

Beretninger

om

Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1894 m. M.

Udgivet ved

Departementet for det Indre.

Kristiania.

I Kommission hos H. Aschehoug & Co.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri.

1895.

Beretninger

om

Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1894 m. M.

Udgivet ved
Departementet for det Indre.



Kristiania.

I Kommission hos H. Aschehoug & Co.
Johannes Bjørnstaads Bogtrykkeri.

1895.

Register.

Konsultrapporter:

	Hefte.	Side.		Hefte.	Side.
Adelaide	16	752	La Paz (Bolivia)	3	111
Aden	16	756	Larnaca (Cypern)	18	798
Akyab	13	622	Leipzig	5 238,	15 714
Algier	10 527,	13 622	Leith		4 126
Amsterdam	4	113	Levuka (Fiji)	18	797
Antwerpen	10 503,	18 791	Lima	8	423
Archangel	15	688	Lissabon	11	561
Bangkok	13	620	Livorno	3	72
Barbados	18	797	London	7	289
Barcelona	8	425	LourencoMarques(Mosambique)	2	37
Belize	18	797	Lübeck	2 39,	15 685
Berlin	3	82	Madras	18	794
Bilbao	2 29, 2 61, 2 62,	12 565	Malta	3	109
Bombay	18	798	Manila	18	797
Bremen	4	147	Marseille	10	523
Breslau	3	75	Melbourne	4	151
Brisbane	18	797	Messina	6 277,	18 792
Brissel	2	63	Mexiko	6 284,	18 796
Budapest	4	174	Monrovia (Liberia)	4	125
Buenos Aires	11	539	Montevideo	3	69
Cadiz	18	794	Moskva	9	480
Cagliari	9	470	Nantes	2	35
Calcutta	13	624	Nassau (Bahama)	18	795
Caracas	9 473,	18 798	Neapel	9	466
Danzig	18	795	New York	9 492, 16 717,	16 735
Dresden	5	232	Nürnberg	10	529
Düsseldorf	2	46	Papeete (Tahiti)	18	793
Fiume	18	792	Piræus	2 64,	9 456
Galatz	13	630	Pointe à Pitre (Guadeloupe) .	13	623
Genf	12	612	Port au Prince (Haiti)	18	796
Genua	9	439	Port Louis (Mauritius)	9	482
Georgetown (Br. Guiana) . .	3	112	Quebec	9 458,	16 747
Gibraltar	4	172	Rangoon	5 239,	18 795
Guayaquil (Ecuador)	18	794	Riga	3 78,	9 474
Hamburg	16	748	Rio de Janeiro	16 757,	18 793
Hamilton (Bermudas)	18	792	Rom	3	112
Hannover	3	87	San Francisco	6 269,	18 798
Havana	9	489	San Juan (Portorico)	9 491,	13 633
Havre	6 241,	16 750	St. Helena	2	62
Helsingfors	5 214,	16 754	St. John's (Antigua)	3	77
Hongkong	2	57	St. Petersburg	9	484
Honolulu	10	521	St. Thomas	8	435
Kapstadt	11	548	Santo Domingo	9	502
Karlsruhe	2	31	Shanghai	11	533
Kiel	15	685	Singapore	13	628
Kjøbenhavn	5 177,	16 776	Smyrna	8	432
Konstantinopel	3	65	Stettin	3 94,	13 613
Køningsberg	3	100	Stuttgart	13	619
			Sydney (N. S. Wales)	5	226

	Hefte. Side.			Hefte. Side.	
Tanger	9	501	Victoria, Br. Columbia	2	38
Triest	6	286	Washington	2 53,	9 498
Trinidad	8	437	Wellington (Nev Zealand) . .	18	791
Tripoli	18	792	Wilhelmstad (Curaçao) . . .	18	797
Valparaiso	18	796	Wien	6	273
Venedig	9	499	Yokahama	18	796

Commercielle Stipendiater og Konsulatstipendiater:

		Hefte.	Side.
S. Arnold		1	1
Max Hjorth	9 493,	17	777
H. Bryn		14	637



Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1894 m. M.,

No. I.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1895

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

Indberetning fra kommerciel Stipendiat Simon Arnold om Forholdene i Japan dateret 1ste November 1894.

Som Fornyelse af det mig ved kgl. Resolution af 15 November 1892 tilstaaede commercielle Stipendium, blev det under 26 Oktober 1893 naadigst tilstaaet mig Kr. 5 000, for i China og Japan videre at virke for Afsætning af norske Produkter samt at søge tilveiebragt en større Indgang for vor Handelsflaade i de østasiatiske Farvande, og har jeg herved den Ære at fremkomme med Indberetning, der dennegang dog nærmest vil omhandle Japan og japanesiske Forhold.

Da vort Kjendskab til dette Land, der i sidste 25 Aar har gennemgaaet saa store Forandringer, synes ringe, har jeg tilladt mig lidt nærmere at gaa ind paa forskellige Ting, der kunde være af Interesse, og skulde det glæde mig om disse mine faa Meddelelser kunne bidrage sit til mere Kjendskab om en Nation, der i Østen spiller en saa stor og vigtig Rolle.

