betaling er for 5 Fod. For Skibe under 50 Tons er Taxten 25 pCt. lavere end ovenstaaende og mindste Betaling er for 3 Fod.

Bugsering forefalder og er nødvendig med østlige Vinde. Fast Taxt haves ikke. For Bugsering fra Masnedsund til Stege betales der under almindelige Forhold for Skibe paa 100 til 150 Reg.-Tons 50 à 70 Kr. Fra Koster Kallehave til Stege betales i Regelen 25 à 30 Kr.

Skibsmægler: H. Dan.

Dok findes ikke, men kunne Skibe paa indtil 200 Reg.-Tons tages paa Bedding. Omkostningerne for at henstaa paa Beddingen andrage 12 $\frac{1}{2}$ Øre pr. Ton maanedlig i Afgift til Havnen. For Optagning og Udsætning betales 1 $\frac{1}{4}$ Kr. pr. Ton.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 6 Øre, for Udgaaende 6 Øre, af Ballast 2 Øre pr. Reg.-Ton.

Naar et Skib kommer til Bolværket, og Krudt findes ombord, skal dette strax losses.

Arbejdstiden i Havnen er om Sommeren fra 6 Morgen til 7 Aften, om Vinteren arbejdes i Regelen saalænge Dagslyset tillader dette. Kulladning kan losses ved Lys til Kl. 6 Aften.

Skibe, der stikke over 9 $\frac{1}{2}$ à 10 Fod, maa ved daglig Vandstand lægte ved Koster Kallehave. Betalingen for Lægtning erlægges af Modtageren eller Skib, som akorderet ved Befragtningen.

Specielle Formaliteter findes ikke.

Sædvanlige Coutumer for Losning og Ladning i Havnen.

Anmeldelsestid. Toldvæsenets Betaling (se Odense).

„Med Hensyn til Losning af Korn løst i Skib, indrømmes der som oftest Skipperen gratis Mandskab til at besørge Ifyldningen i Sække og Opheisningen i Lasten, hvorimod Skipperen besørger Opheisningen saaledes, at Sækkene kunne svinges paa Vogn, ogsaa naar de veies paa Dækket.

Med Hensyn til Losning af Klid besørges Ifyldning og Ophivning af Kapteinen; som oftest yder Modtageren ham dog nogen gratis Hjælp hertil.

Kagelast (se Odense).

Træl原因 (se Faaborg-Reglerne for Seilskibe).

Ved Losning af Kullaster besørger Modtageren uden Vederlag Ifyldning af Tønderne, naar Kullene ønskes maalte, hvorimod Skibet maa levere Kullene over Rælingen, naar Modtageren kun vil have Kullene veiede. Lempning i Lasten besørges af Skibet.

Losningsmateriale (se Faaborg-Reglerne for Seilskibe).

Opheisningens Høide (se Odense).

Losning og Lastning af Dampskibe foregaa i Reglen fra Morgen til Aften, dog har dette ogsaa fundet Sted om Natten naar nødvendigt.

Kul leverer Dampskibet over Rælingen. Modtageren sender som oftest Arbeidsfolk i Lasten, og bidrager Dampskibet gjerne 5 à 6 Pence pr. Ton hertil.

Korn leverer Afladeren til Lugekarmen.

Melasse leveres paa Rælingen, dog har Afladeren Ret til at benytte Skibets Spil for at hive Tønderne fra Kaien og paa Skibets Ræling.

Trælast leverer Dampskibet paa Kaien.

Sækkegods og andre emballerede Varer leveres saavel af Seil- som Dampskibe frit svinget til Vogn.“

Veinings Anerkjendelse (se Odense).

Indladning (se Faaborg-Reglerne for Seilskibe).

Proforma Regning.

Et Skib paa 100 Reg.-Tons Drægtighed til
Skibsmægler H. Dan.

Indgaaende.

Skibsafgift	Kr.	50.00
Havneafgift	-	6.00
Lodspenge Masnedsund Lods	-	14.00
Do. Tærø	-	12.55
Do. Stege	-	6.00
Bugsering		
Provision for Klarering		12.50

Udgaaende:

Havneafgift	-	6.00
Ballastafgift à 2 Øre pr. Ton	-	2.00
Ballast 25 Tons	-	25.00
Lodspenge		
Bugsering		
Konsulatafgift		6.35
Befragtningsprovision		
Telegram og Porto		
Provision for Klarering		

Sum Kr. 141.00

Struer.

Havnens Dybde ved daglig Vande 9 Fod, i Indløbet $9\frac{1}{2}$ Fod, paa Reden 10 Fod.

Fast Lods haves ikke, men Fiskerne besørge Lodsningen. Lodspenge beregnes moderat.

Bugsering forefalder ikke.

Skibsmægler findes ikke paa Pladsen.

Havnen har en Ophalingsbedding saa stor, at Skibe, som kunne flyde ind i Havnen, kunne optages og repareres. Afgift 1 Kr. pr. Ton de første 14 Dage, derefter almindelig Pladsleie.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 10 Øre, for Udgaaende 10 Øre, af Ballast 2 Øre.

Særlige Regler for Ind- eller Udførsel af visse Varer haves ikke.

Arbejdstiden i Havnen om Sommeren fra Kl. 6 Morgen til 7 Aften, om Vinteren fra Kl. 8 Morgen til Mørkets Indtræde.

Lægtning forekommer ikke.

Coutumer for Losning og Ladning i Havnen.

Anmeldelsetid. Toldvæsenets Betaling (se Odense).

„Ved Losning af Korn, Klid eller Oliefrø løst i Skibet besørger Modtageren Ifyldning i Sække og Veining. Alt andet paahviler Skibet.

Kagelast (se Odense).

Træl原因 (se Faaborg-Reglerne for Seilskibe).

Ved Losning af Kullaster leverer Modtageren Mandskab til Ifyldning i Modtagerens Tønder, og Kullene maa heises saa høit, at de kunne svinges paa Vogn eller paa Lossebro.

Losningsmateriale (se Faaborg-Reglerne for Seilskibe).

Korn, Frø, Klid i Sække samt andre emballerede Varer (se Odense).

Veinings Anerkjendelse (se Odense).

Ved Indladning af Sækkegods leverer Afskiberen dette ved Lugekarmen. Alt andet Gods leveres paa Skibets Ræling.“

Stubbekjøbing.

Havnens største Dybde er 14 Fod, i Indløbet 14 Fod. Vandstanden paa Reden er i Strømmen 30—40 Fod og paa Grunden 7 Fod.

Lodstvang eksisterer ikke. Ønskes Lods paa Reden, udkaldes han ved at heise Flag i Vantet. Taxten er for Lodsning fra Reden til Havnen indtil 6 Fods Dybtgaaende Kr. 2, indtil 9 Fods Dybtgaaende Kr. 3 indtil 11 Fods Dybgaaende Kr. 4, over 11 Fods Dybgaaende Kr. 6.

Fast Bugserbaad haves ikke, men Postdamperen „Stubbekjøbing“ paatager sig i Regelen Bugsering mellem Reden og Havnen; Betaling efter Overskomst, sædvanlig 10 Øre pr. Ton for lastede Skibe og 5 Øre pr. Ton for ballastede.

Skibsmægler; M. Lindholm.

Dok eller Ophalingsbedding findes ikke. Mindre Skibe kunne kjølhale.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 10 Øre, for Udgaaende 10 Øre, af Ballast 2 Øre pr. Reg.-Ton.

Særlige Regler for Ind- og Udførsel af visse Varer gjælde ikke.

Arbeidstiden i Havnen er om Sommeren fra Kl. 6 Morgen til 7 Aften, om Vinteren fra 8 Morgen til 4 Aften.

Lægtning maa foregaa, naar Skibet stikker over 14 Fod. Lægtning betales efter den trufne Overenskomst.

Ingen særlige Formaliteter at iagttage.

Coutumer for Losning og Ladning i Havnen.

„Kul leveres af Skibets Folk enten paa Rælingen eller svinget paa Vogn ved Skibets Side.

Ved Losning af Klid øses disse i Sække af Skibets Folk og leveres paa Rælingen. Modtagerens Folk binder for Sækkene.

Stykgods og Trælæst leveres af Skibets Folk paa Rælingen“.

Ved Indladning af Sæd leveres denne af Afladerens Folk ved Lugen.

Proforma Regning.

Et Skib paa 50 Reg.-Tons Drægtighed
til Skibsmægler M. Lindholm.

Indgaaende:

Skibsafgift	Kr.	25.00
Havneafgift	-	5.00
Lodspenge til Havnelodsen	-	3.00
Bugsering		
Provision for Klarering 25 Øre pr. Ton		6.25

Udgaaende:

Havneafgift	-	5.00
Ballastafgift 2 Øre pr. Ton	-	1.00
Ballast 12 Tons à 1 Kr.	-	12.00
Lodspenge til Havnelodsen	-	2.00
Bugsering		
Konsulatafgift		
Befragtningsprovision		
Telegram og Porto		
Provision for Klarering 8 Øre pr. 2 Tons	-	2.00

Sum Kr. 61.25

Svendborg.

Indseilingen til Havnen har to Løb. Nord og Syd om den lille Ø, Fredriksøen, der danner den egentlige Havns Grænse og Værn imod Øst. I begge Indløb er der mindst 17 Fod Vand. I Havnen ved Bolværkerne er Dybden fra 16½ til 17 Fod. Til Havnen hører en transportabel Svingkran, som kan løfte en Vægt af indtil 6 000 Pund, ligesom Bolværkerne paa passende Steder ere forsynede med Slæbesteder til Losning af Tømmer etc. Flere Trælæstpladse for Oplag af indført Trælæst støde umiddelbart til Kaierne.

Udenfor den egentlige Havn ligge to Export-Dampmøller, et Petroleumslager og Byens Gasværk, hvor Skibe umiddelbart kunne losse og lade og altid ligge sikkert og bekvemt.

Ved det østlige og vestlige Indløb til Svendborgsund findes Lodsstationer, hvorfra Lodserne paa givet Signal (almindelig Lodsflags Heisning) seile Skibene imøde, østerfra mod Thurøren, vesterfra mod Idholmen og lodse Skibene ind til Svendborg. Lodstvang findes ikke, dog maa Skibe der bugseres af Dampere, som ikke udelukkende ere Bugserbaade, benytte Lods. En fast Lods findes desuden bosat i Byen; han besørger Skibenes Udlodsning. Lods-taxten er for Skibe paa 50 Tons og derover: fra Thurø Rev eller Idholmen eller Dødmandsgrunden til Svendborg, Sommer 60 Øre, Vinter 80 Øre pr. Fod (Indg.); fra Svendborg til Thurø Rev eller Dødmandsgrunden forbi Idholmen (Udg.), Sommer 44 Øre, Vinter 59 Øre; fra Thurø Rev til Dødmandsgrunden eller Idholmen eller omvendt (igjennem), Sommer 92 Øre, Vinter Kr. 1.23. For Skibe under 50 Tons er Taxten 25 pCt. lavere end ovenstaaende. Mindste Betaling er for 5 Fod.

Som Følge af bugtet Farvand og haard Strøm, maa Seilskibe som oftest bugseres fra Sundets Indløb til Havnen, og her findes flere mindre Dampskibe, som uden at være egentlige Bugserbaade, slæbe Skibe opad Sundet og ud til en Taxt af 10 Øre pr. Reg.-Ton.

Skibsmægler: E. W. v. d. Hude.

I Havnen findes ingen Dok, men en Ophalingsbedding, som kan benyttes af Seil- og Dampskibe, af indtil 250 Reg.-Tons Drægtighed. Beddingen tilhører Havnen, og Leien deraf er fastsat ved Taxt til 70 Øre pr. Reg.-Ton for den første Uge, 35 Øre pr. Reg.-Ton for den anden Uge og derefter 17 Øre pr. Reg.-Ton i Maaned. Ved Beddingen findes et større Skibsværft, som udfører alle forefaldende Reparationer ved Træskibe, kun mindre Reparationer kunne udføres ved Jern- og Dampskibe. Betalingen for Arbeidskraft ved Landsætning paa Bedding kan paaregnes at andrage Kr. 1.50 pr. Reg.-Ton af vedkommende Skibs Drægtighed. Der findes gode Kjølhalingspladse i Havnen.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 10 Øre, for Udgaaende 10 Øre, af Ballast 2 Øre pr. Reg.-Ton.

Havneforordningen paalægger ingen separate Regler for Ind- eller Udførsel af visse Varer som Krudt, Petroleum eller lignende.

Arbejdstiden ved Havnen er fra 6 Morgen til 6 Aften. Toldopsynets Tid er fra Solens Opgang til dens Nedgang, og rettes Arbejdstiden i de korte Dage derefter, men udenfor denne Tid kan der losses og lades naar særlig Toldopsyn rekvireres med Undtagelse af Søn- og Helligdage.

Lægtning finder kun yderst sjældent Sted, og existerer ingen Kutume i saa Henseende. Lægtning betales, naar den forefalder, i Henhold til de respective Certepartiets Bestemmelse.

Specielle Formaliteter for Havnens Beseiling findes ikke, kun skal bemærkes, at det sydlige Indløb til Havnen er Hovedindløbet (syd om Fredriksøen) som almindelig benyttes; fra Solnedgang til Solopgang er der derfor tændt et grønt Fyr paa Sydenden af Fredriksøen og et rødt Fyr paa Sydenden af Havnemoloen saaledes, at Skibe som passere dette Havneindløb, maa for Indgaaende have det grønne Fyr om Styrbord og det røde om Bagbord. Endvidere bemærkes, at Skibe som stikke over 12 Fod, bør benytte den østre

Indseiling til Svendborg Sund ad Storebelt, da der findes et grundt Sted i det vestre Indløb af Sundet med kun 12 Fod Vand.

Regler for Losning og Ladning i Havnen.

Anmeldelsestid. Toldvæsenets Betaling (se Odense).

„Ved Losning af Korn og Oliefrø løst i Skibet, besørger Skibet Opheisningen samt betaler Modtageren som Andel i Losningsomkostninger henholdsvis 1 og 1 $\frac{1}{4}$ Øre pr. 200 $\mathcal{T}$ pr. Mand, mod at Modtageren besørger Losning (Lempning og Opfeining bliver derimod for Skibets Regning).

Losning af Klid (se Faaborg-Reglerne for Seilskibe).

Seilskibe kunne selv besørge Losning (se Odense-Reglerne for Seilskibe).

Kagelast (se Odense).

Træl原因 (do. do.).

Kullast (se Odense-Reglerne for Seilskibe). Ved Losning af hele Kul-ladningen direkte til Jernbanevagon, bestemte til Oplandet, besørger Ifydningen alene for Skibets Regning.

Korn, Frø og Klid i Sække samt Cement og andre emballerede Varer (se Odense).

Opheisningens Høide (se Odense).

Veinings Anerkjendelse (do. do.).

Naar det gjøres nødvendigt for Modtageren for at udlosse Ladningen i rette Tid, skulle Arbeiderne være pligtige til at arbeide ud over den bestemte Tid. For Daglønarbeide betales i saa Tilfælde 40 Øre pr. Time pr. Mand.

Ved Indladning leveres Sækkegods ved Lugekarmen. Alt andet Gods leveres ved Skibssiden.“

Proforma Regning.

Et Skib paa 150 Reg.-Tons Drægtighed til Skibsmægler
E. W. v. d. Hude & Søn.

Indgaaende.

Skibsafgift à 50 Øre pr. Reg.-Ton	Kr.	75.00
Havneafgift à 10 - - —	-	15.00
Lodspenge for 11 Fod	-	6.60
Bugsering med Dampbaad à 10 Øre pr. Reg.-Ton	-	15.00
Provision à 12 Øre pr. Reg.-Ton	-	18.00

Udgaaende.

Havneafgift à 10 Øre pr. Reg.-Ton	-	15.00
Ballastafgift à 2 - - —	-	3.00
Ballast		

Lodspenge for 11 Fod	Kr.	4.84
Bugsering		
Konsulatafgift		
Befragtningsprovision		
Telegram og Porto		
Provision à 4 $\frac{1}{2}$ Øre pr. Reg.-Ton	-	6.75
Sum Kr.		159.19

S æ b y.

Havnens Dybde varierer mellem 6 og 10 Fod, paa Reden er 15 Fod. Indseilingen er under almindelige Forhold temmelig bekvem. I ca. 2 Kabbellængder fra Havnemundingen parallel med Kysten findes en Sandbanke med 9 Fods daglig Vandstand. Denne kan dog fra Nord omseiles.

Her er ingen Lodstvang. Fast Lods haves. Lodstaxten er fra Søen til Sæby for Skibe paa 50 Tons og derover Sommer 48 Øre, Vinter 64 Øre pr. Fod, for Skibe under 50 Tons Sommer 36 Øre, Vinter 48 Øre pr. Fod. Taxten fra Sæby til Søen er $\frac{2}{3}$ af ovenstaaende. Mindste Betaling er for 5 Fod.

Bugserbaad haves ikke og formenes uformøden.

Skibsmægler findes ikke.

Ingen Dok haves, men vel en mindre Ophalingsbedding for Skibe indtil 30 Tons.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 8 Øre, for Udgaaende 8 Øre; af Ballast 3 Øre pr. Reg.-Ton.

Skibe, ladede med brandfarlige Varer skulle gjøre speciel Anmeldelse herom for Told- og Brandvæsenet.

Arbejdstiden i Havnen er om Sommeren 12 Timer, om Vinteren 10 Timer.

Undertiden foregaar Lægtning fra større Skibe i Pramme eller Flaader. I Almindelighed betaler Lastmodtageren Lægtningssomkostningerne.

Losning og Ladning i Havnen.

Anmeldelsestid. Toldvæsenets Betaling (se Odense). „Da Toldvæsenet har Bopæl paa de 2 i Distriktet værende Ladepladse, bortfalder Befordringsgjørelse.

Skibet bekoster altid Ladning leveret over Rælingen. Øvrige Omkostninger — ifald Lægter benyttes eller Sortering og Stabling af Trælast, Oplægning af Kul, Cement, Kalksten eller andre Varer paa Havnepladsen finder Sted — udredes af Modtageren alene.

Ved Indladning leverer Afladeren Varerne frit ved Skibssiden.

Ved Losning af Korn, Klid eller Frø og Bark m. v. leverer Modtageren den fornødne Emballage og udreder Veierpenge. Afskiberen leverer ligeledes uden Vederlag Emballage og betaler Veierpenge.

Lempning i Lastrummet er alene for Skibets Regning, ligesom dette ogsaa, om paafordres, maa heise Varen saa høit, at den kan svinges paa Vogn, og omvendt tage den fra Vogn ved Skibssiden eller Lægtersiden“.

For Losning og Ladning af Dampskibe gjælder her de samme Regler som for Seilskibe.

Arbejderne ved Havnen erholde i Dagløn pr. Mand fra 2 til 3 Kroner, i enkelte Tilfælde indtil 4 Kroner.“

Thisted.

Thisted Havn er ca. 10 Fod dyb, i Indløbet 12 Fod, paa Reden betydelig mere. Ved Indseilingen er ingen Vanskeligheder.

Lodstvang findes ikke. Lods erholdes paa Reden. Lodstaxten er fra Reden ind i Havnen eller omvendt, for Skibe paa 50 Tons og derover, Sommer 28 Øre, Vinter 37 Øre pr. Fod, for Skibe under 50 Tons, Sommer 21 Øre, Vinter 28 Øre pr. Fod. Mindste Betaling er for 5 Fod.

Bugsering forefalder ikke.

Dok findes ikke. Derimod haves Ophalingsbedding, for hvis Benyttelse Gjennemsnitspriserne er ca. 50 Kr.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 8 Øre, for Udgaaende 8 Øre; af Ballast 2 Øre pr. Reg.-Ton.

Særegne Regler for Ind- eller Udførsel af visse Varer f. Ex. Krudt, Petroleum etc., gjælder ikke.

Arbejdstiden i Havnen er fra 6 Formiddag til 6 Eftermiddag.

Lægtning er ikke nødvendig, da Havnen er dybere end Fjordgrunden. Hvis Lægtning var nødvendig maatte Skibet betale samme.

Regler for Damp- og Seilskibes Losning og Ladning i Havnen.

Anmeldelsetid (se Odense) Søgnedage anmeldes før Solnedgang.

„Toldvæsenet skal, om forlanges, lade Losning og Ladning foregaa fra Solopgang til Solnedgang, forlanger Modtageren, at der arbejdes før eller efter den Tid, betales Diæter til Toldopsynet med 66 Øre Timen. — Losses paa Kysten har Modtageren at befordre Toldvæsenet og at give Kr. 1.33 daglig i Diæter samt 2 Kr. til Logi om Natten for en Assistent.

Enhver Ladning af hvilkensomhelst Art, skal Skibet levere over Rælingen, men er det Korn, Klid, Frø, Salt, Kul eller andre uemballerede Varer er det Coutume, at Modtageren sender Folk ombord og for egen Regning lade Varerne maale i Tønder eller fylde i Sække, medens Skibet besørger Opheisning.

Oliekager skulle ligesaa leveres over Rælingen, hvad enten de blive veiede ombord paa Skibet eller paa Land, men Modtageren leverer fornødent Mandskab saavel til at lægge paa som tage af Vægten. Smuld, der skal paafyldes Sække, besørger af Modtageren.

Trælast (se Odense).

Al Lempning i Skibet besørger af dets Mandskab eller for dets Regning.

Losningsmateriale (se Faaborg-Reglerne for Seilskibe).

Proforma Regning.

Et Skib paa 178 Reg.-Tons Drægtighed til
Skibsmægler M. Lund.

Indgaaende:

Skibsafgift	Kr.	88.50
Havneafgift	-	14.16
Lodspenge fra Løgstør til Thisted 10 Fod	-	24.60
Do. fra Reden til Havnen	-	2.80
Bugsering		
Provision for Klarering	-	22.25
Søprotest	-	2.53
Havnepenge ved Hals	-	5.39

Udgaaende:

Havneafgift	-	14.16
Ballastafgift	-	3.54
Ballast		
Lodspenge	Kr.	
Bugsering		
Konsulatafgift		11.24
Befragtningsprovision		
Telegram og Porto		
Provision for Klarering	-	7.12
Sum		Kr. 195.69

Et Skib paa 20 Reg.-Tons Drægtighed til Skibsmægler N. N.

Indgaaende:

Skibsafgift	Kr.	10.00
Havneafgift	-	1.60
Lodspenge fra Hals	-	6.00
Bugsering		
Provision		

Udgaaende:

Havneafgift		1.60
Ballastafgift		
Ballast		
Lodspenge		
Bugsering		
Konsulatafgift		1.27
Befragtningsprovision		
Telegram og Porto		
Provision		
Sum		Kr. 20.47

Veile.

Havnen har en Dybde af 12 à 13 Fod; denne er under Uddybning til 16 Fod, hvilket Arbeide vil være udført til Slutningen af 1894. Vandstanden i Indløbet 13 à 14 Fod, paa Reden indtil 22 Fod..

Lodser bo i Vindingland, 2 Kml. fra Byen paa Fjordens søndre Side. Her er ingen Lodsvang. Lodstaxten er for Skibe paa 50 Tons og derover fra Trelldenæs eller Rosenvold til Reden eller ind i Havnen, Sommer Kr. 1,48, Vinter Kr. 1,97, fra Reden ind i Havnen, Sommer 56 Øre, Vinter 75 Øre, fra Havnen til Trelldenæs eller Rosenvold Hage, Sommer Kr. 1,16, Vinter Kr. 1,55, fra Havnen til Reden, Sommer 40 Øre, Vinter 53 Øre. For Skibe under 50 Tons er Taxten 25 pCt. lavere end ovenstaaende.

Bugserdampere bugserer gennem Renden fra og til Kostebøien og rekvireres for indgaaende Skibe ved paa sædvanlig Maade at heise Flag. Taxten er fra Kostebøien til Veile 17 Øre pr. Reg.-Ton og fra Veile til Kostebøien 12 Øre pr. Reg.-Ton. Dog fyres ikke op under 15 Kr.

Skibsmægler: C. Holm.

Skibe kunne kjølhales til 500 Reg.-Tons Størrelse, mindre Skibe kunne komme paa Bedding. Taxt derfor efter Overenskomst.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 8 Øre, for Udgaaende 8 Øre, af Ballast 1 Øre pr. Reg.-Ton.

Separate Regler for Ind- og Udførsel af visse Varer eksistere ikke.

Arbeidstiden i Havnen er fra Kl. 6 Morgen til Kl. 6 Aften.

Lægtning maa foretages og betales efter Certepartiets Bestemmelse, som oftest af Modtageren.

Intet specielt iøvrigt er at iagttage for Skippere.

Losseregler for Damp- og Seilskibe i Havnen.

„Ved Dampersløsning betaler Skibet Diæterne til Toldvæsenet, derimod ikke ved Seilskibsløsning, hvor saadant betales af Modtageren.

Ved Kullosning maa Skibet levere Kullene paa Rælingen eller betale Modtageren 6 Pence pr. Ton for at tage den i Rummet; i begge Tilfælde maa Skibet besørge Ophivningen; ved løse Korn, Klid og Frøelaster betales som Regel 1½ Øre pr. Centner paa samme Maade. Alle andre Ladninger maa Skibet levere og ligeledes ved Indlastning modtage paa Rælingen.“

Proforma Regning.

Et Skib paa 100 Reg.-Tons Drægtighed til Skibsmægler C. Holm.

Indgaaede:

Skibsafgift	Kr.	50.00
Havneafgift	„	8.00
Lodspenge fra Reden 10 Fod	„	4.00
Bugsering		
Provision for Indklarering	„	12.50

Udgaaende:

Havneafgift	Kr.	8.00
Ballastafgift		
Ballast		
Lodspenge til Reden 7 Fod	"	2.80
Bugsering		
Konsulatafgift	"	6.35
Befragtningsprovision		
Telegram og Porto		
Provision for Udklarering	"	4.00
Sum		Kr. 95.85

Viborg.

Havnens Dybde 5 à 6 Fod, kun tilgængelig for smaa Fartøier og Fiskerbaade.

Ingen Lodser findes. Lodstvang eksisterer ikke.

Bugsering forefalder ikke her i Distriktet.

Skibsmægler findes ikke.

Dokker eller Ophalingsbedding ere her ikke.

Havneafgift: 20 Øre pr. Ton.

Ingen separate Regler for Ind- eller Udførsel af visse Varer f. Ex. Krudt, Petroleum m. m.

Arbejdstiden i Havnen er om Sommeren fra Kl. 6 Morgen til 7 Aften, om Vinteren fra Kl. 8 Morgen til 4 à 5 Aften.

Større Fartøier maa lægtre paa aaben Red ved Pramme eller Kaage. Lægtning betales af Varemodtageren.

Indkommen Ladning betaler paa Toldkontoret Kr. 1.00 pr. Ton, Kr. 2.66 i Diæter til hver Toldassistent pr. Døgn, 8 à 10 Kr. for Befordring af denne til det Sted paa aaben Red, hvor Losning skal foregaa her i Distriktet.

Vordingborg og Masnedsund.

Vordingborg Havn, umiddelbart ved Byen, har et Dybtgaaende af 8 til 9 Fod og erkun tilgængelig for mindre Skibe. Masnedsund Havn. Udhavn lor Vordingborg ca. 3 000 Alen fra Byen, har 12 à 13 Fods Dybde for Seilskibe og 13 à 14 Fod for Dampskibe. Bunden bestaar af Sand. Indseilingen bekvem og sikker. Vandstanden paa Reden indtil 16 Fod.

Lods erholdes fra Masnedø. Her er ingen Lodstvang. Lodsningen sker efter bestemt Taxt.

Bugsering er sjelden nødvendig, men kan erholdes. Taxten fra Reden til Havnen for 12—13 Fods Skibe er ca. 20 Kr.

Skibsmægler Th. Madsen, Masnedsund.

Dokker og Ophalingsbeddinger findes ikke.

Skibsafgift af Skibe kommende udenrigs fra 50 Øre pr. Reg.-Ton. Havnepenge for Indgaaende 8 Øre, for Udgaende 8 Øre, af Ballast 4 Øre pr. Reg.-Ton.

Arbejdstiden i Havnen er fra 16de Marts til 15de Septbr. fra 6 Morgen til 7 Aften, fra 16de Septbr. til 31te Oktbr. fra 7 Morgen til 7 Aften, fra 1ste Novbr. til 31te Decbr. fra 7 Morgen til 5 Aften, fra 1ste Januar til 15de Marts fra 7 Morgen til 6 Aften.

Proforma Regning.

Masnedsund Havn. Et Skib paa 200 Reg.-Tons Drægtighed
til Skibsmægler Th. Madsen.

Indgaaende:		
Skibsafgift	Kr.	100.00
Havneafgift	-	16.00
Journalens Paategning		
Lodspenge 12 Fod Sommer Kr. 9.29		
Do. - — Vinter - 12 39		
Bugsering med Damper fra Reden til Havnen	-	20.00
Courtage for Klarering		
Inkassofragt }	-	12.50
Udgaende;		
Havneafgift	-	16.00
Ballastafgift	-	8.00
Ballast		
Lodspenge 9 Fod Sommer Kr. 6.23		
Do. Do. Vinter - 8.31		
Bugsering med Dampskib	-	10.00
Konsulatgebyr	-	12.70
Befragtningsprovision		
Telegram og Porto		
Courtage og Klarering }	-	12.50
Sum		Kr. 227.97

Indhold.

	Side		Side.
Kjøbenhavn	703	Nakskov	751
Aalborg	713	Næstved	753
Aarhus	716	Nexø	754
Assens	718	Nyborg	756
Bandholm	719	Nykjøbing (Falster)	757
Ebeltoft	720	Nykjøbing (Mors)	759
Esbjerg	722	Nykjøbing (Sjælland)	760
Faaborg	724	Odense	761
Faxe	727	Præstø	765
Fredricia	729	Randers	767
Fredrikshavn	730	Roskilde	769
Grenaa	732	Rudkjøbing	770
Helsingør	733	Rønne	771
Hobro	736	Skive	773
Holbæk	737	Skjelskør	773
Horsens	738	Stege	775
Kallundborg	740	Struer	777
Kjøge	742	Stubbekjøbing	778
Kolding	744	Svendborg	779
Korsør	745	Sæby	782
Lemvig	747	Thisted	783
Løgstør	748	Veile	785
Læsø	749	Viborg	786
Mariager	750	Vordingborg og Masnedsund	786
Marstal	751		

Trykfeil: Lønningen læs: Rælingen

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1892 m. M.,

No. 22.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1893.

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

Havre.

Skrivelse dateret September 16de 1893.

Ved flere tidligere Leiligheder har Generalkonsulatet havt den Ære at henlede det Kgl. Departements Opmærksomhed paa de i den franske Lovgivning indførte Forandringer med Hensyn til fremmedes retslige Stilling her i Landet.

Allerede ved Lov af 26de Juni 1889 blev der, som meddelt i Generalkonsulatets ærbødige Skrivelse af 2den Juli s. A. (No. 100) i denne Henseende givet tvende nye Bestemmelser. Dels blev der nemlig foreskrevet, at enhver, som i Frankrige var født af en Udlænding, som selv var født i Landet, skulde ansees som Franskmand uden, saaledes som før var Tilfældet, at kunne optere for den fremmede Nationalitet i Løbet af det første Aar, i hvilket han var myndig.

Paa den anden Side blev der ved samme Lov bestemt, at Udlænding, som var født i Frankrige af did indflyttede Forældre, og som, efter den ældre Lovgivning, uden videre havde at beholde sin Faders Nationalitet, ligeledes skulde betragtes som Franskmand, medmindre at han, efter opnaaet Myndighedsalder, afgav formelig Erklæring om, at han ikke ønskede at være fransk Undersaat, ved hvilken Leilighed han tillige havde at bevise, at han havde bevaret sine Forældres Nationalitet.

De Forskrifter, som saaledes bleve givne for Fremmedes Ophold i Frankrige, ere imidlertid endyderligere blevne forandrede ved Lov af 22de Juli d. A., af hvilken et Exemplar medfulgte Generalkonsulatets ærbødige Skrivelse af 28de s. M. (No. 136).

Ifølge denne Lov skal nemlig som fransk Undersaat ansees ogsaa Person, som i Frankrig er født af udenlandske Forældre, naar blot en af disse er født i nævnte Land. Er det Moderen, som er født i Frankrige, har Vedkommende dog Ret til inden et Aar efter sin Indtræden i Myndighedsalderen at frasige sig den franske Nationalitet under Iagttagelse af de derfor bestemte Former.

Hvad igjen angaar de Personer, som befinde sig i nys antydende Stilling, men som ved Lovens Offentliggjørelse allerede ere myndige, er det bestemt, at de have samme Ret til at frasige sig den franske Nationalitet inden et Aar efter foreliggende Lovs Offentliggjørelse.

Efter hvad det fremgaar heraf, er saaledes en norsk Undersaat, født i Frankrige, hvis hans Moder ogsaa er født der, (hvilket selvfølgelig kan bero paa en blot og bar Tilfældighed og aldeles ikke behøver at forudsætte, at hans Moder har været af fransk Herkomst) udsat for under Ophold i Frankrige at blive behandlet som fransk Undersaat, særlig med Hensyn til Krigstjeneste, hvis han ikke udtrykkelig har forklaret, at han ønsker at bibeholde sin norske Nationalitet, hvilken Erklæring for at være gyldig maa afgives inden et Aar efter Myndighedsalderens Indtræden, eller hvis denne er opnaaet, inden den 23de Juli 1894.

I Forbindelse hermed har jeg den Ære at gjøre opmærksom paa, at den ved Lov af den 8de August 1893 i Generalkonsulatets Skrivelse af 11te s. M. (No. 151) omhandlede, etablerede Anmeldelsespligt for udenlandske Undersaatter, som opholde sig i Frankrige, kun angaar Personer, som i Landet udøve eller agte at udøve nogen Profession. Det Bevis, som gives for saadan Anmeldelse, er belagt med en Afgift af 1 Fr. 80 ct. for stemplet Papir foruden Betaling for selve Beviset, der beløber sig til 30 eller 50 Centimes, alt efter som den Kommune, i hvilken Anmeldelsen sker, har under eller over 50 000 Indbyggere.

For andre Udlændinge, som opholde sig i Frankrige, er det tilstrækkelig at afgive Forklaring om Opholdet i Overensstemmelse med Bestemmelserne i Dekret af den 2den Oktober 1888, omhandlet i Generalkonsulatets ærbødige Skrivelse af 4de s. M. (No. 195). Det turde imidlertid være at bemærke, at, hvis det gjælder fremmede Næringsdrivende, maa disse indlevere ny Anmeldelse i Henhold til Lov af den 8de August d. A., selv om de tidligere have afgivet Forklaring i Overensstemmelse med Dekret af den 2den Oktober 1888.

Melbourne.

Skrivelse til Indredepartementet dateret 18 August 1893.

Under ærbødig Henvisning til, hvad der i herfra indsendte Aarsberetninger er anført, angaaende en Damp- eller Seilskibslinie mellem en eller anden Havn i de forenede Riger og Melbourne, tillader man sig hermed at tilføie følgende nærmere Oplysninger angaaende Mængden og Beskaffenheden af det Stykgods, som turde paaregnes for en saadan Linie.

For Bekvemmeligheds Skyld har man i det følgende lagt til Grund Statistiken for 1891, der i de fleste Henseender kan betragtes som et Middelsaar.

I nævnte Aar androg Værdien af Kolonien Victorias

	Import fra	Export til
Storbritannien	£ 8 953 599	£ 7 993 489
Britiske Besiddelser i Australasia	- 8 731 080	- 4 926 325
Andre Britiske Besiddelser	- 1 085 864	- 845 046
De Forenede Stater	- 785 602	- 385 709
Lande i Asien og Afrika (Java og China)	- 994 151	- 319 798
Frankrig	- 156 325	- 978 936
Tydskland	- 577 352	- 387 341
Belgien	- 94 326	- 363 901
Norge	- 210 009	- 2
Sverige	- 91 140	- —
Andre europæiske Lande	- 32 160	- 6 196
	£ 21 711 608	£ 16 006 743

Af ovennævnte Tal fremgaar for det første, at denne Koloni har en i Forhold til Antallet af dens Indbyggere særdeles stor Handel med andre Lande, dernæst at de forenede Riger intet importerer herfra, uagtet en Flerhed af Koloniens Produkter, saaledes som senere skal paavises, just høre til dem, hvoraf Importen til Norge og Sverige er meget betydelig.

Den ret store Export hertil fra de forenede Riger bestaar for den aldeles overveiende Del af Trælast, medens Koloniens Behov af en Flerhed af Varesorter, med Hensyn til hvilke vore Hjemlandes Exportører ansees at kunne optage Konkurrencen med hvemsomhelst, endnu udelukkende, eller saagodtsom udelukkende, dækkes fra andre Lande. Dette Forhold vilde utvivlsomt forandres, saasnart man fik istand en direkte Forbindelse mellem de forenede Riger og denne Koloni; men saalænge man, saaledes som nu, er henvist til for alt Stykgods at benytte Engelske eller Tydske Linier, vil Fortjenesten opsluges af Omladningsomkostningerne, særlig naar Varerne, saaledes som Tilfældet er med de fleste af vore, høre til dem, der i Forhold til Omfang og Vægt ere lidet værdifulde.

Der turde ikke være Tvivl om, at en direkte Linie vilde lette Afsætningen hertil af Varer fra de forenede Riger, men Spørgsmaalet er, — da der hos os neppe kan ventes nogen Statsunderstøttelse for en saadan Linie, — om den vil lønne sig. Man tror i det følgende at kunne paavise, at der er al Sandsynlighed herfor, og at den endog vil kunne paaregnes at yde fordelagtig Sysselsættelse for et ei ubetydeligt Antal af vore Skibe, og endvidere at den — foruden at yde andre Fordele — vil bidrage til, at enkelte af de Raastoffe, som de forenede Riger trænge at importere, vil kunne kjøbes i et billigere Marked end tidligere.

Nedenstaaende Tabel angiver, hvormeget der i 1891 importeredes til Kolonien Victoria af endel Varesorter, samt hvormeget der i samme Aar exporteredes fra de forenede Riger af de samme Varesorter. I en særskilt Rubrik er tillige anført Toldsatserne for at paavise, at hvad vi kunne producere, for en stor Del just hører til de Varesorter, som man i denne forøvrigt stærkt protektionistiske Koloni har fundet hensigtsmæssigt at lade indgaa toldfrit eller med moderat Told. Man har for at lette Oversigten over, hvor stort Skibsrum disse Varer ville bestuve, omsat alle Kvantitetsangivelser til Tons, direkte efter Vægten, hvor saadan har været angivet, men for Artikelen Torsketran efter en Beregning af 250 Gallons per Ton, for Fyrstikker efter 10 000 Gros per 32 Tons, for Glasvarer efter 50 Kubikfod per Ton, og for etpar specificerede Artikler efter et Skjøn.

	Import til Victoria.			Export fra Norge.	Export fra Sverige.
	Toldsats.	Mængde.	Værdi i £	Værdi i Kr.	Værdi i Kr.
		Tons.			
Trykpapir	frit.	7 654	195 612		
Pakpapir	6 sh. pr. Cwt	576	12 370		
Skrivpapir ubesk. .	frit.	1 309	52 008		
— beskaaret	2 d pr. lb.	12	1 031		
Andet Papir — . .	Do.	24	1 965		
Do.	6 sh. pr. Cwt	674	23 421		
Pap	4 sh. pr. Cwt	234	6 568		
Papirposer	15 sh. pr. Cw.	19	690		
Plakater, Annonce-					
kort etc.	4 d pr. lb.	90	8 234		
Tapeter (5 251 Coll.)	fri.	ant. c. 500	45 703		
Total Papir, Pap og Arbejder deraf .		11 092	347 602	2 369 700	25 757 120
Staal	frit.	3 218	35 446	43 000	
Stangjern	frit.	15 615	105 135		24 186 443
Baandjern	frit.	1 805	13 507	17 700	
Bolter og Møtriker	35 % af V.	473	8 275		
Rujern (pig iron) .	frit.	19 974	73 532	100 400	3 785 744
Jerntraad, alm. . .	fri.	14 917	123 902	2 600	288 460
— Pigtraad. £ 3 pr. T.		1 297	23 890		
Jerntraadnet(104380 Collies)	fri.	ant. c. 5 200	134 597		
Hesteskosøm . . .	12 sh. pr. Cw.	94	4 126	?	
Almindelig Spiger .	5 sh. pr. Cw.	995	11 761	700 900	1 364 885
Skruer	fri.	76	5 040	?	26 435
Alm. Forsketran. .	fri.	279	7 528		
Hvaltran og Sæltran	fri.	ant. c. 100	2 000	6 000 000	247 373
Medicintran . . .	Div. Satser.	ant. c. 25	931		
Fisk, preservevet .	2 d pr. lb.	1 450	88 784	?	?
— saltet	fri.	682	20 896	29 994 300	3 490 070
Melk, preservevet .	2 d pr. lb.	495	24 224	2 114 000	
Sandsten, Granit og anden Sten (ube-					
arb.)	fri.	5 531	11 806		
Do. (forarbejdet) .	20 % af V.	420	8 238	749 300	4 515 358
Marmor, ubearbejdet	fri.	1 404	2 030		
Skifersten (4 280 000 Styk.	fri.	ca. 6 000	ca. 30 000		
Sikkerhedsfyrstikker	fri.	ant. c. 535	10 497	1 973 900	9 422 676
Cement	før fri nu 1 sh. pr. Cwt.	24 875	94 736		572 863
Kridt	fri.	3 768	9 232		203 312
Dynamit	1 d pr. lb.	110	20 054	2 400	154 370

	Import til Victoria.			Export fra Norge.	Export fra Sverige.
	Toldsats.	Mængde.	Værdi i £.	Værdi i Kr.	Værdi i Kr.
Beg og Tjære .	fri.	394	3 055	6 300	534 122
Methylalcohol .	1 sh. pr. Gal. 1 sh. 6 d pr.	4	455	(Stenkulstjære	ei medregnet).
Glasvarer, slebne .	Kubikfod.	581	11 390	306 600	ca. 1 000 000
Do., uslebne (Flas- sker og Vindues- glas ei medregnet). Fiskegarn og andre Net	6 d pr. do.	4 089	37 953		
	fri.	11	1 962	600	1 241
		125 509	1 272 584		

Selv om man ganske bortser fra ubearbejdet Sten — der væsentlig indføres fra Nabokolonien New South Wales, — samt Skifersten, Rujern og Cement, af hvilke Varer den overveiende Del maa antages fremdeles at ville, ligesom hidindtil, komme fra andre Lande, fremgaar altsaa af ovenstaaende Tabel, at der til denne Koloni indføres 69 129 Tons, til Værdi ca. £ 1 033 510, af saadanne Varer, som godt kunne leveres fra de forenede Riger, og som visselig for en stor Del vilde blive leverede derfra, om man havde lige billig Fragtleilighed som Konkurrenterne.

For enkelte af de nævnte Varesorters Vedkommende synes dette aldeles utvivlsomt, eftersom de allerede nu, trods de uheldige Fragtforholde, have kunnet bane sig Vei til vort Marked, og synes at ville faa fast Fod her — mere kan man endnu ikke sige, da de smaa Partier, som hidtil ere ankomne, væsentlig kun kan betragtes som Prøvesendinger; og dog er Totalsummen af de skandinaviske Varer, som i de sidste Par Aar ad indirekte Vei ere ankomne hertil, saavidt betydelig, at den spaar godt for en kommende Linie. Man skal derfor tillade sig at noget nærmere gennemgaa de Artikler, om hvis Import der hidtil har været Spørgsmaal:

Papir. Omslagspapir og Trykpapir — Pap, Tapeter, Papirposer. Det er jo først i senere Aar, at de skandinaviske Fabriker paa dette Omraade have begyndt i nogen større Skala at optage Konkurrencen med Udlandets, og i de Australiske Kolonier er vort Papir endnu kun lidet kjendt. Men da her ingen større Papirfabriker findes, og flere af de naturlige Betingelser for saadanne Fabrikers Trivsel her synes at mangle, medens de i fortrinlig Grad forefindes i de forenede Riger, synes der at være al Grund til at haabe paa et stort Marked i Australien. Nogle Prøvepartier, antagelig tilsammen ca. 30 Tons Papir, ankom ifjor fra de forenede Riger og realiseredes til antagelige Priser, ligesom der fra forskellige Hold er gjort indledende Skridt, udvexlet Prøver og Prisopgaver etc., hvilket ei alene har foranlediget Indsendelse af flere Prøveordres, men ogsaa givet den bedste Udsigt til meget betydelige Forretninger — selv om Forsendelsen maa ske med fremmede Linjer. Til Veiledning, særlig for Rederier, som maatte være villige at medtage Papir med sine hertil bestemte Trælastskibe, meddeles,

at ifølge Opgave fra paalideligt Hold skal $2\frac{3}{4}$ Vægtton Papir med samt sin Emballage bestuve samme Rum som 1 Petersburg Standard Træløst. Man anser det ei usandsynligt, at en eventuel Linje hertil allerede i det første eller andet Aar kunde faa over 1 000 Tons Papir at føre.

Tran. Hidindtil er ingen Tran kommet hertil fra Norge, uagtet man vel, hvad angaar saavel Torsketræn som Hvaltræn, kan optage Konkurrencen med hvemsomhelst. Jaar er dog indsendt Prøveordres til ei mindre end fire Norske Firmaer, og med regulær Linje hertil — d. v. s. med lige heldige Fragtforhold som vore Konkurrenter — tør det vel ei ansees usandsynligt, at meget snart det hele Kvantum, som her tiltrænges — nu ca. 400 Tons aarlig, men hurtig tiltagende — vilde blive kjøbt fra Norge.

Af Sikkerhedsfyrstikker importeres aarlig over 150 000 Gros, hvoraf den større Del turde antages at være Norsk eller Svensk Vare, men intet heraf ankommer direkte. En direkte Linje vilde for denne Artikel ei alene give billigere Fragt, men ogsaa lede til heldigere Salgsvilkaar og Undgaaelse af unødige Mellemmænd.

Den ovenangivne Mængde preserveeret og saltet Fisk udgjøres vistnok for den større Del af amerikansk og skotsk Vare, som vil beholde sin Plads paa vort Marked; men allerede nu ankommer, ifølge Opgave af en her bosat Kjøbmand, henimod 40 Tons af disse Varer aarlig fra Norge og Sverige, og med en direkte Linje antages Forbruget af samme at kunne ferdobles. Særlig antages Sild og „boneless cod“ fra Norge at ville vinde Favør.

Preserveret Melk. Af saadan ankommer endel fra Norge, og er særlig Mærket „Scandinavian“ vel indarbejdet. Mar har ei kunnet faa bestemt Opgave over Import af norsk Melk hertil, men overslagsvis opgives i 1892 at være ankommen 2 000 Kasser af „Scandinavian“ og 300 Kasser af „St. Olafs“ Mærke.

Hesteskosøm. Omtrent en Trediedel, eller noget over 30 Tons, af Importen hertil udgjøres af Norsk eller Svensk Vare.

Salget af de tunge Varer: Rujern, Cement, Kridt og de forskjellige Slags Sten er væsentlig alene et Fragtspørgsmaal. Det vil i mange Tilfælde være fordelagtigt for vore Fartøier at medtage saadanne Varer endog til Ballastfragt, og for Hjemlandet er det naturligvis af Vigtighed at erholde udvidet Marked for samme. Alle Mærker af Cement ere her gangbare, naar Varen kun er god og billig. Af Skifersten bruges aarlig mellem 4 og 8 Millioner Stykker, mest af Dimensioner $20 \times 10 \times \frac{3}{16}$ Engelsk Tomme. Af saadanne siges 1 000 Stykker at veie 31 Cwt. Af Granit kommer ei lidet fra Skotland. Den Form, hvori samme bedst kunde importeres fra de forenede Riger, formenes at være i Blokke paa $5 \times 2\frac{1}{2} \times \frac{1}{2}$ Fod eller $3 \times 1 \times 1$ Fod Engelsk, raat tilhugget for videre Bearbejdelse her.

For de øvrige ovennævnte Varer kunde utvivlsomt et meget betydeligt Marked her oparbejdes, naar man havde en direkte Linje.

Foruden de nævnte findes der adskillige andre Varer, som dels kunde introduceres, dels allerede regelmæssigen sælges her, saasom Punch, Øl. Aquavit, Smaabaade og Aarer, Porcellainsvarer, Smaaspiger, Fiskelim, Handsker, Blæk og Aseptin, men hvilke man forbigaar, da Omsætningen af samme hverken er eller kan antages at ville blive betydelig nok til spille nogen væsentlig Rolle i Befragtningsspørgsmaalet.

Derimod maa man lægge den største Vægt paa, at Importen til Nabolonien New South Wales af de ovenomhandlede Varer tør antages at være mindst lige stor som til denne Koloni. En eventuel Linje kunde derfor hensigtsmæssigen anløbe enten Melbourne og Sydney vexelvis, eller begge disse Havne under samme Reise.

Endelig bør paapeges at en Norsk eller Svensk Linjes Skibe vilde have samme Adgang som de nu eksisterende Tydske Linjer til, hvis nødvendigt, paa Udgaaende at anløbe Antwerpen eller anden bekvem Havn for Komplettering af Stykgodslast.

Det sidste hertil fra Hamburg ankomne Dampskib indehavde følgende Last: 200 Collies Dynamit, 10 Do. Detonators, 2460 Fade Cement, 141 Collies Møbler, 249 Do. Stentøi, 329 Do. Glasvarer, 484 Do. Trykpapir, 44 Do. Straapapir, 219 Do. Symaskiner, 4 Do. Jernvarer, 3 Kasser Maskinolie, 450 Do. Stivelse, 276 Do. Legetøi m. v., 892 Do. Vindusglas, 24 Do. Mouldings, 15 Do. Porcelain, 142 Do. Fyrstikker, 17 Do. Ammunition, 942 Kortevarer, 700 Do. Spirituosa, 221 Do. Jordolie, 400 Sække Gjødningsstoffer, 430 Do. Salt, 7300 Bundter Staaltraad, 300 Do. Pigtraad og 111 Pianoer. Den hele Ladning bestod altsaa overveiende af saadanne Varer, som ogsaa exporteres fra de forenede Riger, og hvis Afsætning i Australien væsentlig beror paa direkte billig Fragtleilighed. Naar tilføies, at der hver Maaned fra Hamburg og Bremen hidføres tvende Dampskibsladninger sammensatte omtrent paa samme Maade, foruden at der aarlig fra de samme Steder ankommer nogle Seilskibe med Stykgodslast, turde dette alene være nok til at vise, at vi her have for os et alt for længe forsømt stort Feldt for vor Handel.

Med Hensyn til Erholdelse af Hjemfragt herfra vilde et norsk eller svensk Skib være præcis jevnstillet med de andre Nationers Skibe, som herfra anlægge for Stykgods, hvorhos særskilt Fordel vilde have med Hensyn til de australiske Varer, for hvilke efterhaanden Marked vilde findes i de forenede Riger. Som saadanne maa i første Række nævnes Hvede og Hvedemel; førstnævnte har iaar hersteds været solgt til 3 sh., senest endog til 2 sh. 10½ d pr. Bushel, og sidstnævnte til £ 6. 10. 0 à £ 7. 0. 0 pr. 2000 lbs., med hvilke Priser Salg i Norge og Sverige visselig vilde kunnet finde Sted, om man havde havt Anledning til direkte Hjemfragt. Uld, Talg, Læder og Tin ere samtlige meget betydelige Artikler, for hvilke neppe noget billigere Marked findes end Kolonien Victoria, og Exporten herfra af disse Varer er i hurtigt Tiltagende. Ogsaa Vin- og Cognacexporten herfra turde fortjene at tages med i Betragtning.

Nedenstaaende optages i tabellarisk Form Opgave over Exporten af endel Varer fra Victoria og Importen af sammeslags Varer til de forenede Riger.

I Aaret 1891

	Exporteredes fra Victoria.		Import til Sverige.	Import til Norge.
	Mængde:	Værdi:	Vægt i Kg:	Vægt i Kg.:
Uld	165 590 377 lbs.	£ 6 619 141	2 071 335	979 220
Hvede	2 157 395 Ctls.	„ 776 278	75 177 278	12 175 670
Hvedemel	987 441 „	„ 492 391	15 569 220	28 921 410
Ærter og Bønner	113 701 „	„ 28 939	1 672 244	3 678 380
Talg	8 182 Tons	„ 163 685	2 005 304	2 752 430
Læder	59 200 Cwt.	„ 257 430	2 350 537	2 118 450

	Exporteredes fra		Import til	
	Victoria.		Sverige.	Norge.
	Mængde:	Værdi :	Vægt i Kg:	Vægt i Kg.
Huder	30 192 Styk	£ 17 260	3 821 447	1 882 620
Kaninskind . .	7 501 864 ”	” 31 905	?	?
Preserveret Kjød	2 081 070 lbs	” 54 211	?	121 469
Bark	4 028 Tons	” 38 883	?	1 297 460
			(126 Hektoliter)	?
Antimon	85 ”	” 2 127	?	?
(Malm og Regulus)				
Tin	?	” 5 975	250 587	121 190
Vin	225 517 Gall.	” 54 850	4 355 251	2 996 924
Druebrændevin .	35 483 ”	” 22 406	1 032 174	?
Glycerin	50 287 lbs.	” 1 271	?	87 093

En Hovedfordel, som vilde opstaa ved, at Hjemlandet ialfald for nogen Del tog sin Betaling for den til Australien exporterede Trælast etc. i derfra hjemførte Varer, vilde være Indsparingen af en betydelig Mængde af den Kurtage, som nu maa betales for Remisserne. Hvormeget denne Besparelse vilde andrage til, er ei let at nøjagtigt angive, men den vilde sikkert blive betydelig nok til i mærkbar Grad at lette Afsætningen af vore Produkter hertil.

Om i det foregaaende ansees paavist, at der er Rum for regulær direkte Fart mellem de forenede Riger og denne Koloni, bliver det næste Spørgsmaal, hvorvidt en Damp- eller Seilskibslinie kan ventes at ville vise sig mest regningssvarende. Besvarelsen heraf er ei let, og en Dampskibslinie vilde antagelig bidrage mest til at udvide vor australiske Handel; men man skulde være tilbøielig til at tro, at fra Rederstandpunkt en Seilskibslinie, ialfald for det første, vilde være at foretrække. Vistnok ere de fleste tidligere engelske Klipperskibslinier paa Australien efterhaanden gaaede over til at blive Dampskibslinier, men endel af dem bibeholdes dog i væsentlig uforandret Skik og besørge fremdeles for en større Del Transporten af tunge og mindre værdifulde Varer. Da Exporten fra de forenede Riger væsentlig vilde komme til at bestaa af saadanne Varer, turde dette for os være en Grund til at foretrække Seilskibe, hvortil kommer, at man, om Seilskibe benyttes, altid vil have Adgangen til at fylde op med Trælast, en Vare, der kun undtagelsesvis vil kunne bære en for et Dampskib lønnende Fragt, men som passer udmærket sammen med tungt Gods, saasom Jern, Sten, Cement og Kridt. Nogen betydelig Passagertrafik fra de forenede Riger kan neppe paaregnes, hvorfor man, dersom Dampskibe foretrækkes, turde tilraade, at disse, i Lighed med Hamburgerliniens Skibe, kun indrettes for Mellemdækspassagerer, samt lægge sin Rute syd om Afrika og ikke gennem Suezkanalen.

For Tiden afgaa regelmæssigen hver Maaned fra Melbourne til Europa 5 Dampskibe tilhørende engelske Linier, hvorhos nogle andre engelske Linier regelmæssigen lade sine Dampskibe ankomme hertil fra Europa, men udenfor Uld- og Hvedesaisonen (Aarets første og sidste Maaneder) søge Returlast fra andre Lande. Tvende tyske Linier, udgaaende fra Bremen og Hamburg, begge anløbende Antwerpen og førstnævnte tillige Genua, samt en Fransk med Marseille til Udgangspunkt, samtlige med maanedlig Afgang, underholde Fart paa Melbourne og Sydney. Derhos findes to engelske Seilskibslinier, af hvilke i senere Tider enkelte Skibe leilighedsvis have konkurreret om Trælastfragterne hertil fra de forenede Riger.

Endelig findes Dampskibslinier til Indien, China, og nu senest ogsaa til Java og Japan, sidstnævnte for japanesisk Regning, hvorhos en nylig aabnet Linie mellem Sydney og Vancouver Island maaske snart udstrækkes til Melbourne.

Det vil heraf sees, at Kolonien har faste Linier til alle de Lande, med hvilke nogen betydeligere Handel gjøres — kun ikke til de forenede Riger, hvor dog udmærkede Betingelser for en lønnende Fart synes at være tilstede.

H. Gundersen.

London.

Skrivelse dateret 24de Mai 1893.

Under ærbødig Henvisning til hvad der i Generalkonsulatets Aarsberetning for 1892, Side 279, er bleven anført betræffende Reglerne for Erlægelse af Fyr- og Bøiefgifter (light dues) for Fartøier, som anløber Havne i Storbritannien og Irland, giver man sig den Ære hoslagt at oversende Aftryk af en under den 16de dennes udfærdiget „Order in Council“, ifølge hvilken den Fritagelse for at erlægge saadanne Afgifter, som hidtil er bleven tilstaaet Dampskibe, naar disse har anløbet Havnen alene for at indtage Kul, bestemt for Fartøiets eget Brug, i dertil specielt bestemte Kasser — „bunkers“ —, udstrækkes til at gjælde, ogsaa om Dampskibet, foruden saadanne Kul, tillige indtager Proviant eller andre Skibsfornödenheder, bestemte til Brug under den forestaaende Reise. „Light dues“ skal fremdeles erlægges, saafremt det ikke nøiagtig kan bevises, at den ombordtagne Mængde Kul ikke er større end nødvendigt for, sammen med de forud ombordværende Kul, at fylde de ovennævnte Kulrum, i hvilke der aldrig føres Last, samt saafremt Fartøiet anløber Havnen for at indhente Ordre, for at losse Del af Ladningen eller for at tage ombord Post, Gods eller Passagerer.

Lübeck III*).

Aarsberetning dateret 18 September 1893.

Kiel. Det samlede Antal Skibe der i de tre sidste Aar ankom fra Norge til Kiel var: Seilskibe 2, dr. 251 Kbm., derimod ingen Dampskibe. Afgaaede til Norge: Seilskibe 8, 1 687 Kbm., Dampskibe 9, 10 963 Kbm.

I den ved Swentines Udløb i Kielerbugten liggende By Neumühlen med den bekjendte store Vand- og Dampmølle indklarede 339 Seilskibe, dr. 31 526 Kbm. og 67 Dampskibe, dr. 84 376 Kbm., deraf fra Norge 1 Dampskib, dr. 1 170 Kbm.; til Norge afgik derfra 5 Seilskibe, dr. 2 660 Kbm. og 31 Dampskibe, dr. 36 530 Kbm.

*) Se Hefte 17 Pag. 629.

Til Kiels Havn ankom følgende Antal Seilskibe i 1892: Tydske 1 202, dr. 97 100 Kbm., svenske 183, 68 442, norske 8, 2 269, danske 437, 39 990, russiske 54, 31 467, hollandske 13, 5 737, engelske 2, 617 Kbm.

Af Dampskibe: Tydske 1 381, dr. 714 735 Kbm., svenske 119, 79 198, norske 9, 13 077, danske 922, 605 004, engelske 35, 94 839, russiske 9, 3 069, hollandske 1, 3 506 Kbm.

Hele Antallet af de til Kiel og Neumühlen ankomne Skibe var 4 782, dr. 1 877 645 Kbm. Summen af ankomne og afgaaede Skibe var 8 692, dr. 3 501 785 Kbm. og indehavende Last 1 021 883, mod 1891, 9 853, dr. 3 489 318 Kbm. og indehavende Last 1 092 927. Nedgangen mod 1891 var 12 pCt. i Antal Skibe og 6 pCt. i Last, deraf for Seilskibe resp. 24 pCt. og 15 pCt., hvorimod Dampskibenes Drægtighed tiltog med 3 pCt. I Gjennemsnit var ethvert til Kiel ankommende Seilskib ladet med ca. 53 pCt. af hele Drægtigheden, og hvert Dampskib med 25,4 pCt.

Isforholdene var i Vinter meget ugunstige for Kiels Søfart. Postdampskibene maatte indstille sine Reiser til Korsør den 12te Januar og Dampskibsfarten paa Storebelt og til Østersøen blev først mod Slutningen af Februar fuldkommen fri.

Den store Handelsrørelse i Kiel er som bekendt hovedsagelig indskrænket til Trævarer, Korn, Smør og Stenkul.

Af Trævarer indførtes:

	1892.		1891.		1890.
Fra Sverige	Kbm. 53 534	Kbm.	49 236	Kbm.	56 443
„ Norge	„ 226	„	1 029	„	797
„ Finland og Rusland	„ 25 413	„	29 127	„	24 288
„ de gamle preussiske					
Provindser . . .	„ 36 913	„	48 883	„	45 787
„ andre Havne . .	„ 1 894	„	2 848	„	3 897

Kbm. 117 980 Kbm. 131 123 Kbm. 131 212

Derhos indførtes, især fra Rusland og de gamle Østersøprovindser 436 880 Kg. Jernbanesviller.

I Trælsthandelen aftog Efterspørgselen, og Stemningen blev endnu mattere end i 1891, hvortil Koleraepidemien i Hamburg væsentlig bidrog. Ved Aarets Slutning var Lagrene vel forsynede, og faa Indkjøb skede for næste Aar. Importen sker især med Seilskibe og Fragterne var indtil Juli noget fastere, — 22 Rm. fra sødre og 24½ fra nordre Botten; siden faldt de stadigt til i August og September 19½ Rm. Fra Uleåborg betales om Sommeren 24—27 Rm., alt pr. Std. Fragterne for Spærrer fra svensk Norrbotten var mellem 4¼—5 Kr. pr. 31½ Kubfod.

Overhovedet beror Kiels saavel Kornhandel som Rederivirksomhed og Trælsthandel paa Importen fra Rusland. Haabet om uyt Liv i Kornhandelen efter Ophævelsen af Exportforbudet i Rusland blev tilintetgjort ved Differentialtolden paa russisk Korn (50 %).

De ved Udførselsforbudet og den i 1891 delvis feilslagne Høst i Schlesvig-Holstein opdrevne Kornpriser faldt efterhaanden, da Høsten 1892 var god og nordamerikansk Hvede tilførtes rigeligt.

Det indenlandske Forbrug af Smør antages at være i Stigende, og ved Leverance for længere Tid betales for Vintersmør 6 M. og for Sommer-smør 2 M. mere pr. Ctr. end i 1891. En stor Del af det finere Smør sælges i Hamborg, hvor det ompakkes, og under Navn af Factory-Smør udføres til Eng-

land. Man klager over, at det holstenske Smørs Anseelse derved nedsættes, og fra Berlin er udgaaet Advarsler mod denne Handel.

Efter Board of Trade indførtes fra Tydskland til Storbritannien 1892 124 233 Ctr. (à ca. 50,80 Kg.) mod 115 509 Ctr. i 1891. Gjennemschnitt-noteringerne for Kielersmør 1ma. Kvalitet, var i 1892 pr. 50 Kg. netto Rm. 97—130.

Af Kul indførtes fra Storbritannien 227 982 Tons. Heri deltog 12 tyske, 38 engelske, 14 danske og 8 norske Dampskibe, samt 2 tyske, 5 danske og 3 norske Seilskibe. Fragterne var pr. Keel fra Newcastle i April £ 4 $\frac{1}{2}$ —5 $\frac{1}{2}$, Juli £ 4 $\frac{1}{4}$ —4 $\frac{3}{4}$, November £ 5 $\frac{1}{2}$ —6 $\frac{1}{4}$. Fra Firth of Forth, April £ 4 $\frac{1}{2}$ —5 $\frac{1}{2}$, Juli £ 4—4 $\frac{3}{4}$, November £ 5 $\frac{1}{2}$ —6 $\frac{1}{2}$.

Fra Mai til Juli kunde mange Dampskibe alene finde Sysselsættelse i Kystfarten, hvilket virkede ufordelagtigt paa Fragterne.

Hele den udenlandske Fiskeimport til Kiel søværts opgives til 6 544 121 Kg. i 1892 mod 5 063 256 Kg. i 1891, 5 118 859 Kg. 1890, 4 671 802 Kg. 1889 og 2 858 775 Kg. 1888. De 35 i Kiel og dets Nærhed liggende Fiskerigerier forsyner sig mest fra Sverige, men ogsaa fra Danmark, og for en mindre Del fra Norge. Man klager over, at de faa i Halvaaret i Kiel forekomne Koleratilfælde har øvet en ufordelagtig Indflydelse ogsaa paa Afsætningen af røget Fisk. Fiskeriexporten fra Gøteborg sker især ved de to Dampskibe „Diana“ og „Flora.“

Fra Danmark indførtes 85 469 St. Svin og transiterede 22 917 St. Hornkvæg og 2 137 Faar. Da der paa Grund af de lave Kornpriser opføres flere Svin i Tydskland end før, ventes i den nærmeste Tid nedgaaende Priser. Importen af Hornkvæg ventes at ville tiltage. Hver Uge passerer gennem Kiel 4—500 St. Kvæg, der opkjøbes i Kjøbenhavn af Handlende fra Rhinegnene. Handelen med Faar var flau. Til England kan kun slagtede Faar exporteres, og Priserne er lave paa Grund af den stærke Indførsel fra Australien. I det Hele gaar Faareavlen tilbage i Schleswig-Holstein.

Kreaturindførselen fra Sverige gaar især over Lübeck og Warnemünde. Over Kiel transiterede i 1892 433 St. svensk Hornkvæg.

Kiels Handelsflaade udgjør 112 Skibe paa 93 529 Kbm., hvoraf 15 Seilskibe. Man klager over, at de i Kiel hjemmehørende Dampskibe, der er bygget for Fart paa Østersøen, ikke kan anvendes til Hvedetransporten fra Nord- og Sydamerika samt Ostindien, men at hertil større fremmede Skibe maa befragtes.

Skibsbyggeriet repræsenteres her især af de saakaldte Howaldtswerke og Germaniawerft, henholdsvis i Dietrichsdorf og Gaarden. Det første arbejdede næsten alene for Udlandet, det andet for den tyske Marine og for tyrkisk Regning. Resultatet af det førstnævnte Værfts Virksomhed i Aaret var ikke godt, og der klages meget over Konkurrencen med Storbritannien, der siges at arbejde til tabbringende Priser. Der byggedes 25 Skibe paa 6 444 Tons og 2 970 ind. Hestekræfter.

Mølleieerne klager over Konkurrence med nordamerikansk Mel, samt over at Differentialtolden udelukkede russisk Hvede. Baltische Mühlengesellschaft formalede i Driftsaaret 1892/93 57 211 Tons Hvede, men ingen Rug paa Grund af den høje Told paa russisk Raavare. Dividenden var 5 pCt. Kieler Mühle skal have givet samme Resultat.

Leonard Åkerblom.

Cadiz.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	3	827	2	263	5	1 135	-	-	2 900
” Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	18	6 203	-	-	18	6 203	-	-	71 600
” Sverige til Hovedsta- tionen	-	-	-	-	-	-	-	-	-
” Sverige til Vicekon- sulstationerne	4	1 434	-	-	4	1 434	-	-	30 200
” andre Lande til Ho- vedstationen	17	3 565	13	4 321	20	7 886	-	-	24 650
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	20	9 628	8	4 902	28	14 530	-	-	84 450
Ialt	62	21 702	23	9 486	85	31 188	52	24 203	213 200
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	8	3 179	-	-	8	3 179	-	-	44 600
” andre Lande fra Ho- vedstationen	21	4 368	5	909	26	5 277	-	-	93 100
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	28	12 961	22	9 206	50	22 167	-	-	95 850
Ialt	57	20 508	27	10 115	84	30 623	51	23 780	233 550

Af svenske Skibe ankom 58, dr. 23 181 Tons. For Reparation eller Ordre ankom 43 Skibe, dr. 19 417 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter: Af norske Skibe ved Hovedstationen Pesetas 719.60, ved Vicekonsulaterne 1 671.35, hvoraf tilfaldt Konsulen 835.68. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Pes. 952.80, ved Vicekonsulaterne 972.95, hvoraf tilfaldt Konsulen 486.47. Ialt tilfaldt Konsulen Pes. 2 994.55. Expeditionsafgifter af norske Exp. Pes. 324.40, svenske 289.40, fælles 92.50, ialt 706.30.

Aarsberetning dateret 30te September 1893.

Den norske Skibsfart udgjorde Aar 1892 ialt 129 Skibe dr. 50 735 Tons, mod 1891 182, dr. 704 840, 1890 167, 56 799 T., 1889, 176, 69 154 T., 1888, 100, 40 216 T.

De opseilede Bruttofragter var for Indgaaende: 1892, Kr. 213 200 (Dampskibe 129 000), 1891 Kr. 243 920 (D. 178 270), 1890 Kr. 249 775 (D. 112 150), 1889 Kr. 354 760 (D. 106 600), 1888 Kr. 199 720 (D. 78 000).

For Udgaende: 1892 Kr. 233 550 (Dampskibe 155 500), 1891 Kr. 534 090 (D. 354 540), 1890 Kr. 486 425 (D. 258 550), 1889 Kr. 688 000 (D. 279 950), 1888 Kr. 328 170 (D. 147 795).

Hovedstationen besøgt af 36 norske Skibe, dr. 9 151 Tons. Til Sevilla kom 24, dr. 8 354 T., til Huelva 19, 10 027 T., Sanlucar de Barrameda 3, 995 T., Sta Cruz de Tenerife 4, 2 791 T.

Til Cadiz ankom ialt 3 311 Skibe, dr. 1 672 840 T., til Sevilla 1 132, 290 434 T., Huelva 1 242, 668 382 T., Sanlucar de Barrameda 384, 153 393 T., Sta Cruz de Tenerife 1895, 1 640 667 T., Algeciras 1 512, 231 772 Tons.

Fragter. Cadiz: Trævarer fra Sverige og Finland, Seilskibe, for Bord, Battens, Planker; Ptas 58—60 pr. Std., Bjelker sh. 42/6—47/3 pr. do., Sleepers fra Bordeaux frs. 0,50 pr. Std. Vin til Stockholm, Gøteborg, Christiania og Kjøbenhavn pr. Dampskib £ 1—5—, pr. Pibe, Norge, Seil £ 1 pr. do., Finland, Damp £ 1—10—, Seil £ 0—16—0 à £ 1 pr. do., Alt med 10 pCt.

Salt til Norge, Damp Kr. 1—1,20 pr. norsk Tønde, Seil 1,10 pr. do., Finland 1,30 pr. finsk Tønde, Montevideo sh. 14—15/3 pr. Ton, Buenos Aires og nærliggende Havne sh. 17—19/3 pr. Ton, Fray Bentos sh. 20—27, Pelotas 26/6—30 sh, Rio Grande 27 sh. 6 d.

Sevilla: Trævarer fra Sverige og Finland, Seil Ptas 60—65 pr. Std., Kul fra England 7/6—8/6 pr. Ton. Cokes fra do. 12/ pr. Ton, Beg fra do. 8—9 sh. pr. Ton, Petroleum fra de forenede Stater 20 sh. pr. Ton, Korkebark til New-York \$ 0,80—1 pr. Balle, skaaren Kork do., \$ 1—1,25 pr. do., Sæbe i Kasser, do. \$ 5—6 pr. Ton, Vin do. \$ 2,50—3 pr. Pibe, Oliven, do. \$ 3,50 do., Lakrits do. \$ 4,50—4,75 pr. Ton. Mineralier til England 7/6—8/6 pr. Ton, do. Antwerpen frs. 10 pr. do., Apelsiner, England 1/9 pr. Kasse, do. Frankrige frs. 2,25 pr. do., Bly i Klumper, do. frs. 10 pr. Ton, Apelsiner, Antwerpen, frs. 2 pr. Kasse, Korkebark, do. sh. 55 pr. Ton, skaaren Kork sh. 60—65 pr. Ton.

Huelva: Trævarer fra Sverige og Finland, Seil Pes 60, Kul fra England 7 sh. pr. Ton, Cokes fra do. 8 sh. pr. do., Rujern fra do. 7 sh. 6—8 sh. do., Mineralier til Englands Østkyst 8 sh.—8 sh. 6 d. pr. do.

Bristolkanalen sh. 7—7/6 pr. Ton, do. New-York 9/6—10/6 pr. do., do. sydlige Havne i de forenede Stater og den mexikanske Bugt 11 sh. —12/6, Vin til Frankrige frs. 25 pr. 1 000 Liter.

Sta Cruz de Tenerife: Kul fra Cardiff 6/3 pr. Ton, Trævarer fra Sverige 58 sh. pr. Std., do. Norge 50—53 pr. do. Til London & Liverpool 15—20 sh. pr. Ton efter Lastens Beskaffenhed. Havre frs. 50 pr. Ton, Marseille frs. 50 pr. do., Cadiz Ptas 20 pr. Ton.

Import. Af Trævarer indførtes til Cadiz 3 689, Sevilla 10 689 og Huelva 2 759 Ptb. Std., deraf fra Sverige ialt 5 244 P. Std. og fra Norge til Sevilla 705 og Huelva 72 P. Std, Resten kom fra Finland (1 475 Std.), Frankrige (1 785 Std. Sleepers), og andre Lande.

Til Sta Cruz de Tenerife ankom fra Norge 320 P. Std. og Sverige 150 do.

I 1891 var Tilførselen fra Norge kun ialt 100 Std. (til Sevilla). Derimod var Indførselen fra Sverige i 1891 1 959 Std. større end i 1892.

Af Stav til Tønder indførtes 1892 til Cadiz 3 224 502, hvoraf fra de forenede Stater 3 171 228.

Af Baandjern for Bødkerarbeider indførtes til Cadiz 373 427 Kg. (1891, 828 311 Kg.). Af andre Sorter indførtes Takjern og Jernrør 363 680 Kg., Stangjern og Jernplader 977 090 Kg., Jerntraad, Skruer og Spiger 191 072 Kg., Jernmanufaktur 1 596 938 Kg.

Af saltet Fisk indførtes:

til Cadiz fra Norge	181 120 Kg. (1891,	198 355 Kg.),
„ England	4 012 „ (1881,	6 401 „),
„ Italien	188 „ (1891,	769 „),
„ Sevilla fra Norge	185 320 Kg. (1891,	205 525 Kg.),
„ andre Lande	1 107 200 „ (1891,	1 710 000 „),
	528 324 „	
„ Huelva fra Norge .	1 635 524 Kg. (1891,	1 710 000 Kg.),
	176 005 „ (1891,	278 565 „
	fra Skotland og Norge),	
„ Frankrige	20 645 „	
„ andre Lande	3 119 „	
	199 769 Kg. (1891,	278 565 Kg.).

Sprit. Importen til Cadiz var 1892, 2 384 213 Liter, hvoraf fra Tydskland 882 363 Liter og Resten fra spansk Amerika.

I 1891 indførtes 5 405 680 L. hvoraf 2 694 000 fra Tydskland, 210 000 fra Sverige, 37 200 fra Norge og Resten fra spansk Amerika.

Til Sevilla indførtes 406 045 L. (1891, 2 893 000 L.), til Huelva 83 653 L. (1891, 895 770 L.)

Denne betydelige Nedgang i sidste Aars Import er at søge i den forhøiede Toldtarif, som traadte i Kraft 1ste Februar, og hvorfor næsten hele Importen ankom i Januar Maaned.

Til Cadiz indførtes derhos i 1892: Byg 426 621 Kg., Ærter og Bønner 1 910 808, Hvede og Hvedemel 6 192 236, Mais 416 209, Potetes 663 480, Risengryn 1 967, Kaffe 670 779, Sukker 1 477 422, Kakao 64 010, The 1 100, Dadler 161 498, Chokolade og Konfekturner 7 185, Konserver 3 336, Smør 15 760 (deraf fra Tydskland 8 650), Æg 636 929, Ost 54 488 (deraf fra Holland 24 977), Kokusnødder 102 569, Karve 1 771 Kg., Likører 1 787 Liter, Vin 32 658, Øl 51 449 (deraf fra England 42 158) Liter, Olier 22 840 Kg., Petroleum 92 378, Tjære og Beg 2 548 717 Kg., Kul & Cokes 79 291 Tons, Rissstivelse 46 426 Kg., Svovl 204 023 Kg., Droger og Fernisser 281 836 (deraf fra England 113 224), Tougværk 103 019 (deraf fra England 94 131), raa Huder 73 503, Voxdug 9 951, Trykpapir 63 040 (deraf fra Tydskland 55 444), Skrivpapir 5 748, Tobak 3 082 764 Kg., vævede Varer 46 558, Stearinlys 7 886, tomme Flasker 1 226 491, Vinduesglas 15 575, Glasvarer 27 581, Blikplader 58 392, Kobber- og Messingarbeider 48 706, Maskiner 1 622 875, Krigsmateriel 263 376 Kg.

Af Indførselen til Huelva kan anføres: Cement 1 266 Tons (deraf fra England 1 089), forarbejdede Trævarer 35 723 Kg., (deraf fra England 21 007), Porcelænsvarer 2 585 Kg. (hvoraf fra Frankrige 2 251), Tougværk 9 651 Kg. (hvoraf fra England 6 744). Ost 2 745 Kg. (hvoraf fra Holland 2 143), Konserver 4 828 Kg. (hvoraf fra England 2 030).

Til Algeciras indførtes bl. A. 8 228 Kg. Klipfisk.

Export. Af Vin udførtes fra Cadiz 31 624 343 Liter, hvoraf til Frankrige 11 791 226 L., til England 10 248 678 L., Norge 12 477 L. Fra Sevilla udførtes ca. 9 Mill. L., fra Huelva ca. 19 Mill. L. og fra Sanlucar ca. 1 200 000 L.

Af Salt var Høsten ca. 100 000 Læster netto af særdeles god Kvalitet, hvorimod Kvantiteten var under middels paa Grund af kjøligt Veir.

Prisen var Ptas 27,50 pr. Læst, indtil 28de August, da det omsider lykkedes Exportørerne, der kun har Affæren i Kommission, at formaa Saliueierne, der danne Saltassociationen, til at nedsætte den til Ptas 24, hvilken Pris fremdeles gjælder.

Exporten var i 1892 64 386 Læster udenrigs og 14 952 do. indenrigsk, ialt 79 338 Læster (à 2 $\frac{1}{8}$ eng. Ton).

Til Norge udførtes i 1892 2 474 Læster og i 1891 3 132 Læster.

Det i Sanlucar producerede Salt kan i Godhed ikke maale sig med Saltet fra Cadiz, især fordi Havvandet ved Sanlucar er opblandet med Vand fra Floden Guadalquivir, samt fordi der ved Indhøstningen benyttes Bønder, uden tilstrækkelig Indsigt i dette Slags Arbeide. Prisen var ved Aarets Begyndelse Ptas 27,50, og ved dets Slutning Ptas 26 pr. Læst.

Olivেনolie. Exporten var fra Cadiz 6 146 083 Kg. Sevilla 16 543 972 Kg., Huelva 21 186 Kg.

Af Oliven udførtes fra Cadiz 2 244 173 Kg. og fra Sevilla 5 836 240 Kg.

Malm fra Huelva. Fra England indførtes til Fabrikation af precipiteret Kobber i 1892, 29 488 Tons Takjern. Exporten var 894 174 Tons Kobbermalm, 12 643 do. rostet do., 33 706 precipiteret Kobber, 10 410 Tons Manganmalm, 2 010 Tons Bly i Klumper, 1 025 Tons Kviksølv, 38 121 Tons Jernpyrit, 104 Tons Antimonmetal, 585 Tons svovlholdig Blymalm.

Af Exportartikler fra Cadiz kan nævnes: Hvede og Hvedemel 39 786 Kg., Ærter og Bønner, 1 356 173, Hvidløg 94 673, Mandler og Nødder 13 455, Anis 7 865, Kanariefrø 368 978, Risengryn 55 521, Tunfisk i Olie 432 442, Sardiner 100 556, Fisketran 70 075, Safran 2 312, Kastanier 160 841, spansk Løg 37 994, Karve 23 374, Konserver 136 357, Chokolade og Konfekturner 35 007, Dadler 1 170, Granatæbler 4 690, Figen 942 313, Apelsiner 57 903, Rosiner 25 593, Vindruer 28 036, Grønsager 835 587, Poteter 411 152, malet Peber 39 822, Lakrits 34 770 Kg. Spritvarer 368 915 Liter, Likører 12 705, Æddike 71 163 L., Tjære 390 072 Kg., Korkebark 95 439 Kg., Flaskekorke 19 164 000 St., Gjødningsstoffer 172 487 Kg., Ben 388 586, Sæbe 8 249, Spillekort 43 375, Vinsten 442 704, vævede Varer 3 034, tomme Flasker 1 295 574, tomme Sække 468 180, Porcelænsvarer 56 455, Fajancevarer 2 400, Jernarbejder og Maskiner 2 398 889, Sølv malm 9 144 596, Bly i Klumpe 4 160 208, Blyhagl 30 000, Møbler og Trævarer 88 612, Tryksager, alle Slags 10 909 Kg.

Fra Sevilla udførtes især Kork, Metaller og Sydfrugter.

Fra Huelva udførtes især Sydfrugter, Sardiner, Vinsten, Kork og Spritvarer, fra Algeciras navnlig Kork og Mel.

Kurser: Middelkurserne var i Aaret: Cadiz paa London 8 D. V. Ptas 28,50 = £ 1. Paris P. 115,60 pr. 100 frcs. Sevilla P. 28,40 pr. £ 1, 115,50 pr. frcs. 100, Huelva P. 28,50 pr. £ 1, 115,70 pr. frcs. 100, Sta Cruz P. 28,90 pr. £ 1, 116,58 pr. frcs. 100.

Karantæne. For Tiden er der følgends Lazarether i Spanien for obligatorisk Karantæne: San Simon i Vigo, Sta Maria de Oza, Coruna, Pedrosa i Santander og Mahon i Mahon.

Foruden den tilfældige, er der foreskrevet permanent Karantæne fra samtlige Havne i den mexikanske Bugt, La Guayra, Costa Firma og Antillerne for gul Feber, naar Skibene afgaar fra disse Steder mellem 1ste Mai og 30te September. For den øvrige Del af Aaret er de fritagne.

Med norske Skibe paamønstredes i Aaret 2 og afmønstredes 2 Mand.

Af skandinaviske Undersaatter er bosat 1 Nordmand i Cadiz, og af Svenske i Cadiz 11, Huelva 6 og Las Palmas 1.

C. Segerdahl.

Helsingfors.

Skrivelse dateret 28de September 1893.

Fra Norge indførtes til Finland i 1892 Varer til Værdi 891 099 mod i 1891 395 038.

Heraf var Sild, saltet, ikke hollandsk, Kg. 2 087 781, Værdi Fm. 417 557 (1891 Kg. 1 559 510), anden saltet eller røget Fisk Kg. 2 220, Fm. 3 774, Graasider eller Sei Kg. 303 207, Fm. 106 122, anden tørret Fisk Kg. 510, Fm. 357, Rugmel Kg. 1 624 351, Fm. 357 357, Papirtapeter og Border Kg. 898, Fm. 2 694, Tran og Spermacet Kg. 2 274, Fm. 1 364, Spiger af 5 cm. Længde og derover, Kg. 3 500, Fm. 1 155.

Fra Finland udførtes til Norge for Fm. 61 656 mod i 1891 for Fm. 52 910. Heraf var Ved og Trælast Kbm. 745, Værdi Fm. 14 754, Tjære Hl. 493, Fm. 6 902, 1 Seilskib til Værdi Fm. 40 000.

Den betydelige Stigning i Importen fra Norge vedkommer især Artiklerne Rugmel og Sild samt Sei. Den førstnævnte Artikel, der nu for første Gang er indført fra Norge paa det finske Marked, især gennem Møllerne ved Moss, og som her i Landet har lykkedes at vinde fortjent Anseelse, synes ogsaa i dette Aar her at finde god Afsætning.

Af Spræng- og Tændstoffer, der i tidligere Aar har udgjort en staaende Importartikel fra Norge, og som i 1891 repræsenterede en Værdi af ca. Fm. 25 000, var der derimod ingen Indførsel i 1891.

Den forøgede Tilvæxt i Importen fra Finland til Norge falder udelukkende paa et solgt Seilskib, hvorimod Trævarer viser en Nedgang af ca. 32 000 Fm. mod 1891.

Hele Indførselen fra Sverige var Fm. 9 088 521 mod Fm. 10 207 752 i 1891.

M. Bjørnstjerna.

Indhold: **Cadiz** S. 802. — **Havre** S. 791. — **Helsingfors** S. 806. — **London** S. 799. — **Lübeck III** S. 799. — **Melbourne** S. 792.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1892 m. M.,

No. 23.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1893.

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

Indberetning til Indredepartementet fra kommerciel Stipendiat Johan Lie af 9de Oktober 1893 om nye Markeder for Fisk m. m.

Ved kongelig Resolution af 19de November f. A. blev jeg naadigst bevilget et af de kommercielle Stipendier, og har nu den Ære at afgive min ærbødige Indberetning.

Min Reise har iaar omfattet Hamburg, Rostock, Barth, Gøteborg, Halmstad, Malmø, Kjøbenhavn, Stralsund, Berlin, Wien, Budapest, Plojehti, Braila, Galatz, Roman, Botuschany, Jassy, Krakau, Podgorze, Oderberg, Breslau og Stettin.

Bedre orienteret iaar i Forholdene, gav jeg mig længere Tid denne Gang med at undersøge og arbeide for Forretninger paa

De nye Markeder for Sild etc.

Til Rumænien blev ifjor indført hovedsagelig af enkelt Firma ca. 3 500 Tønder Vaarsild, omvirket som Full.

Denne Omgjøring af norsk behandlet Sild til skotsk, besørgedes her i Norge under Kjøberens Veiledning for en større Del, og Varen blev dels indført over Stettin dertil og dels sendt via Antwerpen, directe til Galatz.

Importørerne havde i den første Tid tjent meget paa sine Hovedsalg, men saa var imidlertid uventet en stor Fangst af en Fiskesort „Lackerda“ foregaaet, der havde bevirket at en Rest var bleven liggende Sommeren over, hvorpaa kanske Tab opstaar. Alt Salg af salt Fisk ophører i den varme Aarstid for igjen at begynde i September og October.

Jeg havde ikke Anledning at besigtige dette Parti, men har Grund til at tro at Silden ikke er passet godt og i Løbet af Sommeren er blevet lagetør. Til denne Formodning er jeg kommen ved at bese et andet Parti indført directe fra Norge -- Varen sagdes at være ankommen dertil lagetør. I et Skur, hvor Silden laa udsat for en tropisk Varme, havde Modtageren ladet den omsalte men antagelig forsent, til at forhindre Bedærvelse. Nu var den lagebrændt og ubrugelig.

Dette mislige Forsøg havde gjort Modtageren saa ængstelig, at han strax før min Ankomst havde refuseret et lidet Prøveparti Vaarsild (som Full), sendt ham i Consignation, fordi han ikke dristede sig til at udlægge den høie Fragt og Tolden paa en Vare, som han ikke paa Forhaand kunde faa besigtige.

Conossementet var af Modtageren, der boede i Braila, returneret til Afladeren og det kostede mig derfor nogen Overtalelse at bevæge den engelske Capitain, der netop var ankommen til Galatz for at losse endel af Ladningen, til at tillade Besigtigelse der. Uden Legitimation tillod han dog, at jeg aabnede nogle Tønder, hvoraf jeg udtog Prøver, og overbeviste Modtageren om, at den ankommende Vare var god og fik ham derved at gjøre Udlægget samt modtage Varen. Capitainens Imødekommenhed sparede mig for at gjøre et unødigt forlænget Ophold i Braila af 8 à 10 Dage for at oppebie Skibets Ankomst dertil, og Afladeren sparedes megen Ulempe.

Sammen med Modtageren udvalgte jeg til meget billig Leie et særdeles kjøligt Kjelderrum for Lagring af Silden, indtil Salg i September, October kunde finde Sted, da vore Bestræbelser at placere Silden paa Levering ved Ankomsten ikke lykkedes.

Det gjorde et ubehageligt Indtryk paa mig at bemærke, at Exportøren af dette Parti havde gjort Pakningen saa slak, at Lagen ved let Tryk flød over Silden.

Dette Kniberi med løs Pakning af saa billig Vare som Vaarsild er ganske uforstaaeligt, da den imaginaire Besparelse neppe udgjør nogle Øre pr. Tønde, og havde man her ompakket, som jeg helst vilde have anbefalet, saa vilde alene Dagløn for uøvede Folk have været 7 frcs. pr. Dag.

Min Erfaring om, at Sild conserveres længere i varm Temperatur ved at ligge fast pakket, havde jeg nu Anledning at faa stadfæstet; thi jeg fandt i dette Tilfælde Lagen omtrent halvkogende, og dette kan jo ikke undlade at skade vor Sild, naar den ligger paa de hede Lagere i Udlandet.

For nu at faa Ordres udover dette Parti, som jeg anseer sikkert vil blive solgt førend October, maatte jeg forsikre Kjøberen om en strammere Pakning, og fik derved nogle Firmaer i Braila, Galatz, Jassy m. Fl. at give endel smaa Ordres.

Saaledes besøgende de fleste Sild & Fiskeforretninger i Galatz og andre Steder i Rumænien blev jeg opmærksom paa en Art Smaasild, ankommen fra Middelhavet, som jeg tror man her fra Norge kan concurrere med.

Denne er som vor 5 Stregs Sild af Størrelse, er godt saltet, rødlig i Kjødets, antagelig frembragt ved Salpeter og haardt presset i smaa Foustager.

Jeg mærkede mig nøie Emballagens Udseende, tog nøiagtig Maal deraf og undersøgte Lægningen af Silden for at der kan gjøres et Forsøg dermed; thi denne Vare omsættes i store Partier og betales med høie Priser.

Lack er da

er en Fisk, lignende vor store fede Høstmakrel, der i Aarrækker var forsvunden, men som nu i sidste Aar fremtraadte og fangedes om Høsten i store Mængder i Archipelagus. Den skjæres nu i Tværstykker, saltes rund og solgtes for Spotpris. Jeg er lovet Prøve heraf, og vil have min Opmærksomhed henvendt paa, om dette Fiske kan udnyttes for norsk Regning, naar Fisken bliver behandlet som vor Høstmakrel nu for Tiden.

Tran

er en Artikkel, som man hidtil havde faaet sin Forsyning af fra Grækenland og Sortehavskysterne. Med brun og brunblank Vare kan vi gjøre

Forretninger i Rumænien, om vi stiller vore Conditioner, som de der ønske.

Jeg medbragte endel gode limiterede Prøveordres paa denne Vare, hvorfor Kjøberne vilde give sine 3/m Accepter imod Udlevering af Documenterne, og jeg havde confereret med Bankfirmaet Schwab & Co. i Galatz om Kjøbernes Soliditet og faaet Løfte om Accepternes Discontering. Udførelsen af disse Ordre har imidlertid stødt paa Vanskeligheder, da de norske Exportører ikke har villet gjøre Forsøget uden imod Rembours. Omendskjønt jeg selv gjorde forgjæves Forsøg paa denne Dækningsmaade, som Rumænierne er uvante at give, saa har jeg dog paany maattet gjøre Forsøg dermed.

Rundfisk & Klipfisk.

Som jeg meddelte ifjor, bruges ikke store Kvanta af tørret Fisk i Østerrig-Ungarn & Rumænien, men mindre Partier kan dog omsættes der til gode Priser.

Jeg medbragte fra Rumænien en Prøveordre paa Klipfisk fra Firma, der tidligere har importeret fra Frankrig, og er nu denne under Udførelse.

Flachfisk (Platfisk) kan finde et godt Marked i Østerrig og Indlandene forøvrigt.

Tilvirkningen af saadan flekket usaltet tørret Fisk bør man lægge sig mere efter, da den betales betydeligt højere end Klipfisk.

Skaaren Smaasild

er en Forretning, der betydelig tiltager i Østerrig-Ungarn og Galizien. Iaar har flere nye Fabrikker i disse Lande meldt sig hos mig om stort Behov, og fra forskellige Firmaer har jeg kunnet sende større Ordres hjem til Norge.

Om Tilvirkningen deraf henholder jeg mig til min Beretning af 10de Juni f. A. kun skal jeg gjentage, at de Størrelser, som er mest passende til de nævnte Egne, er 17/18 & 17/19 Centimeter. Jeg vil altid være til Tjeneste med at anbringe Tilbud af disse Størrelser.

At sende skaaren Sild til Stettin og Hamburg usolgt maa jeg fraraade; thi paa denne Maade vil det ofte hænde, at Lagerne der ophobes, saa der maa sælges med stort Tab — Fabrikanterne faar derved den Mening, at disse Priser giver Afladerne Fordel, og limiterer sine directe Ordres i Forhold dertil.

Saltet Kveite

befriet fra Ben undtagen Rygbenet, og skaaren i Tverstykker i ca. 6 Centimeters Bredde vilde godt gjennemsaltet og dernæst efter passende Tids Forløb igjen omsaltet kunne skaffe sig et Marked i Sydeuropa.

Et udenlandsk Firma gjør Forsøg dermed og forsaavidt Resultatet viser sig heldigt, maatte deri fra Nordland, Søndmøre eller Island være en Forretning at gjøre.

Caviar og Torskerogn.

Jeg berørte ifjor i min Beretning norsk Caviar af Torskerogn, som en Artikkel, der turde finde Marked i Tyskland og Østerrig-Ungarn, hvor

Caviarforbruget er saa stort, men kunde ikke udtale mig noget bestemt derom, da jeg manglede Prøver.

Jeg har senere sendt saadanne, men disse syntes ikke at tilfredsstille tysk Smag, enten fordi den var for stærkt saltet, eller fordi den ogsaa er røget.

Iaar havde jeg Anledning til at conferere om denne Sag med Chefen for et stort Fiskefirma, der har Filialer i Ungarn, Galizien og Rumænien og stadig bereiser det sydlige Europa, og han sagde mig, at han ikke var i Tvil om, at der for vor Torskerogn maatte findes et bedre Marked saaledes end ved at sende al vor Rogn som Fiskeføde til Frankrig.

Han opgav mig, at Varen maatte behandles saaledes:

Den friske Rogn befries for Hud og Trevler, hvorefter man trykker Kornene gennem et Sold. Efterat have ladet endel af Fugtigheden løbe af, salter man 16 à 17 Kilo med $2\frac{1}{4}$ à $2\frac{1}{2}$ Kilo Salt. Den pakkes i $\frac{1}{2}$ Tønder.

Vil nogen gjøre Forsøg med at tilvirke Prøve af saaledes behandlet Rogn, vil jeg søge finde Kjøbere for større Partier deraf.

Hermetiske Fiskevarer

har paa Continentet store Vanskeligheder at beseire i de høie Toldsatser, og efter min Mening vil det ikke være muligt i større Scala at vinde Indgang dermed, uden at de større Fabriker her i Landet opretter Filialfabrikker, der for Toldbesparelsens Skyld forskaffer sig lindsaltet Brisling etc. herfra.

I Berlin er for Øieblikket til Salg den bedst indarbejdede Fabrik, fordi Eieren vil trække sig tilbage til en for hans Helbred roligere Stilling.

Denne Fabrik kan med Maskiner, Medaljer og med sine over 2 000 Kunder overtages for en Sum af 25 000 Mark og vilde Eieren være villig til at arbejde et halvt Aar i Fabrikken for at vise sine Arbeidsmethoder og for at indføre en Kjøber til alle sine Kunder.

Tilvirkning af Ansios og Appetitsild er større Artikler i Forretningen, og jeg tror derfor, at en yngre norsk Mand med Dygtighed og noget Kjendskab til Forretningen vilde kunne skaffe sig en smuk Levevei saaledes i Berlin. Ved Siden af en saadan hermetisk Fabrik vil der ogsaa i Berlin være et stort Feldt for Ompakning af fin norsk Fedsild og skotsk Matjes og Salg deraf i smaa Collys; thi paa mine Besøg hos de større Sildehandlere der, erfarede jeg desværre, at man havde alene gjort skotsk Fullsild til sin Hovedforretning og næsten ikke førte norsk Fedsild. Sorteringen og Pakningen af norsk Fedsild gav dem formeget Bryderi.

De Priser, som Fabrikken noterede for sine Varer, forekom mig meget høie.

Om Export af fersk Fisk til de tyske Markeder

bemærkes: Hyse (Kolje) er en Artikkel, som allerede har vundet Indgang og sælges nu i temmelig store Kvanta; for de finere Fiskesorter, Lax etc. vil Markedet kunne udvides, naar man pakker omhyggeligt, saa Fisken kommer appetitlig frem og der regnes med de stadig forbedrede Kommunikationsmidler. Et Forsøg i større Maalestok med Export af fersk Sommersild til tyske Markeder vilde efter min Formening ikke være lønnende, uden under den Forudsætning at Exporten er kombineret med et Røgeri i Tyskland, der lige ved Ankomsten kunde fordele Varen som røgt, stegt

eller i anden Form, og øieblikkelig pr. Jernbane bringe den udover paa Indlandspladsene. Bragt paa Markedet i raa Tilstand og solgt paa Fiskemarkederne, vilde antagelig Varen have et altfor uappetitligt Udseende, til at den kunde vinde Indgang. Et stort tidsmæssigt Røgeri i Stralsund har været tilsalg, og er antagelig endnu ikke solgt.

For Fiskemel

syntes man ikke at have faaet bedre Smag, siden jeg ifjor leverede Prøver paa forskjellige Steder.

Jeg tror dog, at vi i anden Form vil kunne finde Indgang for Fiskemel og Fiskefarce. I Form af

Pølser

skal der være gjort smaa Forsøg dermed, der havde tildraget sig Opmærksomhed.

Fiskelim

søgte jeg overalt, hvor jeg havde Anledning, at henlede Opmærksomheden paa.

Norsk Hesteskosøm

syntes være godt søgt i Rumænien. Jeg kan om ønskes opgive Firmaer, der gjerne vil virke for Salg af denne Artikkel.

Saltede Faaretarme

er en Artikkel, som paa Continentet kan finde et Marked og kan blive en liden Industri for Enkeltmand.

Jeg forhørte derom for en Tilvirker og gav ham Oplysninger om Maa-den, hvorpaa de skulde tilvirkes for Pølsefabrikationen, som og for Fremstilling af Strænger, samt ad hvilke Veie Handelen etc. foregaar med dem.

Tørrede medikamentøse Planter

mente en Wienerapotheker, hvis Conference jeg søgte, vilde have stor Udsigt til at kunde finde et Marked paa Kontinentet, grundet paa de Fortrin, de nordiske Landes Varer havde.

Tangaske

mente man ogsaa til Kontinentet kunde blive Gjenstand for en Forretning. Som bekjendt foregaar vor øgende Tilvirkning af Tangaske hovedsagelig for Skotland. Man lovede mig Oplysninger om Pris etc., om jeg vilde sende Prøver. Jeg har allerede henvendt mig til Tilvirkere paa Stavangerkanten, og kan først udtale mig om dette Produkts Indførelse paa Kontinentet, naar jeg sidder inde med fuldstændigere Oplysninger.

Under min Reise besaa jeg paa Foranledning af en Stenhugger et

Stenbrud

ved Halmstad.

Meget interessant var det at erfare, hvor store Ting der med Foretagsomhed kan udrettes med en forholdsvis liden Capital.

Her var ca. 350 Arbeidere daglig beskæftiget, der tjente op til 3 Kr. pr. Dag, og Driftsherrernes Udlæg bestod da hovedsagelig i disse Arbeidspenge, almindelige Mineredskaber og Krudt & Dynamit.

Hver af Arbeiderne havde sit Skur, hvori de havde en Tønde fyldt med Stengrus, der dannede et passende fast Underlag, hvorpaa Tilpudsning af Stenen kunde foregaa.

Kløvningen af Stenen foregik meget simpelt ved at meisle Huller efter en Linie, og paa hver Side af Hullernes Vægge at indføre to Jernbaandstumper, hvorimellem saa en Jernkile indførtes for Sprængning.

Ved Bestyrerens velvillige Oplysninger blev jeg ogsaa gjort opmærksom paa den Nøagtighed hvormed de forskellige Gade-, Kant-, Trottoirstene blev sorteret for de forskellige tyske Byer.

I et Stenhuggeri i København erfarede jeg at norsk Marmor havde tildraget sig dets Opmærksomhed, og en af Formændene sagde mig, om større Sendelser bekræftede, hvad Prøverne havde vist, vilde derfor blive god Anvendelse.

Stenmosaik. Tilvirkningen tildrog sig min Opmærksomhed, fordi jeg saa, man havde under Knusning Stensorter, som det forekom mig at have seet i Norge, og Eierne var saa opmærksomme at vise mig om i sin Fabrik.

Den knuste Sten bliver lagt i Former efter de forskellige Farver og Mønster, man ønsker, og forbindes saa med Cement.

Jeg omtaler Stenindustrien og mit Besøg ved disse Værksteder, fordi jeg ogsaa havde Anmodning om at søge Marked for norske Stenheller. Jeg henvendte mig om Raad hos disse Fagmænd, men fik den Oplysning, at da Heller ikke bruges til Fortaugstene, og man nu kunde cementere Kjelder-gulve ligesaa billig, var der intet at gjøre dermed.

Hurtig Saltning

er en ny Saltemethode, man senest anvender i Tyskland.

Hensigten hermed er med mindre Salt at presse dette saa hurtig som muligt til alle Dele i Kjød & Flæsk. Jeg antager, at denne Methode ogsaa maa kunne anvendes paa Fiskevarer, hvorved de kunne fremstilles betydeligt mindre saltede, ligesaa holdbare og derved komme i bedre Overensstemmelse med tysk Smag.

I Wien besøgte jeg et teknisk Museum

hvor man havde Anledning at se de forskellige Haandværk i de forskellige Udviklingsstadier.

Da jeg erfarede, at Museet nærmest var oprettet for Eleverne i en dertil knyttet Haandværks og Industriskole, saa modtog jeg gjerne Skolens Plan, fordi jeg erfarede, at den med store Tilskud bød Haandværkere og Industridrivende en billig og praktisk Uddannelse i alle Fag.

I et Handelsmuseum i Wien, som jeg besøgte, havde alle de Lande, med hvem Østerrig havde Handelsforbindelse, sine Afdelinger med Prøver af deres forskellige Fabrikater etc., og kunde saaledes Kjøbmænd og Fabrikanter studere disse Landes Fordringer og Smag og anlægge sine Dispositioner derefter.

Idet jeg foran har gjort Rede for de Ting, der særlig har vakt min Opmærksomhed, tillader jeg mig følgende Bemærkninger om vore Exportforholde i Almindelighed, forsaavidt Fiskeforretningen vedkommende.

Det har altid været en Feil ved vor Nation, at vi har vist Mangel paa Beslutsomhed og en vis Utilbøielighed i at betræde nye Baner. Vi ved jo, at vi ikke er i Besiddelse af den Capital, at vi kan følge med paa nyttige Reformersaa hurtigt og med saadan Kraft som andre Nationer, naar det gjelder Udnyttning af Næringsveiene.

Man har derhos i altfor stor Grad valgt at optræde for sig selv og for egen Regning, og Sammenslutning af Capital til Iværksættelse af større Foretagender, særlig paa Vestlandet, kjendes neppe udenfor Skibsrederiet — en Forretning, der i enkelte Aar kan give Udbytte og derved lokker til sig Capital, medens det optjente Udbytte i andre Aar gaar tabt i Form af Værdinedsættelser.

Ved at vise tilsvarende Interesse for Fiskerinæringen, der for Tiden er fuldt saa naturlig for vort Land som Skibsrederi, vilde Fiskerinæringen tilføres mere Kraft, og Forretningslivet vilde i det hele taget ikke gaa i saa ensidig Retning som nu.

Foruden større Capitaltilslutning og Interesse kræves ogsaa til Fiskerinæringens Fremme en

Reform i vore Exportforholde.

Som jeg paapegede i min Beretning fra ifjor, har jeg ogsaa iaar gjort den Erfaring, at

Vi ved at fortsætte vore uregelmæssige Maader at skibe paa mere og mere taber i Concurrencen med andre Nationer, der følger bedre Tiden.

At vi forcerer vore Skibninger paa Tider, da man i Udlandet i Regelen har mindst Behov for Sild, og enten ved Skippersalg eller Consignationer saaledes fremtvinge Salgene, at vi selv bringe os Priserne ned.

Vi maa først og fremst indrette vore Skibninger efter vore Kunders Ønske. Exportøren bør vide, at Rusland, Østerrig, Rumænien og i det hele taget Indlandene fordrer Fullsild (Østlands eller Vaarsild med Rogn og Melke) og at Pakningen maa være betydeligt fastere, end den man almindelig leverer.

For videre Salg og Lagring er den russiske Importør f. E. nødsaget til at paapakke vor Sild 10 à 15 % pr. Tønde.

Den unødige Lage, som maa borttappes, maa betale Fragt og fuld Silde-told, og derhos har Importøren Bryderiet & Omkostningerne med Paapakningen, som han selvfølgelig tager sig betalt for ved Fastsættelse af Prisen.

Er nu ogsaa Tønderne daarligere, har Kjøberen ved Sendelse til sine Kunder enten at udbedre Tønderne — et Arbeide i Udlandet ligesaa kostbar som en ny Tønde i Norge, — eller ogsaa at resicere Reclamer hos sine Kunder, og undres kan man derfor ikke over, at Skotterne for længe siden og Svenskerne snart har distanceret os.

Selv om Svenskerne i sit Hjemland og tildels Tyskland af gammel Vane tager vor letpakkede Sild, vil det ikke være til Skade for os, om vi gennemførte en bedre Pakning. Hver Forretningsmand vil vide at vurdere en saadan Forbedring.

Det er min Mening, at de Interesserede i Sildebedriften bør snarest mulig slutte sig sammen og arbeide for en Normalpakning for Sild exporteret til Udlandet; thi saa billig som Sild i de senere Aar har været, bør der ikke spørges om nogle Øre for at levere en tilfredsstillende Pak-

ning. Vi maa derhos have ligesaa bestemte Regler om Sildens Størrelse. Dette kan ske ved at de forskjellige Mærker skal holde en vis Længde angiven i Centimeter eller vist Antal Sild pr. Tønde.

Vil en enkelt Aflader afvige fra saadanne almene anerkjendte Regler, faar han selv løbe Resicoen deraf i Tvisttilfælde i Udlandet.

Bestemte Regler for god Pakning, Sortering, Kvalitet, Emballage

vil efter min Mening fremmes heldigst gennem Oprettelsen af et velordnet Vragervæsen.

Vi vil ad den Vei faa en sikker og paalidelig Handelsbasis for vore udenlandske Underhandlinger.

Vedblive vi fremdeles at forvirre Begreberne hos vore udenlandske Kjøbere ved snart at sende Tønder med 80 Kilos Nettoindhold, snart med 100, en Gang at levere KKK med 8—900 Sild pr. Tønde, en anden Gang med 6 à 700 og en tredje Gang med 400, gjør vi os Forretningen besværligere og bliver vore Concurrenter mere og mere underlegne.

Jeg henstiller indtrængende til vore Fiskeriauthoriteter i Enighed at virke til Indførelse af disse nødvendige Reforme.

Et Arbejde som dette tror jeg heldigst vil kunne lægges i Dhr. Fiske-riinspektørers Hænder.

Vore Salgsforholde.

Ved gennem Tiderne at skibe saa upaalideligt, tildels ureelt, har vi aldeles selv tabt al Indflydelse paa Salgene af vore Varer, og paa Commissionairerne i Udlandet beror nu omtrent udelukkende vort Ve og Vel i Forretningen.

De forannævnte Uregelmæssigheder har skabt disse Tilstande, at ingen kan købe af os, hvad de ikke selv kan se — med andre Ord de har tabt Troen paa os — og vi er nødt til at maatte benytte Mellemmænd i Udlandet, for at disse kan overbevise Kjøberen ved hvert enkelt lidet Kjøb, hvorledes Varen i hver enkelt Tønde fra øverst til nederst er.

Hvor respectable og reelle de Commissionairer end er, og hvor godt de end maa antages at være ajour i Forretningen, saa er det dog klart, at de har sin første Fordel i at udbringe sin Commission af Salgene og skaffe sig Kunder for en stor Omsætning.

De kan lidet tage Hensyn til vore Indkjøbspriser og maa rette sig efter sit Markeds Tilstand, men den Concurrence som opstaar imellem flere Commissionairer, ja imellem to Nabobyer med en Kundekreds, vil lettere bidrage til, at Priserne kastes lavere og lavere, da alle gjerne vil omsætte mest mulig, afvikle hurtig og tjene sin Provision.

Commissionairer vil vi altid være nødt til at benytte, men nu overfører vi vore Lagere til Commissionairerne, gjerne paa Tider da man kan forudsætte, at de for længere Tidsrum maa beregne os Tilsyn og Lageromkostninger med saa store Beløb, at hele den lagrende Værdi tildels opsluges deraf.

Paa samme Tid har vi selv vore Pakhuse staaende ledige og kunde lagre vore Varer deri for næsten intet. Disse Afskibninger uden Udsigt for Salg skader vor Forretning meget. Lade vi derimod vor Sild lagre rolig her hjemme, indtil vore Commissionairer kunde iværksætte Salg, kan vi gladelig betale dem en Provision.

Er nu disse Consignationer, der oftest bringer os store Skuffelser, saa farlige derved, at Sildens Kvalitet ogsaa forringes ved at ligge paa de hede Lagre i Udlandet, saa er det vistnok endnu mere forkasteligt, at vi fremdeles vedligeholde disse Skippersalg som for 100 Aar siden. Disse Skippere, mange af dem usædvanlig dygtige Tilvirkere og Indkjøbere af Sild her i Norge, hvor de er kjendte i Forholdene, vil dog mange Gange komme til kort i Underhandlingerne med oplyste erfarne Forretningsfolk i Udlandet, hvor kloge de end er i sit Stel her hjemme.

Disse talrige Agenturladninger, som hvert Foraar og Sommer, netop i den Tid, da mindst Sild bruges i Udlandet, kastes i Markedet, frembringer ved den uheldige og forcerede Maade, som Underhandlingerne maa ske paa, den største Skade, som kan ske for Forretningen.

En indbyrdes Concurrence opstaar imellem disse Skippere, om hvem der først kan placere sin usolgte Last, hvorved lavere og lavere Priser indtræder.

Hvorfor skulde vi ikke som forhen sagt heller lade Ladningerne ligge kjølig og velbevarede hjemme? Her koster Lagring næsten intet og kan ske bedre end i Udlandet. Vi kan heller vente, indtil Efterspørgsel indtræder, og imidlertid forsøge at fremkalde Afsætninger, end ligesom at ville true Ladningerne ind paa eventuelle Kjøbere.

Paagaende Salg hos tilbageholdende Kjøbere fremkalder altid vigende Priser, eg heller ikke er det til Fordel for Forretningen, at Forbrugerne daglig skal se paa vore store Lagre hos Commissionairerne.

Tilbageholdende Tilbud vil altid fremkalde bedre Kjøbelyst, og udfra denne Kjendssag tillod jeg mig i min ærbødige Indberetning af 10de Juni f. A. at foreslaa Salgsunderhandlingerne bragte ind under

Exportconsortier,

der mere kunne centralisere de mange smaa Tilbud, som nu mangfoldiggjøres og spredes til alle Kanter af Skipperne.

Jeg holder mig forvisset om, at saadanne Compagnier ville virke heldig for en regulær Export, om Ledelsen overdrages til sagkyndige Disponenter.

Saadanne Consortier vil bedre kunne anstille Undersøgelser om Markedet overalt, end hver enkelt lille Exportør kan gjøre, og kan derved lettere faa en Oversigt over Behovet og indrette sine Tilbud og Skibninger derefter. Underhandlingerne vil paa denne Maade blive mere centraliserede, og et saadant Compagni vil faa en langt større Authoritet end den enkelte lille Exportør.

Det glæder mig at denne min Tanke iaar er bleven delvis praktiseret og har vist sine gode Følger.

Paa et af vore driftigste Exportsteder havde nemlig nogle foretagsomme Forretningsmænd, der sad inde med Beholdninger af stor Østlandssild, i Overensstemmelse med hvad jeg i min sidste Indberetning antydede, paa den ene Side opkjøbt alle i Markedet værende Smaaladninger, der maatte antages at kunne concurre med deres store Beholdninger, og samtidig tilbageholdt sine Tilbud til Udlandet. Følgen deraf blev at man iaar fra Udlandet kom til Norge og købte denne Sild til 13 à 14 Kr., medens samme ifjor blev solgt i Udlandet til omkring 10 à 11 Kr. cif, altsaa med Fradrag af Fragt 9 à 10 Kr. Dette gode Resultat opnaaedes, tiltrods for at Totalbeholdningerne af Sild i Udlandet iaar var større.

Forhaabentlig vil den ved denne Sammenslutning indvundne Erfaring føre til, at man ved senere Aaledning gaar videre i den antydede Retning, og da ligesaa konsekvent gennemfører Salg som Indkjøbet.

Statsstyrelsen har besluttet Oprettelse af et

Fiskeriagentur i Tyskland.

Dette var en af de Foranstaltninger, jeg bragte i Forslag i min ærbødige Indberetning for forrige Aar. Efter min Mening maa denne Beslutning hilses som et stort Fremskridt til Ophjælpelse af Fiskeexporten.

Til at bestyre et saadant Agentur kræves der en Mand, der har Indsigt og Kjendskab ikke alene til Fiskemarkederne i Tyskland og Indlandene, men ogsaa i andre Lande, om han skal kunne udfylde sin Stilling tilfredsstillende.

Som jeg ifjor ærbødigt paapegede, vil det være til Nytte at holde et lidet Prøvelager af vore Exportartikler i Berlin & Wien, og derom turde man mulig gennem vore derværende indflydelsesrige Consuler kunne træffe Arrangements praktisk og billigt. Saadanne Prøvelager kunde saa en ansættende Agent imellem tilse og søge suppleret.

For mig stiller det sig i en Hovedbetragtning saaledes, at naar vor Fiskeribedrift i mange Retninger ligger nede og staar tilbage for andre Lande, er Skylden herfor i mindre Grad at tillægge Fiskeren og Producenten; jeg er tilbøielig til at tro, at Skylden ligger nærmest hos Exportøren, idet disse ikke med fornøden Interesse studerer Udlandets Smag og Fordringer. Dette maa ske, om vi vil vente Fremgang i Concurrencen paa de continentale Markeder, og de vil da nok faa Productionen at følge med. Jeg vil derfor rette en indtrængende Opfordring til norske Exportører saavel af Fiskevarer som Hermetik nøie at undersøge ethvert Markeds Krav, før de bringer Varen i Markedet, og lade Productionen være indrettet derefter.

Ogsaa iaar blev jeg paa min Reise mødt med stor Velvilie og Forekommenhed saavel af Consulerne som de Fagfolk, jeg søgte Forbindelse med.

Min Reise, der begyndte i Marts og endte i Juli, har nødvendiggjort en stor Correspondance saa vel under denne som efter min Hjemkomst, idet jeg har havt talrige Oplysninger at tilveiebringe for Forbindelser, jeg stiftede.

Under mit Ophold ved Østersøhavnene var jeg meget optagen med Salgsunderhandlinger af Aventurladninger, men overfyldte som Lagerne overalt vare, kunde jeg desværre ikke være til saa stor Nytte, som jeg ønskede dog var jeg istand til gennem en omfattende Correspondance og Undersøgelse af Markederne at kunne give Raad.

Grundet dette mit betydelige Arbeide under min Reise har jeg desværre ikke kunnet sende Beretninger efterhvert, som jeg kunde have ønsket, og de ofte skiftende Opholdssteder tillod ingen Beregning af Tid paa de forskellige Steder.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1892 m. M.,

No. 24.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1893.

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

Indberetning fra kommerciel Stipendiat P. Rolfsen, Smyrna, dateret 8de November 1893.

Jeg giver mig herved den Ære at fremkomme med Indberetning over det mig ved Kongelig Resolution af den 19 November forrige Aar tilstaaede kommercielle Stipendium for i Byerne ved det østlige Middelhav, at søge indarbejdet Forretningsforbindelser samt at virke for en direkte Dampskibslinie mellem Norge og Middelhavslandene.

Efter et ca. 2 Maaneders Ophold i Norge ifjor Vinter (December—Februar) for at udvide mine Forretningsforbindelser og konferere med Exportører, Importører & Dampskibsredere om Middelhavsforholdene, vendte jeg i Begyndelsen af Februar Maaned dette Aar tilbage til mit Virkefelt i Orienten, særdeles tilfreds med de under mit Ophold i Hjemlandet vundne Erfaringer og Forbindelser. Som det ærede Departement bekjendt, blev jeg under mit Ophold i Christiania overdraget at representere Krag-Jørgensens Geværkompagni i Tyrkiet for en eventuel Bestilling af disse Geværer til den tyrkiske Armée, og har jeg herom i en tidligere Indberetning af den 15de September sidstleden afgivet en detaljeret Beskrivelse til det ærede Departement om det til Dato vundne Resultat.

Mine kommercielle Transaktioner og Studier har i indeværende Aar, specielt paa Grund af Geværaffæren i Constantinopel, været koncentreret i Smyrna, Constantinopel og tildels Salonica. Min paatænkte Reise til Syrien, Øerne i Archipelagus og Egypten blev jeg paa Grund Omstændighederne nødt til at udsætte indtil videre; det er imidlertid mit Haab i en nær Fremtid at kunne realisere denne Reise, der efter hvad jeg fra mange Hold har bragt i Erfaring, uden Tvivl vil bringe interessante Resultater.

Aaret 1893 vil efter al Sandsynlighed i det store og hele taget blive et middels godt Aar for Tyrkiet. Korn og Frugthøsten har været rig & tilfredsstillende, for enkelte Distrikters Vedkommende større og rigere end den har været paa flere Aar, saa dersom det tyrkiske Keiserdømme ikke

siden tidlig i Sommer var bleven hjemsøgt af Koleraen, der har herjet og fremdeles herjer saavel i det Europæiske som i det Asiatiske Tyrki, er der meget som taler for at Aaret 1893 vilde være bleven et rent Kronaar. Og et saadant Kronaar kunde man rigtig trænge til herude, de sidste Aar har desværre været temmelig magre; først ødelagde Phylloxeraen et Aar Vin og Rosinhøsten, dernæst kom Kvægpest og Kolera og hindrede Exporten; Regnmangel ødelagde Olivenhøsten o. s. v. Det er derfor en stor Ulykke og et stort Tab at Koleraen skulde hjemsøge disse Lande netop et saadant godt Aar. Produkterne bliver jo naturligvis alligevel solgt; men da Efterspørgselen er ringe, paa Grund af at flere af de større Forbrugere (f. Ex. Nordamerika) forbyder Indførsel fra kolerasmittede Steder, er Bonden, Agerbrugeren og Vindyrkeren, der for en stor Del lever fra Haanden til Munden, nødt til at sælge sin Høst til rent ud ruinerende Priser.

Selvfølgelig er det først og fremst Bonden og i andet Led Exportørerne, der direkte lider ved Koleraen, da Omsætningen er liden og Fortjenesten endnu mindre. Derved bliver disse nødt til at indskrænke sine Behov og Fordringer, og den indirekte Følge heraf er igjen, at Importen mindskes. Naar man tager i Betragtning, at flere af Byerne og Provindserne herude udelukkende lever af sin Export, vil man forstaa hvilken stor Landsulykke en saadan Koleraepidemi er i et Land, hvor der ingen Industri eller anden Næringsvei findes.

Import.

Man er altid „en retard“ herude i Tyrkiet og dette er ikke mindst Tilfældet med Autoriteterne. De officielle Statistiker angaaende Import til det tyrkiske Rige er saaledes endnu ikke kommen længere end til 1891, hvilke jeg opgav i min Indberetning af ifjor.

England opretholder fremdeles sin Rang som den første importerende Nation herude, hovedsagelig i Colonialvarer, Manufaktur, Jern og Isenkram, selvfølgelig Kul etc. Tyskland rykker forresten betænkelig nær ind paa England; det er med rene Kjæmpeskridt Tyskerne har gaaet frem herude de senere Aar. Den Omstændighed, at et tysk Kompagni har faaet Koncession paa Jernbaneanlægget fra Scutari til Koniah — en vigtig Handelsby i Hjertet af Lilleasien — hvoraf allerede Halvdelen ca. 600 Kilometer, eller Strækningen fra Scutari til Angora, er fuldført, har naturligvis bidraget til, for en stor Del, at afsætte betydelige Kvanta tyske Varer herude. Men, det er ikke alene paa dette Feldt Tydskerne er om sig; ogsaa i Manufakturbranchen, Isenkram og Kortevarer, Glas og Porcellæn, Møbler, Luxus og Nipsgjenstande har Tydskerne erobret Markedet herude i Orienten. Deres praktiske Maade at oparbejde nye Markeder, fortjener Efterfølgelse og Efterligning i Hjemlandet.

Uagtet Tyskernes System vistnok er vel kjendt af de fleste af vore Exportører og Industridrivende, skal jeg alligevel her tillade mig i Korthed at anføre, hvordan de tyske Industridrivende arbejder herude for at opnaa de virkelige storartede Resultater, som de officielle Statistiker udviser. De større tyske Exportører og Fabrikker sender hver for sig ud en Reisende eller Representant for vedkommende Hus, rigelig forsynet med Prøver, Modeller og Prisopgaver. Som Regel har vedkommende Firmaer en Agent i de forskjellige Byer, og naar den Reisende kommer ud, besøger de sammen

de forskjellige Kunder for at søge at optage Ordres efter de medbragte Prøver, Mønstre og Modeller. Dersom disse ikke skulde vise sig at være, hvad Kjøberne ønsker, (i disse halvt civiliserede Lande har Befolkningen ofte den mest underlige Smag) faar Representanten Rede paa, hvad de vil have, medbringer en Prøve eller ridser en Tegning, og faar saa opgivet den Pris, Kjøberne antagelig vil betale for vedkommende Artikel. Med disse Oplysninger, Prøver, Tegninger og Prisopgaver reiser saa Representanten hjem til sin Fabrik og forarbejder nye Prøver, nye Mønstre og nye Prisopgaver i Overensstemmelse med hvad han har seet og hørt. Naar han saa kommer ud anden Gang, kan han vise frem nøiagtig, hvad Kjøbmanden ønsker og byde ham de Vilkaar denne vil gaa ind paa. Paa denne Maade lykkes det Tydskerne — og tildels ogsaa Østerrigerne — at optage betydelige Ordres herude i Orienten, Ordres som tidligere udelukkende blev givet til Engelskmænd, Franskmand og Italienerne. To à tre Gange om Aaret besøger den tyske Handelsreisende Orientbyerne, medbringende helt op til 30/40 store Prøvekufferter indeholdende alt, hvad den Orientaliske Kjøber kan ønske sig.

En Indberetning fra Generalkonsulatet i Constantinopel dateret 6 April 1893 udtaler, at det turde være mindre hensigtsmæssigt at udsende kommercielle Agenter eller Representanter til det tyrkiske Rige paa Grund af de Vanskeligheder, de vilde have med Sproget og Forholdene herude. Heri kan jeg ikke være enig. Sproget og Forholdene herude er paa ingen Maade vanskeligere for en Nordmand (der selvfølgelig taler enten tysk, fransk eller engelsk) end for en Tydsker, da hverken den ene eller den anden nogensinde vil behøve at tale hverken tyrkisk, græsk eller andet orientalsk Sprog; dette er Agenternes Sag, der samtlige, næsten uden Undtagelse, taler baade tysk, fransk og engelsk. Kjøbmændene selv taler ogsaa nu for en stor Del et af disse Sprog. Dersom vi hjemme i Norge skulde nøie os med pr. Korrespondance alene at forsøge at indlede Forretninger i Orienten, er jeg bange for at Resultatet vilde blive lidet eller intet, naar undtages for enkelte Artiklers Vedkommende, der kun faaes fra Norge. Jeg har selv gjort adskillige Forretninger herude, som jeg tror, jeg tør paastaa, ikke vilde være bleven gjort, dersom jeg ikke selv (eller selvfølgelig en anden Nordmand) havde været paa Pladsen for at negociere Affæren.

Jeg anførte i ovenstaaende, at de tyske Agenter lempede sig efter Kjøbernes Ønsker saavel med Hensyn til Varens Beskaffenhed og Udseende, som med Hensyn til Emballage, Skibning etc. Men ikke nok hermed; de efterkommer ogsaa Kjøbernes Fordringer og Ønsker med Hensyn til Betalingsmaaden. Herude vil Kjøberne som Regel kun betale efter at have modtaget og undersøgt Varen, at den er som bestilt; enten betaler de da kontant minus 2 à 3 % Disconto, eller ved 3 à 6 Maaneders Accept fra den Dag Varen ankommer. Har man paalidelige Agenter resikerer man imidlertid intet ved denne Betalingsmaade.

Det vilde være ønskeligt om vore Exportører i flere Henseender tog Tydskernes Exempel. Dersom for Exempel vore større Papirfabrikker, Ølbryggerier, Jern- og Spigerfabrikker, Fiskeexportører vilde gjøre som Tydskerne og sende ud sine Reisende nu og da, der saa vidt muligt med Hensyn til Varens Udseende, Indpakning, Skibning, Betalingsmaade etc. rettede sig efter Markedet, tror jeg, der specielt for enkelte Markeders Vedkommende herude, vilde kunne udrettes adskilligt mere end Tilfældet er for Nærværende. I Europa og paa civiliserede Steder er det ganske anderledes let at gjøre berettigede Krav gjældende og lempe Betingelserne i

begge Parter Interesse; den civiliserede kommercielle Verden forstaar og medgiver dette og retter sig derefter; men herude i Orienten stiller Sagen sig ganske anderledes. Alt ligger endnu mange mange Aar tilbage i Tiden; man har sine Vaner og Skikke herude, som ikke forandres hverken idag eller imorgen, kanske ikke om 100 Aar.

Hvorfor skal norske Exportører refusere den Betalingsmaade, som andre Lande, der konkurrerer herude finder forholdsvis favorabel? Forsigtighed er Guld værdt, det er vistnok meget sandt, men imellem kan den kanske overdrives. Der gjøres meget hjemme i vort lille Land for at fremme og ophjælpe vor Export og dette vil forhaabentlig og vistnok ogsaa bære sine Frugter; men en af de første Betingelser for at Maalet skal naaes, er at Exportørerne selv følger med og byder samme Vilkaar og Lettelser som de konkurrerende Lande. Disse Vilkaar ligger ikke altid i Prisen, men som tidligere nævnt, meget ofte i Betalingsmaaden, Skibningen, Varens Udseende etc. Det vil være indlysende, at naar tyske, østerrigske eller andre Konkurrenter byder en nogenlunde kvalitetlig Vare til samme Pris som os og dernæst tilbyder Betaling kontant efter Varens Modtagelse, er det umuligt for os at opnaa kontant Betaling mod Dokumenterne, som vore Sælgere som Regel gjør Regning paa, specielt, som vore Varer herude endnu er forholdsvis ukjendte.

Jeg skal tillade mig at anføre et Exempel herpaa. Jeg havde i Vaar faaet en større Papiordre paa ca. 400 Tons, hvor Prøver, Pris, Skibningsdato etc. konvenerede, men desværre var det umuligt at faa vore Exportører hjemme i Norge til at acceptere Betalingsmaaden, der var kontant efter Varens Modtagelse ÷ 2 % Disconto. Kjøberne var vel at mærke et i Constantinopel stort, vel kjendt og rigt Compagni, og naar de ikke vilde gaa ind paa anden Betalingsmaade end ovennævnte, uagtet som sagt baade Prøve og Pris passede dem, var det fordi de ved sine Statuter var hindrede fra at gaa ind paa at betale paa anden Maade. Efter hvad der blev mig fortalt senere blev Ordren afsluttet med et Østerrigsk Firma, 10 francs pr. Ton høiere end tilbudt fra Norge.

Mangel paa en direkte Dampskibslinie er jo ogsaa i mange Henseender mod os, som jeg tidligere har fremhævet i mine Indberetninger til det ærede Departement og er det ikke Tvivl underkastet at en kombineret Middelhavs og Levantlinie vilde gjøre uhyre meget til at fremme norsk Export til disse Kanter. Man kjender desværre saa uhyre lidet til vort Land herude; naar man derimod regelmæssig et Par Gange om Maaneden saa norske Dampere og det norske Flag herude, vilde dette ubetinget gjøre sin Virkning. Jeg er fremdeles af den Opfatning, der forøvrigt deles af mange herude i Sagen interesserede, at en saadan Dampskibslinie anlagt paa den rette Maade under normale Omstændigheder, altid tør gjøre Regning paa at faa fuld Last hjemover til regningssvarende Priser. Jeg har tidligere anført, at en saadan Middelhavs og Levantlinie regningssvarende maatte kunne kombineres med den af den Norske Regjering garanterede spanske Linie, der vistnok ofte vil have Vanskelighed for at finde fuld Returlast hjemover fra de vestlige Middelhavshavne alene. Dersom den imidlertid bliver forlænget til Levantbyerne, vil man, specielt fra Smyrna, men ogsaa fra de græske og syriske Havne, kunne gjøre Regning paa altid at finde Last nordover.

I Forbindelse hermed vil jeg ogsaa her gjøre opmærksom paa Tydskenes Fremskridt i denne Retning. For 3 à 4 Aar siden havde Tyskland

hverken nogen direkte Dampskibslinie paa Levanten og i det hele taget meget faa Dampere ude paa disse Kanter. Nu eksisterer der 2 direkte Dampskibslinier fra Hamburg, der hver 14 Dag regelmæssig anløber de de større Havne i Levanten.

Den engelske Generalkonsul i Smyrna gjør i sin Indberetning af ifjor til den engelske Regjering opmærksom paa de uventet store Fremskridt den tydske Dampskibsfart har gjort herude de senere Aar. Generalkonsulen anfører, at, medens der i 1888 kun indkom 2 tyske Steamere med en Tonnagedrægtighed af 1 614 Tons, indkom der ifjor 64 tydske Dampskibe med en samlet Drægtighed af 79 898 Tons. I det samme Tidsrum har den engelske Dampskibsfart staaet omtrent stille.

Trælaster.

Forbruget af Trælaster for det samlede tyrkiske Rige, kan anslaaes til gennemsnitlig 15 à 20 Millioner francs om Aaret. Smyrna alene importerer for ca. 3 Millioner francs aarlig.

Det er fremdeles Østerrige og Donauprovindserne der hovedsagelig forsyner det tyrkiske Keiserdømme med Trælaster. De senere Aar har man imidlertid ogsaa begyndt at exploitere Landets egne Skove; der findes i det nordlige Lilleasien og Armenien rige Skovstrækninger, der kun venter paa bedre og lettere Kommunikationer for at exploiteres og udnyttes. I det nordlige europæiske Tyrki op imod den bulgariske Grændse findes ogsaa store Skovstrækninger, hvor der specielt de 2 sidste Aar efter at man har faaet direkte Jernbaneforbindelse gennem disse Trakter, hugges adskilligt.

Alt Virke baade fra Donaudistrikterne og fra selve Tyrkiet, baade Grøn og Furu (eller de omtrent tilsvarende Træsorter), er langt grovere og løsere end den nordiske Trælaster. Men den første kan leveres til betydelig billigere Priser og kan desuden leveres i meget store Bredder, helt op til 40 cm., hvilket man sætter stor Pris paa herude, og da Billigheden spiller Hovedrollen i disse Lande, vil Gallatz og Adriaterhavsvirket til Bygningsmateriale i det store og hele taget blive foretrukket for det vistnok langt bedre og stærkere, men ogsaa betydelig dyrere nordiske Virke.

Der findes imidlertid ogsaa herude Folk, som virkelig tager Hensyn til Kvaliteten og ikke bare ser paa Prisen; disse foretrækker da gjerne vore Furuplanker og Bord, der er noksaa godt kjendt herude under Navnet „Bois du Nord“ og meget anseede. Desværre er imidlertid Trælastkjøbmændene smaa og har liden Kapital at rutte med, saa de tør ikke indlade sig paa at købe hele Dampskibsladninger, og skal vort Træ komme hid ud til en nogenlunde rimelig Pris, maa det komme i hele Ladninger, ellers vil Fragten gaa op til næsten lige saa meget som Varen er værdt. Følgen heraf er da, at de europæiske Arkitekter og Bygherrer, der ialfald for en Del benytter vort Virke dels til Snedkerbrug, Vinduer og Døre etc., dels til Gulve og Vægge, bliver nødt til at bestille dette fra England eller Frankrige i mindre Partier, hvilket naturligvis fordyrer Varen i en ganske betydelig Grad.

De Dimensioner af nordisk Last man lettest turde gjøre Regning paa at finde Afsætning for, er følgende:

Furu, uhøvlet

3	$\times$ 9", 10" og 11"	} faldende Kvaliteter fra tertia og nedover.
2 $\frac{1}{2}$	$\times$ 7 $\frac{1}{2}$ " og 7"	
2	$\times$ 8" og 9"	
1	$\times$ 9"	
1 $\frac{1}{4}$	$\times$ 4 $\frac{1}{2}$ ", 5 og 6"	

Høvlede Furubord:

1	$\times$ 6"	} tertia og derunder høvlede og pløiede.
1	$\times$ 5 $\frac{1}{2}$ "	
1	$\times$ 5"	

Der vil antagelig mellem Constantinopel, Smyrna og Beyrouth kunne afsættes 1 000 à 1 500 St. Pbg. Standard om Aaret af nordisk Virke, hovedsagelig sammensat efter en Specification som ovenstaaende med ca. 60/70 % 3 $\times$ 9" Furuplanker. Antagelig vil der for Planker og Battens (Furu) kunne opnaaes en Gjennemsnitspris cif a 250 til 275 francs pr. Standard: men man har ikke store Fordringer til Kvaliteten, antagelig vil man være fornøiet med 4de Sorts Planker i Almindelighed. For høvlede Bord vil man kunne opnaa ca. 50 frcs. pr. m/³ ogsaa cif, kanske noget mere, men vil det nok falde vanskeligt at sælge høvlede og pløiede Bord i hele Laster, hvilket ovennævnte Pris betinger.

Jeg fik ifjor ud et Parti Trælaster i Konsignation fra Fredrikstad, hvoraf jeg har solgt adskilligt og haaber i en nær Fremtid at faa afsat hele Partiet til regningssvarende Priser. Desværre kom Koleraen midt i den bedste Saison og afbrød alle Bygningsforetagender. 3 $\times$ 9" Planker har jeg havt megen Efterspørgsel efter og vilde uden Tvivl have kunnet solgt adskilligt af denne Dimension, dersom jeg havde havt den paa Lager.

En stor Del af den importerede Trælaster anvendes til Kassetilvirkning, specielt i Frugtdistrikterne, hvor der forbruges store Kvanta af Rosin-, Figen- og Appelsinkasser, dernæst ogsaa Tobakskasser for det store Regie-compagni i Constantinopel med Filialer i Smyrna, Salonica og Beyrouth; endvidere Lakritskasser, Svampekasser etc. Jeg gjorde ifjor et Forsøg med færdigskaarne og høvlede Rosin- og Figenkasser fra Fredrikstad, der faldt særdeles heldigt ud. Kjøberne fandt alle de norske Kasser baade smukkere og bedre end de her fabrikerede, og gav mig alle Preferencen til lige Pris; flere Kjøbmænd erklærede sig endog villige til at betale 10 % mere for vore Kasser. Vanskeligheden ved denne Forretning ligger imidlertid i at Kjøberne vil have Kasserne fuldt færdige og tilspigrede, leveret i deres Magazin alt eftersom de har Brug for dem, da de i Frugtsaison (d. v. s. naar de behøver Kasserne), hverken har Tid, Plads eller Lyst til at spigre sine Kasser selv. Af denne Grund er det vanskeligt at faa istand regulære cif Salg; men dersom et leverancedygtigt Sagbrug og Høvleri i Norge vilde bestemme sig til at etablere en Forretning i Smyrna med Spigring og Sammensætning af Kasserne for egen Regning, vilde der kunne sælges ganske betydelige Kvanta Kasser. Dersom Forretningen anlægges paa den rette Maade, føler jeg mig overbevist om, at regningssvarende Priser maa kunne opnaaes. Jeg fortsætter stadig mine Underhandlinger om en saadan Forretning og haaber at mine Bestræbelser tilslut maa lykkes, da jeg er af den Formening at en saadan Affære bør have en Fremtid for sig herude.

Figenkassernes Dimensioner er det vanskeligt at opgive, da hver Exportør saa at sige har sine Dimensioner og til og med ofte forandrer disse. Meget smaa Kasser, der kun indeholder 1 engelsk Pund, er specielt almindelige og sælges til en Pris, der svarer til 2 à 3 centimes cif Smyrna. Der findes imidlertid ogsaa meget større Figenkasser, der betales helt op til 25 à 30 Centimes cif Smyrna, bundtet op i Smaastykker. Det aarlige Forbrug af Figenkasser for Smyrna dreier sig omkring 3 à 4 Millioner Kasser, alt beroende paa hvor stor Høsten er.

Rosinkasser.

Det aarlige Forbrug af disse Kasser for Smyrna alene (det er forøvrigt kun fra dette Sted, der foregaar nogen større Export af Rosiner) beløber sig til 2 à 2½ Million Kasser i 4 forskellige Dimensioner. Disse Kassers Dimensioner er følgende:

30 $\mathcal{W}$ Rosinkasse.

2 Sider	381	$\times$	149	$\times$	7	m/m
2 Ender	235	$\times$	149	$\times$	10	—
Bund og Laag	381	$\times$	254	$\times$	7	—

28 $\mathcal{W}$ Rosinkasse.

2 Sider	373	$\times$	131	$\times$	7	—
2 Ender	231	$\times$	131	$\times$	9	—
Bund og Laag	273	$\times$	243	$\times$	7	—

24 $\mathcal{W}$ Rosinkasse.

2 Sider	255	$\times$	131	$\times$	7	—
2 Ender	216	$\times$	131	$\times$	9	—
Bund og Laag	355	$\times$	233	$\times$	6	—

20 $\mathcal{W}$ Rosinkasser.

2 Sider	255	$\times$	115	$\times$	7	—
2 Ender	216	$\times$	115	$\times$	9	—
Bund og Laag	255	$\times$	233	$\times$	6	—

Disse Kasser sælges her paa Pladsen fuldt færdige, tilspigrede og leverede i Exportørernes Magasinier til følgende Priser:

30 $\mathcal{W}$'s Kasser	90 à 100 paras = 29	à 31	centimes
28 - —	80 à 90 — = 26½	à 29	—
24 - —	75 à 80 — = 24	à 26	—
20 - —	65 à 70 — = 22	à 23½	—

hvilket cif Smyrna efterat Told, Transport, Spigring, Magasinage, Assurance etc. er fratrullet, vil svare omtrent til følgende Priser:

30 $\mathcal{W}$'s Kasser	23 à 25	centimes
28 - —	21 à 22	—
24 - —	18 à 20	—
20 - —	16 à 17	—

Betalingen erholdes kontant alt efter som Kasserne leveres. Saavel Figen- som Rosinkasser maa være af Gran og høvlede paa begge Sider; Bund, Laag, Sider og Ender maa kun bestaa af et Stykke.

Appelsinkasser.

Det største Forbrug er i Jaffa, der exporterer ca. 2/300 000 Kasser; Smyrna og Øerne exporterer ca. 100 000 Kasser om Aaret. For Smyrnas Vedkommende er imidlertid en stor Del af Appelsinkasserne af Bøgetræ, der kommer fra Adriaterhavet. I Jaffa vil man imidlertid helst have Gran-kasser, men kan vistnok ogsaa bruge Furukasser. Disse Kasser er uhøvlede; Bund og Laag kan være i 2 Stykker, undtagelsesvis ogsaa Siderne. Den mest almindelige Appelsinkassedimension, saavel for Smyrna som for Jaffa er følgende:

2 Sider	730	×	240	×	7 m/m
2 Ender	370	×	240	×	10 —
Bund og Laag	730	×	384	×	7 —
1 Midtstykke	370	×	340	×	10 —

For disse Kasser vil man kunne opnaa en Pris varierende mellem 75 à 90 centimes pr. Kasse leveret i Bundter cif Smyrna, Jaffa eller andre Havne.

Tobakskasser.

Det store Tobakkompagni Regie cointéressée des Tabacs de l'Empire Ottoman med Hovedkontor og Fabrik i Constantinopel og Filialer i Smyrna, Salonica og Beyrouth, forbruger aarlig ca. 3/4 000 m³ Granbord til Forarbeidelse af sine Kasser. Disse Kasser, der benyttes til at emballere de smaa Cigaretæsker af Pap, maa være meget stærke og solide, da de for en stor Del transporteres paa Kamelryggen enten til eller fra de indre Dele af Landet. Kasserne er uhøvlede og kan være af simpleste Sort Virke. Disse Kasser koster herude fuldt tilspigrede og færdige mellem 3 à 3.50 francs pr. Kasse; herfra maa fratrækkes ca 30 % for Told, Kaipenge, Transport, Spigring, Magasinage etc. for at komme til cif Prisen.

Tobakskassens Dimensioner er følgende:

2 Sider	1 120	×	320	×	15 m/m
2 Ender	655	×	315	×	20 —
1 Midtstykke	655	×	315	×	15 —
Bund og Laag	1 120	×	690	×	15 —
4 Labanker	725	×	50	×	20 —
2 —	340	×	50	×	20 —
2 —	685	×	50	×	15 —

Der findes ogsaa andre Dimensioner af Tobakskasser, men ovenstaaende er den mest almindelige.

Lakrits-Kasser

I Smyrna forbruges endvidere ca. 10/12 000 Lakritskasser om Aaret; disse maa være høvlede paa den ene Side; Bund og Laag kan være i

2 Stykker, til Nød i 3 Stykker, men maa samtlige Stykker være pløiede i hinanden.

Dimensionerne er følgende:

2 Sider	37	Tommer	×	10	×	$\frac{5}{8}$ "
2 Ender	18	—	×	10	×	$\frac{5}{8}$ "
Bund og Laag	37	—	×	18	×	$\frac{5}{8}$ "

Kjøberne til de 2 sidstnævnte Kasser er villige til at spigre sine Kasser selv og er saaledes Kjøbere til Bordene bundtet op i et vist Antal Stykker cif. Smyrna, Constantinopel etc.

Det vil af ovenstaaende fremgaa, at der er adskilligt at udrette for vore Trælastexportører herude og er det mit Haab at faa denne store og vigtige Forretning over i norske Exportørers Hænder, trods alle de Vanskeligheder den paa Grund af Omstændighederne frembyder.

Færdige Huse.

Jeg er fremdeles af den Opfatning, at der bør kunne sælges færdige Huse, Døre og Vinduer etc. til Orienten, specielt i Constantinopel langs Bosphorus, hvor Rigmændene har sine Sommervillaer, men ogsaa i Smyrna og andre af Tyrkiets større Byer. Da imidlertid Husene herude indrettes paa en ganske anden Maade end i Nordeuropa, paa Grund af Klimatforholdene, er det nødvendigt for at vore Exportører kan faa en nøiagtig Beskrivelse af, hvordan Husene er indrettet, at de sender ud en Architect eller anden i denne Branche kyndig Mand, der kan tage de forskjellige Tegninger og Skitser. Dersom man efter en saadan Tegning til en Begyndelse sendte ud et Par mindre Bygninger i Villastil for at gjøre Reklame, tviler jeg ikke paa, at disse vilde kunne finde et lønnende Marked herude. Paa Grund af Varmen foretrækker man overalt at bo i Træhuse. Jeg har indledet Forbindelser i denne Anledning med vore fornemste Exportører af færdige Huse.

Klipfisk.

Paa Grund af Koleraen er der intet Liv i denne Forretning i Høst; ingen tør rigtig indlade sig paa Speculation. Dersom Fisken nemlig iaar er i mindste Maade bedærvet, resikerer man, at den af Toldboden bliver kastet i Søen; paa Grund af Koleraen har de faaet de strengeste Instructioner. Som tidligere nævnt i mine Indberetninger kommer Størstedelen af Klipfisken til disse Kanter i Konsignation fra England. Forbruget for Smyrna dreier sig omkring 1 500/2 000 Tønder à 200/250 Kgr. aarlig. I August Maaned noteredes Hadocks à £ 17 pr. Ton og small codes £ 19 fob. Liverpool; men faldt henimod Midten af Oktober helt ned til £ 15 à £ 15.15 for hadocks og £ 17 à £ 17.10 for small codes, da større Partier paa en Gang kastedes ind paa Markedet, og senere har der ikke været nogen Stigning i Priserne, da Efterspørgselen i Forhold til den store Stok er meget ringe. Fragten fra Liverpool til Levantbyerne varierer mellem 25 sh. à 30 sh. pr. Ton. Jeg fik ifjor udsendt et Par Partier Smaatorsk, der vandt adskilligt Bifald og blev solgt til regningssvarende Priser. Ogsaa i Høst venter jeg ud et Par mindre Partier og haaber lidt efter lidt at faa den norske Klipfisk indført paa Markedet herude. Kjøberne klager

imidlertid altid over, at vor Klipfisk ikke er saa hvid i Kjødet, som den der kommer fra England; herude ønsker man at Fisken skal være aldeles hvid i Kjødet og tror den er bedærvet, naar den er gulagtig. Det store Forbrug herude, specielt i Grækenland og paa Øerne samt i Smyrna og Constantinopel burde opmuntre vore Klipfiskexportører til at preparere sin Fisk nøiagtig som man ønsker den og i det hele taget i enhver Henseende baaede med Hensyn til Emballage, Skibning, Betalingsmaade etc. søge at efterkomme Kjøbernes Ønsker. Desværre er Fragten for denne Vare rent urimelig høi fra Norge; medens der fra Liverpool som nævnt betales 25 sh. à 30 sh., maa vi fra Norge betale 50 sh. à 60 sh. pr. Ton eller over det dobbelte. En direkte norsk Dampskibslinie vilde uden Tvivl kunne gjøre dette betydeligt billigere, antagelig til ca. 30 sh. à 35 sh. pr. Ton ialfald for nogenlunde større Partier.

Røgesild.

Forbruget af denne Artikkel, der for Smyrna under almindelige Omstændigheder varierer mellem 5/7 000 Tønder paa 600 og 300 Sild, vil vistnok ogsaa influeres af Koleraen denne Saison. Priser varierer mellem 20 à 35 francs pr. Tønde à 600 Stykker, alt beroende paa Efterspørgselen og hvor stor Stok der findes i Markedet. Saisonen for Salg er Maanederne November, December, Januar og tildels Februar, eller Vintermaanederne. For denne Saison vil der næppe opnaaes favorable Priser, da der gjøres meget lave Tilbud fra Yarmouth; 18 sh. pr. Tønde à 600 Stykker fob. Yarmouth. I Fragt fra Yarmouth til Smyrna betales den uforholdsmæssig høie Fragt 4 sh. pr. Tønde. De sidste Dage (Slutningen af Oktober) er der kommet hid ud flere Partier i Konsignation og Markedet er for nærværende aldeles overfyldt og Priserne alt andet end opmuntrende. Jeg har gjort et lidet Forsøg med Import af norsk Røgesild, der faldt ganske godt ud; Silden var imidlertid for lidet røgt og ikke fuldstændig stor nok; den maa røges og i det hele taget prepareres paa samme Maade som Yarmouthsilden og bør ikke være under 20 à 25 Cm. lang, heller større. Røgesildsforretningen foregaar i Lighed med Klipfiskforretningen saa godt som udelukkende i Konsignation.

Medicintran.

Tyrkiet konsumerer ganske betydelige Kvanta Tran og Forbruget øges hvert Aar eftersom Varen bliver kjendt og apprcieret; de største Forbrugssteder er selvfølgelig de store Byer Constantinopel, Smyrna og Salonica. Jeg solgte ifjor flere Partier til disse Byer og havde iaar den Tilfredsstillelse, at alle Kjøberne kom tilbage med nye Ordres særdeles tilfredse med den Vare, de havde modtaget. For damprenset prima Medicintran i indvendig zinkede Foustager paa 100 Kgr. netto har der iaar været betalt fra 56 sh. til 58 sh. cif Levantbyerne, for naturlig Medicintran 48 sh. à 50 sh. pr. 100 Kgr. ligeledes cif. Kontant Betaling ved Varens Modtagelse minus 3 % Disconto eller 4 Maaneders Accept ogsaa fra Varens Modtagelse.

Condenseret Melk.

Forbruget er ikke ubetydeligt, specielt ude paa Øerne i Archipelagus, hvor der ingen Kjør findes; men ogsaa i Byerne bruges meget kondenseret Melk af den mindre bemidlede Klasse af Befolkningen, da den naturlige

Melk er meget kostbar. Det Mærke, hvoraf der sælges mest i Orienten heder „Nestley“. Denne Melk, der kommer fra England, sælges i Kasser paa 48 Boxer à 1 engelsk $\mathcal{B}$ à 20 til 25 francs pr. Kasse cif herude. Vor norske condenserede Melk fra Toten, hvoraf jeg ifjor fik tilsendt en Prøvekasse, blev fundet udmærket og vilde vistnok have havt en Fremtid herude, dersom Fabrikken havde kunnet fortsætte. Jeg har af Aviserne seet, at der arbeides for at skaffe Kapital til Fortsættelse af denne Fabrik, specielt for den nye usukrede Melk og er jeg af den Formening, at man tør gjøre Regning paa Levanten som en ikke ubetydelig Forbruger af denne Vare. Prøver maa imidlertid sendes ud, og i flere Tilfælde vilde det kanske være tilraadeligt at gjøre mindre Consignationer, da det altid tager nogen Tid, inden en ny Vare bliver kjendt.

Ø1.

Norsk Ø1 bliver for hvert Aar mere og mere kjendt herude i Orienten og har allerede vundet et godt Navn. I Constantinopel og ligedan her i Smyrna sælges der ikke ubetydeligt fra et Par gode Christiania Bryggerier. Tydsk Ø1 kommer jo til Constantinopel paa Fad og opnaar naturligvis et langt større Forbrug; men der sælges alligevel ca. 6/8 000 Kasser à 4 Dusin Flasker Ø1 paa Flasker om Aaret til de større Levantbyer. Smyrna importerer saaledes alene for ca. 150 000 francs Ø1 paa Flasker aarlig. Størstedelen af dette Ø1 kommer fra Østerrige fra det store Firma A. Decher & Co., i Wien og Trieste. Dette Ø1 er imidlertid kun foretrukket for sin Prisbilligheds Skyld; en Kasse paa 50 Flasker à $\frac{2}{3}$ Liter leveres i Constantinopel, Smyrna etc. à 24 francs, hvilket er adskilligt billigere end den Pris, til hvilken vi kan levere vort Ø1. Jeg holder altid norsk Ø1 paa Lager herude; det vinder mere og mere Indpas og dersom vore Bryggerier i Prisbillighed kunde komme ned til Østerrigerne, er det ikke Tvivl om, at vort Ø1 vilde faa Preferencen.

I Constantinopel har et schweitzisk Firma, Bomonti frères anlagt et temmelig stort og efter Forholdene ganske velindrettet og moderne Ølbryggeri. I Begyndelsen tydede ogsaa meget paa, at Constantinopel Øllet vilde, om ikke fortrænge, saa ialfald blive en slem Konkurrent til det europæiske Ø1, da det leveredes meget billigt, friskt og ganske velmagende. Men dette var kun til en Begyndelse; Øllet blev snart daarligt; af hvilken Grund vides ikke; muligens havde Vandet sin Indflydelse paa det, muligens var det ogsaa Bryggernes egen Feil, der ved at kjøbe daarlige Varer vilde tjene for meget; nok er det, alle Mennesker beklager sig nu over Bomonti's Ø1 og vender tilbage til det importerede, der er lidt dyrere ganske vist, men ogsaa ganske anderledes velmagende. Jeg er saaledes af den Formening, at det nye Ølbryggeri i Constantinopel ikke vil reducere Ølimporten til det tyrkiske Rige i nogen synderlig Grad.

Fyrstikker.

Den Forretning ligger for en stor Del i Østerrigernes Hænder og er der et ganske betydeligt Forbrug af de saakaldte Salonstikker. I Smyrna sælges der aarlig mellem 2/3 000 Kasser; hver Kasse indeholder 300 Pakker à 1 Dusin Æsker, hver Æske indeholder 120 Fyrstikker. Disse Stikker sælges à 32 til 34 francs pr. Kasse cif. Fyrstikkerne er vistnok daarlige og som Regel maa man benytte 2 à 3 Fyrstikker for at opnaa et Resultat, men paa den anden Side indeholder de næsten dobbelt saa mange

Fyrstikker som for Exempel vore Æsker. De østerrigske Fyrstikker sælges i Detalj å 10 til 15 Centimes pr. Dusin. Vore Sikkerhedsfyrstikker har imidlertid ogsaa en vis Efterspørgsel blandt de mere bemidlede Klasser og jeg holder ligeledes altid denne Vare paa Lager. Italienske Voxstikker benyttes ogsaa meget herude og leveres ligeledes særdeles billigt.

Papir.

Der importeres en Masse Papir og Pap til Tyrkiet; efter de sidste officielle Statistiker beløb Importen sig i 1891 til ca. 5½ Million francs. I denne Artikkel som i alt andet spørges først og fremst efter Prisen; Kvaliteten tages der ikke saa farligt Hensyn til. Østerrigerne er ogsaa her Herrer over Markedet; det billige simple Omslagspapir og Avispapir kommer saagodtsom alt fra Østerrige. Tyskland og Frankrige importerer det fiuere Skrivepapir. Vort gode, men ogsaa temmelig kostbare Papir, findes som Regel for dyrt; man kan nøie sig med billigere Sorter. Østerrigerne tilbyder sit Indpakningspapir lige ned til 20 francs pr. 100 Kgr. cif, hvilket er umuligt for os, ialfald saalænge vi er nødt til at betale en saa høi Fragt som Tilfældet er for Nærværende fra Norge. Vi maa nemlig betale 40 sh. å 45 sh. pr. Ton for Papir, medens der fra Østerrige betales mindre end det halve. For enkelte Papirsorters Vedkommende kunde vi imidlertid, trods dette, alligevel konkurrere, dersom Sælgerne vilde akceptere Kjøbernes Betalingsmaade og i det hele taget søge at efterkomme deres Ønsker.

Export.

Paa Grund af sin naturlige Beliggenhed er Smyrna selvskræven som Centrum for al Handelsrørelse og Export fra hele Lilleasien og for en stor Del fra Øerne i Archipelagus. Fra Lilleasiens Indre føres dels pr. Jernbane, dels paa Kamelryggen, alle dette rige Lands Produkter ned til Smyrna, for her at prepareres og sendes videre ud i Verden. De vigtigste Exportartikler er: Byg, Bønner, Sesam, Rosiner, Figen, Olivenolie, Tobak, Vallonia (for Garverier) Uld, Bomuld, Nødder, Mandler etc. etc. Som tidligere nævnt beror Smyrnas hele Forretningsliv næsten udelukkende paa hvordan Høsten falder ud; naar denne slaar godt til er der Velstand i Smyrna, falder den daarlig ud er man næsten inde i Armoden.

Et tungt Slag var det for Smyrnas Exportører, at Tydskerne som Fortsættelse af Jernbaneanlægget til Angora, iaar ogsaa skulde faa Koncession paa Fortsættelse af denne Linie helt ind til Konia i det Indre af Lilleasien. Herved kommer en stor Del af Lilleasiens Produkter at expederes for Fremtiden over Angora til Constantinopel istedetfor til Smyrna. Smyrna—Aidin Jernbanekompagniet -- et engelsk Foretagende -- hvis Linie strækker sig op til Dinér ca. 5/600 Kilometer ind i Landet, eller omtrent halveis til den ovennævnte By Konia, maatte, uagtet en Linie Smyrna—Dinér—Konia, i mange Henseender var at foretrække for en Linie Constantinopel—Angora --Konia, paa Grund af politiske Intriger vige Pladsen for Tydskerne.

Jeg skal i efterfølgende Linier tillade mig at give nogle Oplysninger om de Exportartikler herfra, der vil og kan interessere vort Land. Jeg har indledet og gjort flere Forretninger i disse Produkter og stiller mig til vore Exportørers Disposition med Hensyn til alle Forespørgsler og Oplysninger.

Byg.

Smyrna exporterer aarlig mellem 180/200 000 Tons Byg. Størstedelen gaar til England, der alene tager de næsten $\frac{2}{3}$ Dele; vore Lande og Østersølandene forsyner sig ogsaa imellem fra Smyrna. Høsten har iaar været middels god og har Priserne holdt sig nogenlunde jævnt som følger:

Prima Maltbyg	14 à 15 Rmk.
1ste Sort	12 à 13 —
2den Sort	9 à 11 —

pr. % Kgr. fob. Smyrna.

For Kornvarer har der iaar været betalt i Fragt til England for hele Dampskibsladninger paa ca. 1 500/2 500 Tons fra 10 sh. til 13 sh. pr. Ton; til Norge og Østersøen vil man antagelig betale 2 sh. à 3 sh. mere.

Rosiner.

Sultanas (smaa Rosiner uden Stene). Ogsaa af denne Artikkel er England den største Forbruger. Engelskmændenes bekendte Puddinger sluger en hel Del af denne Frugt. Der exporteres Aar om andet ca. 30 000 Tons Sultanas omtrent udelukkende i Kasser paa fra 10—35 Kilos. Ifjor var Sultanahøsten noget over 35 000 Tons, iaar mellem 25/26 000 Tons. Denne Artikkel i Forbindelse med Figen er en af Smyrnas Rigdomskilder, naar Rosin og Figenhøsten lykkes, tjener Exportørerne gode Penge. Priserne har iaar været usædvanligt lave, specielt indtraadte der en voldsom „baisse“, da De Forenede Stater, der ogsaa er en af Smyrnas største Frugtforgbrugere, forbød al Indførsel af tørrede Frugter fra Lilleasien paa Grund af Koleraen. Senere har de Forenede Stater ophævet Forbudet; men Priserne har alligevel holdt sig meget lave. Der noteres nu i Begyndelsen af November:

Extrissima Yerli	35—37 Rmk.	} pr. % Kgr. fob. Smyrna i Kasser paa 10/20 Kgr.
Extra —	28—30 —	
Good —	26—28 —	
Ordinary —	20—22 —	
Prima —	17—19 —	
Extrissima Vourla	26—27 —	
Extra —	21—23 —	}
Prima —	17—19 —	

I Sække bliver Prisen 2 Rmk. pr. % Kgr. billigere. I Fragt og Assurance til Christiania, Bergen, Stavanger, Christiansand etc. bør tillægges ca. 5 Rmk. pr. % Kgr.

Elemés (større Rosiner med Stene). Høsten dreier sig aarlig omkring 30 000 Tons for Smyrna. De mest kurante Kvaliteter har i Høst været solgt til følgende Priser:

Kup Carabournov	48—50 Rmk.	} pr. % Kgr. fob. Smyrna.
Extrissima —	39—41 —	
Extra —	36—38 —	
Kup Vourla	24—26 —	
Extra —	21—23 —	
Prima —	18—20 —	

Figen.

Denne Artikkel har ogsaa paa Grund af Koleraen og Indførselsforbudet i de Forenede Stater været nede i en saa lav Pris, som man ikke mindes paa lang Tid. Vistnok har Prisen rettet sig lidt efterat Indførselsforbudet blev ophævet i Amerika, men den er endnu meget lav og efterlader liden Fortjeneste. Høsten var i 1892 ca. 16 000 Tons; i 1893 mellem 12/13 000 Tons For gode naturlige Figen i Sække paa 25/50 Kgr. eller i Kasser paa ca. 15 Kgr. noteres Rmk. 18 à 20 pr. % Kgr. fob. Smyrna. Foruden den ovennævnte Kvalitet: naturlige Figen (d. v. s. ikke arbeidede) exporteres der ogsaa specielt til England arbeidede Figen (figs in layers); dette er de finere og følgerig ogsaa dyrere Kvaliteter.

Bomolie (Olivenolie).

Smyrnaolie er bekjendt for sin udmærkede Kvalitet, der efter hvert som den bliver kjendt, bliver foretrukket for Messina og andre Olier. Den er klar, ren og fyldig, og naar man har med ærlige Folk at bestille kan man altid være vis paa at faa en god Vare. Produktionen dreier sig omkring 20/25 000 Tons om Aaret; men varierer hyppigt, da Olivenfrugten er meget sensibel og let beskadiges enten af formeget eller forlidet Regn eller Sol. Ifjor var Høsten meget liden paa Grund af Regnmangel (kun ca. 5 000 Tons) og Priserne har i den Anledning iaar været forholdsvis høje; i Høst har den været noteret mellem 62 og 65 Rmk. pr. % Kgr. fob. Smyrna. Den kommende Høst tegner imidlertid meget lovende (man antager at Produktionen vil dreie sig omkring 30 000 Tons 1893/94) saa man i Januar, Februar og udover vistnok vil kunne faa prima Smyrnaolie ca. 10 à 15 % billigere end iaar eller til 55 à 57 Rmk. pr. % Kgr. fob. Smyrna. For denne Artikkel Vedkommende maa ogsaa tilføies ca. 5 Mark pr. % Kgr. for Fragt og Assurance til Norge.

Af andre Udførselsartikler, der kan have Interesse for vort Land, skal jeg nævne: Tobak, Salt (fra Phocée i Smyrnagolfen) Uld, Bomuld, Faare- & Lammeskind, Valnødder, Mandler, Kastanier, Canarifrø etc. Jeg finder det ikke nødvendigt at gaa i Detaljer angaaende disse Artikler, da det paa Grund af de mange forskellige Kvaliteter er nødvendigt at have Prøver af de forskellige Produkter, for at Kjøberne kan gjøre sig en nøiagtig Forestilling om Varen. Mit Kontor i Smyrna vil imidlertid altid besvare alle Forespørgsler og Henvendelser samt sende Prøver og Prisnoteringer.

Befragtning.

Fragterne har ogsaa herude været gennemgaaende lave iaar; en liden Bedring mod ifjor har det jo været, men intet af Betydning. I hele Sommer og for tidlig Høstskibning tilbødes Dampere paa 2/3 000 Tons Dødvægt uden Vanskelighed à 9 sh. 6 d à 10 sh. fra Smyrna til U. K. Korn og Frugt. I Begyndelsen af October sprang Fragterne op lidt paa Grund af Efterspørgsel for Tonnage i Sortehavet og der blev betalt helt op til 13 sh. 6 d à 14 sh. for enkelte Baade. Men nu — i Begyndelsen af November — er Fragterne allerede nede i 12 sh. 6 d igjen; et Par Steamere har til og med de sidste Dage været sluttet à 12 sh. Smyrna — UK. Ca. 500 større Steamere laster aarlig i Smyrnas Havn, foruden de direkte Dampskibslinier; dersom disse skal tages med, maa Tallet mindst fordobles. De fleste af disse Dampere er selvfølgelig engelske, men Tydskerne rykker, som tidligere nævnt, nær ind paa Engelskmændene de sidste Aar. Det er

ogsaa mit Haab og i den Retning gaar mine Bestræbelser, at vi skal se det norske Flag oftere paa Smyrnas Havn; vore Rederier burde jo kunne acceptere de samme Betingelser som engelske og tyske Dampskibsredere gaar med paa. Jeg har selv ogsaa iaar befragtet et Par større norske Dampere til nogenlunde rimelige Fragter.

Jeg har med Glæde bemærket, at der endelig er bleven gjort en Forandring med Hensyn til Maalingen af vore Dampskibe, saaledes at vore Maalebreve for Fremtiden bliver i Lighed med de engelske, hvorved der herude i Tyrkiet vil indspares ca. 15 % af Udgifterne til Autoriteterne. Denne heldige Forandring vil forhaabentlig bringe vore Redere til hyppigere at sende sine Baade ud til de Orientalske Farvande, hvorfra der dog imellem kan bydes ganske gode Fragter.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1892 m. M.,

No. 25.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1893.

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

Genua.

Skrivelse dateret 25de Oktober 1893.

I Handelsrapport af 15de April d. A. har Generalkonsulatet tillige givet en Oversigt over de italienske Pengeforholde i sin Almindelighed og derunder væsentlig gjort Rede for de italienske Statspapirers daværende Stilling, den stadigt stigende Agio og Sølvmyntens successive Forsvinden fra Landet.

De derunder forklarede Uregelmæssigheder paa det finantielle Omraade ere i de senere forløbne 6 Maaneder end yderligere tiltagne og have frembragt en Krise, som spores paa alle Felter og virker høist generende for samtlige Omsætningsforholde.

Kursen paa de italienske rentebærende Statspapirer (Rendita italiana), der i Midten af April d. A. stod i 97, noteres nu paa herværende Børs med 91.50, medens Agioen, som paa nævnte Tidspunkt var 4.25 %, nu er gaaet op til 13.55 %. Dagens Notering for Cheques paa Paris er 100 Francs = 113.55 Lire italiane.

Ved Siden af den Besværlighed, som denne høje Agio medfører i Handelsforbindelsen med Udlandet, har Krisen ogsaa havt uheldige Følger for Detailomsætningen inden Landet selv, idet Pengesedlernes lave Værdi, som forklaret i sidste Aarsberetning, har gjort det til en lønnende Spekulation her at opsamle italiensk Sølvmynt og forsende den til de Nabolande, hvor den er gangbar efter den latinske Myntkonvention. Da Mangelen paa Sølvmynt i Landet saaledes begyndte at blive følelig, blev der vistnok truffet Forholdsregler til at hindre yderligere Udsørsel, men den cirkulerende Myntbestand var da allerede aftagen i den Grad, at Sølvmynt siden har været sjelden at se og af de Handlende maa kjøbes for høi Pris hos Vexelererne. Af offentlige Repræsentativer gaar her i Detailomsætningen for nærværende saagodtsom alene 5- og 10-Liresedler samt Kobbermynt (5- og 10-Centisimi). Selv den cirkulerende Kobbermynt begynder under de nuværende Forholde at vise sig utilstrækkelig, efter at Enhver ser sig nødsaget til at holde et vist Kvantum tilbage for dermed at kunne foretage Smaa-Indkjøb. Endel Kobberpenge er derfor nu under Myntning og vil snart blive sat i Cirkulation.

For at bøde paa det ved Sølvmyntens Forsvinden fra Landet opstaaede Onde har Regjeringen besluttet at udstede 30 Millioner Sedler paa 1 Lire, men det synes endnu ikke at være fuldt bestemt, naar disse ville blive satte i Cirkulation. Sedlerne ere for Øieblikket under Trykning i Turin, og det er berettet, at Emissionen af de første 4 Millioner vil finde Sted de første Dage af November.

On det har imidlertid i de sidst forløbne Maaneder været i den Grad føleligt for al Omsætning, at de Handlende have maattet søge at hjælpe sig ved høist ekstraordinære Midler. Foruden at der i stor Udstrækning betales ved Postfrimærker, cirkulerer der ogsaa private Bons paa 1 Lira, udfærdigede af Handlende og forsynede med deres Stempler til senere Indløsning med deres Paalydende. At Valuta, udfærdiget paa en saa uregelmæssig og lidet legal Maade ikke kan nyde synderlig Tillid hos det store Publikum, er selvfølgelig, og Fenomenet er derfor væsentlig af Interesse som Maalestok for Bedømmelsen af den herskende Trang til at erholde Byttemidler for Smaahandelen.

For ikke at udsætte Publikum for følelige Tab ved fortsat ukontrolleret Udstedelse af denne Slags Bons besluttede en Association af Næringsdrivende i Genua under 20 d. M. at tage Sagen i sin Haand ved at lade udfærdige Repræsentativer paa 1 Lira til et Beløb af en halv Million og samtidigt til Sikkerhed at deponere en tilsvarende Sum i Nationalbanken. Lignende Foranstaltning har allerede for nogen Tid tilbage været truffen af Næringsdrivende i Milano, ligesom der sees at være fattet tilsvarende Beslutning ogsaa i Turin.

At der gribes til saadanne Midler af de Næringsdrivende i Landets betydeligere Handelsstæder netop i det Øieblik, da Regjeringen selv er ifærd med at emittere Smaa-Sedler, maa forekomme mærkeligt og synes derfor nærmest at maatte opfattes som et Tryk paa det Offentlige for at paa-skynde en Foranstaltning, hvis Iværksættelse i flere Maaneder har været imødeseet af Almenheden med den største Spænding. Det tør vel under enhver Omstændighed antages, at disse ekstraordinære private Foranstaltninger af sig selv bortfalde, saasnart Statens Sedler ere bragte i Cirkulation og have afhjulpet Mangelen paa Sølvmynt.

Et Spørgsmaal, som med naturlig Konsekventse har maattet opstaa under den italienske Seddel-Valutas stadige Synken, er Maaden for Toldafgifternes Erlæggelse. Toldkamrene have hidtil modtaget og modtage fremdeles Afgifterne i Sedler, men den stadig tiltagende Differents mellem Metal og Papir har selvfølgelig rettet de italienske Finantsmyndigheders Blik mod Ønskeligheden for Statskassen af at erholde Afgifterne indbetalte i Metal, -- en Foranstaltning, der under de nuværende Agio-Forholde vilde medføre en ganske betydelig Forøgelse af Toldintraderne. Italiens store Import fra Udlandet og dets høie Toldsatser gjør dette Spørgsmaal til et Anliggende af fremragende finantiel Betydning. Allerede for nogen Tid tilbage, da der begyndte at udbrede sig et Rygte om en saadan Foranstaltning nær forestaaende Indførelse, opstod der en stærk Bevægelse inden Handelsverdenen, og der udgik her i Genua en stor Mængde Varer fra Kreditoplagene, idet Importørerne fandt det raadeligst strax at fortolde sine Varer for at undgaa den med Toldens Erlæggelse i Metal forbundne Forhøielse.

Den omhandlede Forføynings Realisation lod imidlertid vente paa sig, og Importen, der til Undgaaelse af den forventede Forhøielse syntes at skulle blive adskillig forceret*), traadte igjen ind i sit normale Spor, indtil Spørgsmaalet i de sidste Dage atter er kommet paa Dagsordenen, idet den italienske Ministerpræsident ved en politisk Banket i Dronero har berørt Sagen og derunder udtalt sig, som om Forføyningen var nær forestaaende. Ved at omtale den finantielle Situation yttrede Ministerpræsidenten nemlig, at han ansaa det som en paatrængende Nødvendighed at skride til Toldafgifternes Optrævelse i Metalvaluta og bemærkede endvidere, at de Forføyninger, som gennem General-Tariffens Fastsættelse og ved Handels-traktaternes Afslutning vare trufne til den indenlandske Industris Beskyttelse, hvilede paa Beregning af de indførte Varers virkelige Værdi, og for at den derigjennem tilsigtede Protektion kunde virke konstant, vilde det ogsaa være nødvendigt, at Toldafgifterne opkrævedes i Valuta med fuld Værdi i den internationale Omsætning, idet deres Erlæggelse i Papir i Virkeligheden repræsenterede en Nedsættelse i Beskyttelsestolden, svarende til den til enhver Tid gjældende Agio.

Denne Udtalelse synes at være bestemt nok og har derfor selvfølgelig ogsaa bevirket fornyet Uro blandt Importørerne. Efter hvad enkelte Blade vide at berette, skal der paa de forskjellige Toldsteder for Tiden foregaa Fortøldning af usædvanlig store Kvanta af Varer, der henligge paa Kreditoplæg, samtidig med at der fra Landets Handelskamre rettes Forestillinger om Bibeholdelsen af Status quo. Paa den anden Side høres ogsaa udtalt den Formening, at Ministerpræsidentens Yttring nærmest er at betragte som en Præcision af Regjeringens theoretiske Opfatning angaaende Statens Berettigelse til at forlange Toldsatserne i Guld og saaledes væsentligst som et Vink til de Handlende om at være forberedte paa en saadan Eventualitets Indtræden, saafremt Omstændighederne skulde gjøre det uomgængeligt fornødent, og man har fra denne Side som Støtte for sin Opfatning specielt villet bemærke, at Ministerpræsidentens Yttring heller ikke angiver noget bestemt Tidspunkt for Foraanstaltningens Ikrafttræden.

Visselig frembyder det omhandlede Spørgsmaal under Italiens nuværende Forholde betydelige Vanskeligheder, og det staar i nøieste Sammenhæng med saa mange finantielle Problemer, at det muligens endnu ikke paa længere Tid vil være modent til Løsning. Saalænge det endnu er svævende, vil det selvfølgelig medføre adskillig Usikkerhed paa Varemarkedet. Skulde den Opfatning blive almindelig raadende, at Forføyningen er nær forestaaende, er det at forudse, at de Steder i andre Lande, som afgive Varer til Indførsel i Italien, i den nærmeste Fremtid kunne vente adskillig større Ordres end under normale Forholde.

Harald Asche.

*) Indførselen af fremmede Varer til Italien anføres i de første 9 Maaneder af 1893 at være gaaet op til 897 Millioner, medens den i det tilsvarende Tidsrum af 1892 kun udgjorde 802 Millioner. Udførselen udgjorde i de første tre Fjerdingaar af 1893 689 Millioner og i tilsvarende Tidsrum af 1892 694 Millioner.

Genua.

Skrivelse af 10de December 1893.

Fra Handelsmusæet i Turin (Museo Merciológico di Torino) er der gennem de forenede Rigers Vice-Konsulat dersteds til Generalkonsulatet indkommet Anmodning om at virke for Fremsendelse til Musæets permanente Udstilling af saadanne norske Industriprodukter og Raamaterialier, som kunne antages at være afsættelige paa det italienske Varemarked. Musæets Direktion nævner særlig Trævarer, Mineralier og Metaller, men siger sig forøvrigt beredt til at modtage hvilken som helst norsk Frembringelse, som frembyder Interesse for den internationale Handelsomsætning. Direktionen betoner derhos Ønskeligheden af, at de eventuelt fremsendendes Prøver kunde være ledsagede af nøiagtige Prisopgaver og Beskrivelser af Produktets Frembringelsesmaade og Anvendelse samt, om muligt, af Planer og Fotografier af vedkommende Anlæg, Fabrikker og Værksteder. Endvidere henleder Direktionen Opmærksomheden paa Nyttens af i Musæets Lokaler at lade udlægge Planer og Konditioner for Afbud paa offentlige eller private Arbejder i Norge, til hvis Udførelse der maatte blive indbudt til almindelig Konkurrence ogsaa fra Udlandet.

Ved at henvise til tidligere Aarsberetninger, hvori er anbefalet Udstilling af norske Produkter i Milan's Handelsmuseum, tillader Generalkonsulatet sig at udtale, at en lignende Foranstaltning i Turin formentlig vilde være af ikke mindre Nytte til at gjøre Landets Frembringelser bekendte, da Turin er et Sted med betydelig Konsumtion og stor Handelsrørelse med et omfattende Distrikt.

Harald Asche.

Nagasaki.

Aarsberetning dateret 24de August 1893.

Der ankom til Nagasaki 22 norske Dampskibe dr. 19 490 Tons, til Moji 5 dr. 4 884 Tons, til Karati 2 dr. 4 534 T. og til Kirchinotsu 8 dr. 16 612 T., ialt 37 dr. 45 520 Tons.

Værdien af Indførselen til Nagasaki i 1892 var 2 929 342 Sølv Yen og af Udførselen 3 275 839 do. (100 Yen = 250 Kroner).

Indførselen er af samme Omfang som forrige Aar. Alene Dampskibe og Jernbaneskiner viser en stor Reduktion, hvoriimod Indførselen af Raabomuld er tiltaget med \$ 438 000. Grunden hertil ligger i Sølvmarkedets nuværende Stilling. Den lave Kurs tillader ikke at indføre Bomuldsvarer fra Europa med Fordel, og Japaneserne køber derfor raa Bomuld i China og udfører selv Spindingen og Vævningen til stor Fordel for Indførsel af dertil nødvendige Maskiner.

Udførselen er gaaet ned med $\text{\$}$ 500 000 paa Grund af den ringe Produktion af Takosima Kul og Kamfer. Nedgangen i Kul var ikke uventet, da en Del af den gamle Grube næsten er udtømt. Ingen videre Nedgang ventes dog i nogle Aar.

Skibsfart. Nagasakis Havn er dyb nok for alle Skibe, og da den er omgivet af Bjerge samt har en god Ankergrund og ingen Strøm, frembyder den en af de bedst mulige Ankerpladse. Tørdokken, bygget af Granit, kan optage de største Skibe, og det dermed forbundne Jernværk har tilfredsstillet alle, som har benyttet det. Nagasaki har ogsaa en Patentslip, der kan tage mindre Skibe indtil ca. 1 000 Reg. Tons. Tørdokken, Patentslippen, Jernværket og Tokasima Gruberne tilhører alle samme Eier, Y. Sevasaki, hvilket er en stor Fordel til Besparelse af Tid og til at træffe Aftale om Reparationer etc.

De eneste Udgifter for Skibe ved Indseiling i Havnen udgjør: Afgift for Indgaaende $\text{\$}$ 15, ved Udklarering $\text{\$}$ 7, ialt $\text{\$}$ 22 til Toldvæsenet. Lods penge er $\text{\$}$ 3 pr. Fod, men ingen Kaptein behøver Lods efterat have været her en Gang, da Indseilingen til Havnen betegnes af to Fyrtaarn og ikke frembyder nogen Vanskelighed.

Af Indførselsartikler kan nævnes Maskiner for Yen 169 000, Smør 4 500, Mel 25 000, kondenseret Melk 4 000, andre Fødemidler 24 000, Kemikalier og Medicinalvarer 25 000, Petroleum 270 000, Sukker 700 000, raa Bomuld 825 000, Bean cakes 187 000.

Mexiko.

Aarsberetning dateret 8 August 1893.

Veracruz. Der ankom 7 norske Seilskibe dr. 2 224 Tons fra fremmede Lande med Ladning. Fragt £ 2 410. Alle afgik til fremmede Lande i Ballast. Erlagte Konsulatafgifter Kr. 141.24. Expeditionsafgifter Kr. 7.25.

Af svenske Skibe ankom et Seilskib. Konsulatafgift Kr. 26.86.

Udførselen over Veracruz var i 1892: Guld og Sølv $\text{\$}$ 17 073 000, andre Varer $\text{\$}$ 9 426 000, heraf Kaffe for $\text{\$}$ 4 880 000, Tobak $\text{\$}$ 1 734 000.

Hele Republikens Udførsel var af ædle Metaller $\text{\$}$ 49 137 000 og af andre Varer $\text{\$}$ 26 331 000.

Indførselstolden i de sidste 4 Aar er gaaet betydeligt tilbage, hvilket maa tilskrives dels den slette Høst i de sidste 2 Aar, og dels Sølvprisens kolossale Fald.

Høstudsigterne er iaar gode, men Sølvspørgsmaalet er endnu ikke afgjort, og saavel Regjeringen som Handelen lider stærkt derunder. Man venter en Nedgang i Indførselen og Forretningerne er desuagtet i det Hele meget flaae.

Kurser: New York Sigt $71\frac{1}{2}$ %, London 60 D. S. 29— $29\frac{1}{4}$ d, Paris do. fres. 3—3.05, Hamburg do. M. 2.45—2.50.

Efter berigtigede Opgaver ankom af norske Skibe til Havnene i Distriktet fra Norge i Ballast 1 dr. 498 Tons og fra andre Lande med Ladning 28 dr. 12 088 Tons og i Ballast 64 dr. 20 144 Tons, ialt 93 dr. 32 730 Tons, hvoraf Dampskibe 24 dr. 11 572 Tons.

Til fremmede Lande afgik med Ladning 59 dr. 20 099 Tons og i Ballast 18 dr. 8 011 Tons, ialt 77 dr. 28 110 Tons, hvoraf Dampskibe 24 dr. 11 572 Tons. Erlagte Konsulatafgifter ø 385.10.

Batavia.

Aarsberetning dateret 31 August 1893.

Der ankom fra fremmede Steder med Ladning 15 norske Skibe dr. 14 321 Tons og i Ballast 16 dr. 15 620 Tons. Af de ankomne var Dampskibe 7 dr. 12 295 Tons.

Der afgik til fremmede Steder med Ladning 26 Skibe dr. 24 367 Tons og i Ballast 4 dr. 5 193 T. Heraf 7 Dampskibe.

Import. Som sædvanlig var der ingen direkte Import fra de forenede Riger.

Jern. En gros Priserne for svensk Jern var fra fl. $7\frac{1}{2}$ —9, og for engelsk fra fl. $5\frac{1}{2}$ — $7\frac{1}{2}$; for galvaniseret Jern fra fl. $10\frac{1}{2}$ — $11\frac{3}{4}$. For Staal fra fl. $7\frac{1}{2}$ — $8\frac{1}{2}$.

Kobber og Messing holdt sig ikke saa vel oppe. Priserne var fra fl. 50—60 for hollandske, og fl. 49—55 for engelske Kvaliteter.

Kul. Paa Grund af store Oplag var Priserne lave. Licitationen for Statens Baner foregik til fl. 15.23, hvorhos en Ladning australske Kul solgtes til 18 sh. 6 d pr. Ton. For Kystfart og Fabriker brugtes en stor Del indenlandske Kul fra Ombilien og Koeter Minerne. Disse er endnu for dyre til at kunne bevirke en Reaktion i Priserne for engelske og australske Kul. Af de sidste indførtes som sædvanlig meget til Brug for Dampskibsselskaber og Fabriker.

Tjære. Skjøndt Priserne sidst i 1891 var meget lave, steg de dog i 1892 og holdt sig fra fl. 17 til $18\frac{3}{4}$ for svensk og fra fl. 14—16 for Kultjære.

Petroleum. Den betydelige Indførsel vedblev i saa høi Grad, at Priserne for amerikansk Olie faldt til fl. 2, $22\frac{1}{2}$ pr. Kasse og ikke naaede over fl. 2.75, medens russisk Olie fra Batavia solgtes ned til fl. 2, og ikke over fl. 2.50.

Fyrstikker. Engang solgtes svenske for indtil fl. 1.15 pr. Kasse, men ved Aarets Slutning, da Oplagene tiltog, gik Prisen ned lige til 70, medens lavere Mærker solgtes fra 30—60.

De indførte Varer solgtes i det Hele til tilfredsstillende Priser. Importørerne led under delvis stærk Konkurrence, og tabte tildels ved Falitter blandt Detailhandlere.

Udførselen. Saavidt vides udførtes Intet direkte til de forenede Riger.

Den fornemste Udførsel bestod af:

Sukker, 7 207 681 Piculs, Kaffe, Statsproduktionen 329 339 Piculs, privat do. 475 896 P., Ris 284 506 P., Peber 95 227 P., Muskatblomme 176 P., Muskatnødder 669 P., Kryddernelliker 326, Kanel og Kanelbark 120, The 4 158 326 Kg., Tobak 262 963 Piculs, Damargummi 18 405 P., Gutta Percha 672 P., India Rubber 370 P., Tin 97 089 P., Rotang 33 030 P., Indigo 1 653 436 Alb, Huder 591 923 P. og 4 923 Kolli, Cichora Bark, Statsproduktionen 568 845 Alb., privat 5 968 745 Alb, Arrak 3 239¹/₂ og 24¹/₂ Leaguers, Capoc 31 064 Kolli, Koprah 55 901 Piculs.

Sukker. Priserne var som i 1891, fra fl. 8—9 pr. Picul for No. 14. For Sirup fra fl. 4—4¹/₂ pr. P.

Kaffe. Statssalgene i 1892 var følgende: 15 Septbr. 10 000 Piculs Preanger, Gjennemsnitspris fl. 62, 15 000 Melangs fl. 59.76, 20 Oktbr. 4 000 Sisir, fl. 68.33, 21 000 Malang O. P. 62.01, 24 Novbr. 400 Sisir 68.55, 200 Batoc 67.90, 24 400 Malang 62.83, 29 Decbr. 786 Karangan 66.50, 496 Sisir 63.80, 23 718 Malang 61.16, ialt 100 000 Piculs.

Regjeringens Salg af Sumatra Kaffe i Padang var: 5 April 8 190 Piculs til Gjennemsnitspris fl. 73.58, 28 Juni 22 316 P., fl. 72.58, 27 Sptbr. 11 345 P., 67.42, 27 Decbr. 14 326 P., fl. 73.74, ialt 56 177 Piculs 1ste Kvalitet. Derhos 1 530 P. 2den Kvalitet til Priser fl. 43, 32.30, 25.50 og 27.52.

Ris. Uanset ringere Produktion var der ingen Forandring i Priserne. Kandanghauer Ris solgtes til fl. 224.66 pr. Coyang à 27 Piculs, medens det høieste Bud for Indramayoe var fl. 210.27, der afsloges, da Grændsen var fl. 220. Sidstnævnte blev udtaget af Markedet og sendt til Europa.

Peber. Antagelig paa Grund af stor Produktion var Priserne meget lave, fra fl. 11¹/₂—16¹/₂ pr. Picul.

Produktionen af The var paa Grund af gunstigt Veir meget større end i 1891. Priserne for Damargummi var lave, fra fl. 30—33¹/₂ pr. Picul. Priserne for Gutta Percha og India Rubber var som i tidligere Aar.

De i Batavia afholdte Salg af Billiton Tin udgjorde: 25 Februar 1892, 15 546 Piculs til Gjennemsnitspris fl. 62.06, 21 April, 15 505 P., fl. 64.74, 29 Juni 15 042 P., fl. 68.32, 24 August 15 010 P., fl. 64.42, 26 Oktbr. 15 004 P., fl. 65.58, 21 Decbr. 15 573 P., fl. 63.28.

Auktionerne paa Java over Indigo udbragte fl. 2¹/₂—5 pr. Alb.

Bøffelhudur solgtes til 24 til 31 cts. og Kohuder til 30—45 cts pr. Alb.

Cichora Bark. Den nuværende Pris for denne Vare i Europa er tabbringende; hvis ingen Forbedring finder Sted, vil det forudsees, at Planterne maa formindske Produktionen eller ophøre dermed.

Koprah. I Forhold til tidligere Aar udførtes særdeles lidet paa Grund af nedgaaende Priser i Europa.

Skibsfart. I 1892 sysselsattes 226 Dampskibe og 95 Seilskibe dr. 462 849 Tons, hvoraf 6 norske Dampskibe og 21 Seilskibe dr. 24 653 Tons og 2 svenske Seilskibe dr. 1 700 Tons.

Fragterne for Seilskibe til Kanalen, Cadiz og Lissabon f. O., Amerika eller Marseille, var fra 32 sh. 6 d til 42 sh. 6 d, og noget mere for Ladning i Molukkerne. I Regelen sluttedes for lump Sum. For Sukker betaltes 25 sh.—30 sh. og for nogle passende Skibe 30 sh.—42 sh. 6 d. For Kaffe og Stykgods til Amerika at lade i Java eller Macassar og Padang.

For de regulære Dampskibe til Holland var der liden Forskjel i Raterne mod forrige Aar. For andre var Fragterne til Port Said f. O. 30—40 sh. og til Australien 18 sh.—20 sh. pr. Ton for Sukker.

Konsulatafgifterne var for norske Skibe ved Hovedst. fl. 273.13, ved Vicekonsulaterne fl. 1 167.33, for svenske Skibe ved Hovedst. fl. 20.59, ved Vicekonsulaterne fl. 72.02.

W. Suermondt.

Lourenço Marques (Mozambique).

Af norske Seilskibe ankom med Ladning: Fra Norge 1 dr. 368 Tons, Bruttofragt £ 667, fra Sverige 1 dr. 295 Tons, Fragt £ 530, fra andre Lande 2 dr. 984 Tons, Fragt £ 1 152.

De fra Norge og Sverige ankomne medførte Trælast. Et Skib kom fra Port Adelaide med Mel, et fra Port Natal med Stykgods.

Til fremmede Lande afgik med Ladning 1 Skib dr. 442 T., og i Ballast 3, dr. 1 205 Tons. Erlagte Konsulatafgifter £ 5. 13. 8.

Af svenske Skibe ankom 1 dr. 332 Tons. Konsulatafgift £ 1. 4. 0.

Indberetning dateret 24de September 1893.

I Anledning af den stedse stigende Indførsel til Delagoa Bay af Trælast, hovedsagelig af svenske Træsorter, anser jeg det for Interesse for norsk Handel og Skibsfart at henlede Opmærksomheden paa, at efter al Sandsynlighed, Begjæret for Svensk og Norsk Trælast vil fremdeles tiltage for sluttelig, naar Jernbanen herfra til Pretoria næstkommende September antages at blive færdig, at udgjøre en Artikkel af vedvarende Betydning.

Da Delagoa Bay er Østafrikas bedste, naturlige Havn, og Jernbanen herfra den korteste Route til Transwaal af de forskjellige sydafrikanske Havne, saa er det sandsynligt, at Importen af Trælast vil i Fremtiden blive importeret til Transwaal igjennem Delagoa Bay.

Det turde saaledes være af Interesse for norske Exportører af Trælast at søge Forbindelser her paa Pladsen for deres Varer.

I den Anledning kunde jeg anbefale de Interesserede at henvende sig til Huset Monte Freies & Borcelli de Régis ainé i Marseille, det ældste og capitalstærkeste Hus, etableret i Lourenço Marques og i samtlige Østkystens Havne, Inhambane, Quilimare og Mozambique.

Den hertil indførte Træløst af Svensk Oprindelse bestaar hovedsagelig af Planker (Deals) 3" $\times$ 9", scantlings, Ceiling & Flooring Boards, hvorimod norske Træsorter hidtil sjældent have været seet.

Otte norske og et svensk Fartøi have dette Aar besøgt Lourenço Marques, det svenske Fartøi med en Træløst fra Gøteborg, medens de norske Skibe ere ankomne fra fremmede Havne.

Adekillige engelske Skibe ere komne hertil med Træløst indladt i Port Natal.

J. Bang.

Indberetning dateret 15de November 1893.

Ved denne Leilighed tillader jeg mig at henlede det ærede Departements Opmærksomhed paa, at der foruden norsk Træløst, muligvis kunde aabnes et Marked her for andre norske Udførselsartikler. Med Klipfisk, Sild, røgede Sardinier, Anchovis er alt nu en Del at gjøre, og hvis alle norske Exportartikler vare mig tilstrækkelig bekendte, kunde jeg afgive min Mening om Muligheden af at opnaa en Afsætning derfor her.

Det er at forudse, at grundet paa den Omstændighed, at Banernes Fremadskriden i det Indre snart vil aabne Afsætning for hidtil ukjendte Fornødenhedsartikler, norske Varer ogsaa kunne finde et Marked, hvorpaa jeg antager det rigtigt at henlede norske Exportørers Opmærksomhed.

J. Bang.

Bangkok (Siam).

Af norske Skibe ankom fra fremmede Steder 6 dr. 3 011 Tons, deraf 1 Dampskib dr. 582 Tons med Ladning, Resten Seilskibe i Ballast. Med Ladning afgik 4 Seilskibe dr. 2 057 Tons. Konsulatafgift Kr. 130.62.

Ingen svenske Skibe ankom.

Export. Aaret 1892 var endnu slettere end 1891. Rishøsten slog feil og der udførtes kun lidt over 3 Millioner piculs mod $3\frac{3}{4}$ Mill. i 1891; heraf gik til Europa kun 285 000 P. eller ca. 17 000 Tons. Paa Grund af meget lav Vandstand i Floden fik vi ringe Tilførsel af Teak; dette var Grunden til at kun 4 norske Skibe ladede for Europa i 1892.

Importen staar i saa nøie Forbindelse med Rishøsten, at der i hele Aaret herskede en stor Stillehed. Manufakturvarer fra Manchester og Schweiz udgjør de fornemste Importartikler, men selv heraf indførtes lidt.

Udførselens Værdi var \$ 10 084 077 og Indførselen \$ 9 425 192.

Fragter. Laster var saa sjeldne, at flere af de regelmæssige Dampskibe til Hongkong og Singapore maatte tages ud af Ruterne. Fragterne var hele Aaret yderst lave, for Teak til Europa ca. 60 sh.

Paa Grund af Handelens Stilstand kan jeg ikke melde om noget nyt merkantilt Foretagende. Bygningen af Paknam og Korat Jernbanen skred gunstigt frem.

Chr. Brockmann.

Buenos Aires.

Til Fuldstændiggjørelse af Skrivelse af 17de Januar 1893, indtaget i Hefte 2, pag. 29, meddeles yderligere følgende Poster i den argentinske Toldtarif af 30te December 1892, der ikke tidligere er indtaget:

Sækkelærred, Told 1 cent pr. Kg.

Lærred af Aloë, 2 cent. pr. Kg.;

Papir af Halm, Klude og Filler, Posepapir, ufarvet Vægpapir, Indpakningspapir og kulørt Papir, 15 cent. pr. Kg.

Toldfri: Guayaquilnødder (o: Stene af Taguafrugten) for Fabrikation af Knapper, og Guld i Korn, Barrer og Støv.

Told for Varer, som ikke er specielt nævnt i Toldtarifen, beregnes efter dens Værdi, som opgives af vedkommende Toldmægler (Tolddispacheur) bestyret ved Fremlæggelse af Originalfaktura paa samme Maade som bestemt i Tarifens øvrige Paragrapher.

Honolulu.

Der ankom fra fremmede Steder med Ladning 4 norske Skibe dr. 2 980 Tons. Bruttofragt Kr. 60 600. Der afgik til fremmede Steder med Ladning 2 dr. 545 Tons og i Ballast 4 dr. 965 Tons. Fragt \$ 1 635. Erlagt Konsulatafgift \$ 57.05. Alle Seilskibe.

Der afgik et svensk Skib dr. 1 132 Tons. Konsulatafgift \$ 20.05.
1 Mand paamønstret.

Bermuda.

Fra fremmede Lande ankom i Ballast 1 norsk Dampskib dr. 309 Tons, der afgik med Ladning til fremmede Land. Bruttofragt £ 286. Erlagt Konsulatafgift £ 1. 1. 7.

Der ankom 1 svensk Skib dr. 404 Tons. Erlagt Konsulatafgift £ 1. 8. 3.

Aden.

13 norske Dampskibe dr. 16 574 Tons anløb denne Havn paa Reise fra og til fremmede Steder. Et af disse, dr. 1 132 Tons, lossede endel Kul. Bruttofragt £ 240.

Danzig.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	7	912	-	-	7	912	-	-	6 824
„ Sverige til Hovedsta- tionen	-	-	3	1 100	3	1 100	-	-	-
„ andre Lande til Ho- vedstationen	41	18 746	18	6 444	59	25 190	-	-	257 261
Ialt	48	19 658	41	7 544	69	27 202	42	16 927	264 085
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	13	2 941	5	2 751	18	5 692	-	-	22 327
„ Sverige fra Hovedsta- tionen	6	1 747	3	1 678	9	3 425	-	-	12 302
„ andre Lande fra Ho- vedstationen	36	13 561	4	2 328	40	15 889	-	-	113 477
Ialt	55	18 249	12	6 757	67	25 006	42	16 927	148 106

For Reparation m. M. anløb 4 Skibe dr. 617 Tons.

Af svenske Skibe ankom 69 dr. 27 202 Tons.

Port Louis (Mauritius)

Fra fremmede Steder ankom med Ladning 9 norske Skibe dr. 4 756 Tons og i Ballast 2 dr. 1 101 Tons. Bruttofragter £ 2 500, Rs. 27 395 og frcs. 25 000. Heraf afgik til fremmede Steder med Ladning 4 dr. 1 349 Tons, Resten i Ballast. Bruttofragter £ 789 og Rs. 5 290. Alle Seilskibe.

Af svenske Skibe ankom 8 dr. 3 585 Tons.

Curaçao.

Hertil ankom fra fremmede Steder i Ballast to norske Seilskibe dr. 969 Tons, der afgik til fremmede Steder.

Madras.

Fra England ankom 1 norsk Dampskib, dr. 1 027 Tons med Kul og afgik i Ballast til fremmed Havn. Erlagt Konsulatafgift £ 3. 11. 10 (Rs. 58. 7. 1).

Venedig.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Kr.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.			
							Ant.	Tons.		
I. Ankomne.										
Fra Norge til Hovedsta- tionen	13	5 154	-	-	13	5 154	-	-	101 220	
” Do. til Vicekonsuls- stationerne	8	3 221	-	-	28	3 221	-	-	11 950	
” andre Lande til Ho- vedstationen	34	22 821	-	-	34	22 821	-	-	195 580	
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne	6	6 248	-	-	6	6 248	-	-	58 800	
Ialt	61	37 444	-	-	61	37 444	61	37 444	367 550	
II. Afgaaede.										
Til andre Lande fra Ho- vedstationen	25	10 218	22	17 757	47	27 975	-	-	-	
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne	8	3 274	6	6 195	14	9 469	-	-	-	
Ialt	33	13 492	28	23 952	61	37 444	61	37 444	-	

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Kr. 1 516.68, ved Vicekst. Kr. 512.61, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 256.30. Af svenske Skibe ved Hovedst. Kr. 60.15. Ialt tilfaldt Konsulen Kr. 1 833.13. Expeditionsafgifter af norske Exp. Kr. 190, af svenske Kr. 8.

Aarsberetning dateret 25de Juni 1893.

Skibsfart. Til Distriktet ankom 61 norske Dampskibe drægtige 37 444 R. T. mod 75 Fartøier dr. 33 674 R. T. i 1891, altsaa en Mindskning i Antallet af 14 Fartøier men en Pørgelse i Tonnagen af 3 770 R. T.

Fragtfortjenesten udgjorde ca. Kr. 321 600 foruden Fragterne for 9 maanedsbefragtede Skibe, som turde kunne anslaaes til ca. Kr. 46 000, og ere disse medtagne i Beregningen over Bruttofragterne efter et Overslag over, hvor stor Del af samme, der falder paa vedkommende Fartøis Anløb af Distriktet, tilsammen ca. Kr. 367 600 mod Kr. 349 000 i Aaret 1891.

Af de til Distriktet ankomne Fartøier bragte 21 Fisk fra Norge, 8 Stenkul fra England, 3 Korn fra Havne ved Sortehavet, de øvrige Vin, Frugt, Olie, Svovl og Stykgods fra italienske og østerrigske Havne.

Af de i Maanedsfraagt engagerede Dampskibe gjorde et 7 Reiser, et 4, et 3 o. s. v. Ingen Damper ankom i Ballast, med Ladning afgik 33 Dampere, alle i Maanedsfraagt.

For Konsulatet anmeldtes 2 Rømninger.

Den norske Skibsfart paa Distriktet har i de seneste 5 Aar stillet sig saaledes:

i Aaret	1888	ankom	24	Skibe	drægtige	13 745 R. T.
—	1889	—	22	—	—	14 013 —
—	1890	—	42	—	—	23 339 —
—	1891	—	75	—	—	33 674 —
—	1892	—	61	—	—	37 444 —

hvoraf sees, at Drægtigheden stadig er gaaet fremad i Femaaret.

Gjennemsniidsdrægtigheden af de til Distriktet ankomne norske Dampskibe udgjorde: i 1888 571 R. T., 1889 637 R. T., 1890 556 R. T., 1891 437 R. T. og i 1892 614 R. T. I samme Tidsrum ankom kun 2 norske Seilskibe paa 598 resp. 329 R. T.

De i 1892 ankomne maanedsbefragtede Dampskibe vare mellem 370—520 R. T. og erholdt 7 000, 6 000, 5 600, 5 500 og 5 000 Lire pr. Maaned med Kul og alle Havneudgifter betalte af Befragteren.

Fiskefragterne fra Norge ere i 1892 gaaet noget nedad og have gjennemsniitsvis været fra Finmarken ca. 1.40 og fra Bergen ca. 1.10 à 1.20 Lire pr. Vog.

Kulfragterne fra England vare 1892 ogsaa lavere end i foregaaende Aar, ca. 9 à 7 sh. pr. Ton.

Kornfragterne fra Sortehavet vare gjennemsnitlig ca. 13 fr. pr. Ton.

Fra 1888 er til Venedigs Havn aarlig ankommet: i 1888: Seilfartøier 1952 dr. 127 597 T., Dampskibe 1 070 dr. 781 341 T., tils. 3 022 dr. 908 938 T.; 1889: Seilfartøier 1 917 dr. 114 165 T., Dampskibe 1 016 dr. 803 578 T., tils. 2 933 dr. 917 743 T.; 1890: Seilfartøier 1881 dr. 116 894 T., Dampskibe 1 049 dr. 889 171 T., tils. 2 960 dr. 1 006 065 T.; 1891: Seilfartøier 2 506 dr. 140 860 T., Dampskibe 1 028 dr. 831 740 T., tils. 3 534 dr. 972 600; 1892: 3597 Skibe, Tonnage ubekjendt.

Af den udenlandske Skibsfart paa Venedig indtager nu det norske Flag 3die Plads efter England og Østerrige-Ungarn, dernæst Tyskland etc.

Under engelsk Flag ankom i 1892 239 Dampskibe dr. 306 340 R. T.; østerrigsk-ungarsk: 298 dr. 118 903 R. T. og Seilfartøier 447 dr. 23 131, tils. 745 dr. 142 034; tysk: 26 Dampskibe dr. 23 925 R. T. Mer er for Tiden ikke bekjendt.

Foruden de faste Afgifter til Staten, som Skibsfarten er underkastet, og som her ere de samme som i hele Italien, ere at bemærke:

Lodspenge. I. Naar Lods optages i Søren udenfor Linien Piave Maistra betales til Havnene Malamocco, Lido eller Chioggia Lire 0.60 pr. R. T. med et Minimum af Lire 20 og Maximum Lire 108, men kun Lire 0.02 pr. R. T. med Minimum af Lire 12 og Maximum Lire 36, hvis Lods optages i Nærheden af Pelorosso. Til den Lods, der fører et Fartøi ud af nogen af disse Havne, betales Halvdelen af de ovenfor anførte Taxter. I denne Del af Farvandet, ligesom ogsaa ved Indfart gennem Lidohavnen, paahviler ikke de ankomende Fartøier Lodspligt. II. Fra Malamocco til Stazione Marittima erlægges Lire 0.045 pr. R. T. med et Minimum af Lire 20 og Maximum Lire 90. Fartøier, der ikke gaar længer end til Poveglia, betale $\frac{1}{2}$ af senest nævnte Taxter. Udgaende Fartøier erlægge samme Taxter som indgaaende, men have Rettighed til at beholde Lodsens ombord til en Mil ud i Søren af Malamocco. For Bevægelser inden Venedigs Havn

betales efter Overenskomst ved Lodsens. Hvis Lodsens maa blive ombord mer end 12 Timer, skal han have Kost af Føreren og L. 5 pr. Dag udover Taxten.

Fortøiningsafgifter stille sig her ca. Lire 30 à 35.

Ballast koster: Grus- eller Stenballast ca. Lire 2.50 pr. Ton.

Vand fra Vandledningen koster Lire 2 pr. 1000 Liter.

Vagthold: Lire 3 pr. Nat.

Handel. Indførselen af Stok- og Klipfisk fra Norge var i 1892 betydelig større end i foregaaende Aar, nemlig ca. Kg. 2 870 000 Stokfisk, hvoraf ca. 2 500 000 til Byen Venedig, inclusive ca. Kg. 840 000 indirekte via Hamburg, og ca. Kg. 370 000 til Ancona. Til sidstnævnte Sted importeredes direkte fra Norge ca. Kg. 500 000 Klipfisk. I Aar 1891 var Indførselen til Distriktet ca. Kg. 1 600 000 Stok- og ca. Kg. 450 000 Klipfisk.

Hele den direkte Import ankom i norske Dampere, kun den via Hamburg i fremmede Skibe.

Priserne for norske Fiskevarer i større Partier stillede sig i Aarets Løb saaledes:

	Jan.—Marts.	April—Juni.	Juli.—Sept.	Okt.—Decbr.
Bergensvare	L. 100—110	L. 87—100	L. 80—87	L. 75—80
Finmarksfisk	- 73—82	- 65—73	- 65	- 60—65

Her noteres i Almindelighed kun Bergensvare (Vestre) og Finmarksfisk; nogen officiel Notering, paa hvilken man kan stole gives her ikke. Handelskammeret udgiver vistnok en „Prezzo Corrente delle merci sul mercato di Venezia“, men disse Opgaver over Fiskepriser ere temmelig mangelfulde, hvorfor Konsulatets Indberetninger maa indhentes paa privat Vei.

Forbruget var i den seneste Vintersæson stadig betydelig og Priserne faste, uagtet Kvaliteten i Almindelighed ikke kan siges fuldkommen at have tilfredsstillet herværende Konsumenters Fordringer.

Priserne for norsk Klipfisk i Ancona dreiede sig omkring Lire 50 à 52. For engelsk Vare, nemlig Gaspe, hvoraf kun en Ladning importeredes, Labrador samt Newfoundland, hvilke indførtes i mindre Partier fra Genua, stillede sig Priserne ca. Lire 55 à 75.

Over Hamburg importeredes til Ancona, foruden nogen norsk Klipfisk, forskjellige Partier Tromsø, Hyser, Brosmer og St. Pietri. Priserne for de 4 sidstnævnte Sorter stillede sig ca. Lire 55 resp. Lire 40 og for begge de sidste Lire 42. Samtlige Priser ere for 100 Kg. Varen ufortoldet.

Importen af engelsk Røgesild var i 1892 omtrent af samme Størrelse som i 1891, nemlig ca. 11 000 Tdr., men Forbruget var livligere og Priserne holdt sig fra Lire 21 à 33. Ogsaa nogle mindre Sendinger engelsk saltet Sild importeredes, hovedsaglig til Ancona, Prisen ca. Lire 45 à 60.

Forsøg ere ogsaa i det seneste Aar gjorte med her at sælge norsk Røgesild og saltet Sild, men de udfaldt lidet heldig, den engelske Røgesild passer her bedre. Norsk Øl kan her ikke betr. Pris konkurrere med tysk og østerrigsk Vare. Ifølge de billige Vinpriser har Forbruget og Indførselen af Øl fra Østerrige noget aftaget i 1892.

Over Hull importeredes til Venedig i 1892 Kg. 24 350 nordisk Træmasse for forskjellige Papirfabriker i Venetien. Af Materiale for Fabrika-

tion af Fyrstikker er for den herværende Fabrik L. Baschiera & Co. bleven indført fra Sverige Kg. 73 052 „Spaan til Æsker“.

Høsten var i det Hele god, Vinhøsten rigelig, ligesaa Maishøsten og af udmærket Kvalitet, Hvede en god Middelshøst, og kan man sige, at de 2 seneste Aars gode Høst i Norditalien betydelig har forbedret den finansielle Stilling i disse Egne.

Sundhedstilstanden var i Almindelighed tilfredsstillende, ingen Tilfælde af Kolera konstateredes, kun en Influenzaepidemi herskede, særdeles i Begyndelsen af 1892 men ogsaa i seneste Vinter, dog i mindre Udstrækning.

C. V. Lexow.

Tripoli.

Beretning dateret 25de Februar 1893.

Der er ingen Handel mellem dette Land og de forenede Riger. Jeg har ingen Handelsrapport at indsende for Aaret 1892, i hvilket Aar der ikke ankom noget norsk Skib her.

Der ankom et svensk Skib dr. 947 Tons.

Georgetown (Britisk Guiana).

Af norske Seilskibe ankom 53 dr. 23 476 Tons, hvoraf i Ballast 4 dr. 2 437 T. Af Dampskibe ankom med Ladning 1 dr. 449 Tons.

I Ballast afgik 27 Skibe dr. 12 535 Tons, hvoraf 1 Dampskib dr. 449 T. Resten afgik med Ladning.

Port Stanley (Falklandsøerne).

I 1892 ankom fra England 1 norsk Seilskib dr. 336 Tons med Kul, og afgik 1 Seilskib dr. 374 Tons i Ballast.

I 1891 ankom fra andre Lande 2 norske Seilskibe dr. 1 598 Tons med Ladning.

Guadeloupe.

Af norske Skibe ankom fra Norge i Ballast 1 dr. 272 Tons og fra andre Lande med Ladning 16 dr. 5 781 Tons og i Ballast 9 dr. 2 458 Tons Bruttofragter for 104 727.

Der afgik til fremmede Lande med Ladning 13 norske Skibe dr. 3 582 T. og i Ballast 6 dr. 2 467 Tons, ialt 19 dr. 6 049 T. Bruttofragter fr. 155 260.

Til franske Redere solgtes 1 Skib dr. 116 Tons.

Belize (Br. Honduras).

Fra fremmede Steder ankom med Ballast 47 norske Skibe dr. 18 205 Tons, hvoraf Dampskibe 5 dr. 2 798 Tons. Samtlige afgik med Ladning til fremmede Steder.

Af svenske Skibe ankom 6 dr. 2 272 Tons.

St. Piere (Martinique).

Fra fremmede Steder ankom med Ladning 10 norske Seilskibe dr. 4 176 Tons og i Ballast 1 dr. 313 Tons. Med Ladning afgik til fremmede Steder 2 Seilskibe dr. 738 Tons og i Ballast 12 dr. 6 693 Tons, hvoraf 5 Dampskibe dr. 3 628 Tons.

Af svenske Skibe ankom 2 dr. 915 Tons.

Larnaca (Cypern).

Aarsberetning dateret 12 Juni 1893.

Gjennemsnitlige f. o. b. Priser for Øens vigtigste Exportartikler var sidst i 1892: Byg 14 Piastre, Hvede 32 P., Havre 16 P., Vikker 30 P. pr. Kileh, Carober 14½ P. pr. Aleppo Cantar, Vin 3½ P., raa Bomuld 8½ P., Silkekokoner 70 P., Uld 9 P. pr. Oke.

Paa Grund af betimeligt Regn, især i December, Januar og Marts, var Kornhøsten iaar rig og gode Priser ventes, da Efterspørgselen i Europa og andetsteds er god. Regnen var ogsaa nyttig for Oliventræerne, der gav en usædvanlig god Høst. Af Carober (Johannesbrød) var Høsten ikke god, men da Priserne er gaaet ned er endnu meget uexporteret. I Silkekokoner ventes god Forretning og høje Priser i Frankrige.

Udsigterne er i det Hele gode. Blandt Love, der er vedtaget af den lovgivende Forsamling, og som venter Sanktion af Centralregjeringen, er en om Bygning af en Jernbane mellem Larnaca og Nicosia (Øens Hovedstad), der skal gaa gennem de vigtigste Korndistrikter. Ligesaa en Lov om Forøgelse af Politistyrken, hvilken ansees meget nødvendig. Ligesaa foreligger Spørgsmaal om en regulær ugentlig Postlinie mellem Cypern og Egypten.

Et tilstrækkelig kapitalstærkt Selskab er dannet til Drift af vore Svampefiskerier under Ledelse af „Cyprus Company Ltd.“, hvilket sidste Selskab fremdeles beskæftiger sig med Fremme af Vinfabrikationen; al den af Selskabet preparerede Vin er af udmærket Kvalitet, og gaar for det meste til London.

Nedgangen i Fragterne vedblev indtil Slutningen af afvigte Marts Maaned, men senere har en Bedring fundet Sted.

Myntkurserne ere følgende: Pund Sterling = Piastre 182, 20 francs Stykke, P. 144, tyrkisk Lire P. 164.

London 3/M. D. Disconto $1\frac{1}{2}$ %, Frankrig do. $1\frac{1}{4}$ %, Italien do. $2\frac{1}{4}$ %, Østerrige do. $1\frac{1}{4}$ %.

Vægt og Maal er følgende: 78 Oker = 100 Kg., 78 do. flydende = 100 franske Liter, 1 Kileh Hvede 26 Kg., 1 do. Byg 19 Kg., 1 do. Vikker 28 Kg., 1 Aleppo Cantar 230 Kg.

Med de forenede Riger er der desværre fremdeles ingen Handel. Alene et norsk Skib besøgte Øen i 1892, nemlig „Lodsen“ af Stavanger, 294 R. T., ankom 22 Oktober fra Nizza og afgik 29 til Limassol efter en Ladning Bønner.

Idalia Broen mellem Larnaca og Nicosia, der er bortrevet af Flom, skal gjenopbygges med Jernpiller. Regjeringen paatænker forbedrede Kommunikationsmidler og Godstransport mellem de fornemste Handelssteder.

Sundhedstilstanden har været meget god og udmærkede Forholdsregler er taget til at forebygge Koleraens Indtrængen.

Charles Watkins.

Indhold: Aden S. 842. -- Bangkok (Siam) S. 841. — Barbadoes S. 848. — Batavia S. 838. — Belize (Britisk Honduras) S. 850. — Bermuda S. 842. — Buenos Aires S. 842. — Caracas S. 848. — Colombo S. 848. — Curaçao S. 843. — Danzig S. 843. — Genua S. 833, 836. — Georgetown (Britisk Guiana) S. 847. — Guadeloupe S. 847. — Honolulu S. 842. — Larnaca (Cypern) S. 850. — Lourenço Marques (Mozambique) S. 840. — Madras S. 843. — Manila S. 848. — Mexiko S. 837. — Nagasaki S. 836. — New-York S. 849. — Port Louis (Mauritius) S. 843. — Port Stanley (Falklandsøerne) S. 847. — Santo Domingo S. 848. — St. Pierre (Martinique) S. 850. — Tripoli S. 847. — Venedig S. 844. — Wellington S. 849.