Keiseriget Japan

hvis Fladeindhold antages til 24 790 square ri (147 063 eng. Mil) bestaar foruden af de fire store Øer: Hondo (Nippon), Jezo, Shikoku og Kiushiu ogsaa af omtrent 3 800 Smaaøer.

Den samlede Folkemængde udgjorde ved sidste Folketælling 41 089 940 og kan derfor Japan hvad Folkemængde angaar stilles paa Høide med Europas Stormagter: Frankrig, Østrig-Ungarn, m. fl.

Landet er bjergrigt med forholdsvis lidet fladt Land. Bjergene er vulkanske, hvoraf mange fremdeles i activ Tilstand, særlig paa Øen Hondo.

Der er Rigdom paa Metaller og Mineraler saasom Guld, Kobber, Svovel, Jern & Kul.

Større Floder gives ikke, hvorimod det hele Keiserrige gennemkrydses af en Utallighed af Smaaelve, ydende store Lettelser for Drainering, Vanding etc. Flere af dem er seilbare.

Større og mindre Indsøer findes overalt, særlig paa Hondo. Den største af dem, Birva-Lake i Omi med en Kystlinie af over 73 eng. Mil, kan næsten overalt befærdes med Dampskib.

En rig Jordbund, et tilstrækkeligt Nedbør og et Clima, der særlig er egnet for frodig Væxt og Avling, maa vel siges at være alle Betingelser for en yppig Vegetation, en Vegetation Japan og til Fulde kan fremvise. Saavel Sydens som Nordens Produkter, samtlige i rig Afvexling, findes her, da Landet som bekjendt strækker sig fra den tempererede til den hede Zone.

Med Fordele som ovenstaaende er det da heller ikke at undres over, at

Agerbruget

udgjør Landets vigtigste Næringsvei, en Næringsvei, der har været den store Kilde til den nationale Velstand. Medens omkring 20 Millioner Mennesker, eller ca. Halvdelen af Landets Befolkning, er optaget med Agerbrug, indskrænker dette sig dog kuns til at indtage $\frac{1}{10}$ af Landets Fladeindhold.

Som i China findes heller ikke i Japan større Eiendomsbesiddere, idet det hele cultiverede Land, der i Parenthes bemærket hovedsagelig bestaar af en let, sprø Lere af stor Frugtbarhed, er uddelt paa mange Hænder, det vil sige en Utallighed af smaa Farmere, hvis Brug kan tjene som Modeller paa Orden, Omhu og Sirlighed.

Af Interesse kan det være at høre, at blandt de tre Klasser: Kjøbmandsstanden, Videnskabsstanden og Bondestanden, stod indtil for ikke ret mange Aar siden sidstnævnte høiest i Rang, medens Kjøbmandsstanden blev seet ned paa som en meget lavtliggende Kaste, en Ting jeg forøvrig senere i Indberetningen kommer tilbage til.

Som jeg ovenfor har nævnt er Jordbunden gennemgaaende meget rig, dog har jeg ogsaa seet Steder, hvor kuns utrætteligt Arbeide og stadig Gjødning har kunnet bringe det til, hvad det virkeligt er. Ja, Gjødningstofferne spiller i Agerbruget en stor og vigtig Rolle, en Ting saavel den japanesiske som chinesiske Bonde tilfulde har lært at værdsætte som det bedste Middel for Fremme og Trivsel af et velordnet, rationelt Jordbrug.

Agerbrugsredskaber.

Som man i China siger det er Hakken, saa kan man i Japan sige det er Spaden, der udgjør det fornemste Redskab. Der findes mange Slags af den, men er den almindelig brugte ei ulig vor. Vistnok benytter Japaneserne sig ogsaa af andre Slags Agerbrugsredskaber som til Ex.: Plougen etc., men er disse samtlige af primitiv Konstruktion.

Med disse faa Bemærkninger om Agerbruget i sin Almindelighed, gaar jeg over til:

Enkelte af de vigtigste Handelsplanter og deres Produkter
— de større Handelsartikler.

Blandt Handels- & Exportartikler kommer i første Række

The

en Artikkel, der i de sidste Aar har tiltaget med ca. 40 000 000 lbs. aarlig.

Theplanten kom fra China, omkring Begyndelsen af det 9. Aarhundrede siges der, idet den da blev indført af en budhistisk Præst, der presenterede den første Kop for Mikadoen. Helt op til det 12 Aarhundrede gik det dog smaat med Dyrkningen, men paa denne Tid bragte en anden Budhist ny Sæd med fra China, og lod den saa i Omegnen af Kioto og Uji, Steder, der for bestandig senere er bleven Hovedmarkerne for Dyrkning af japanesisk The. Fra nu af er det da at saavel Dyrkning som Brug stadig tiltager, indtil Consumptionen for Nærværende er saa stor at der leveres forholdsvis lidet til Export.

Næsten over hele Hondo ligesom i Kiushius samtlige Provindser dyrkes The, og skal saavel Clima som Jordbund egne sig særlig herfor.

Den The, der dagligdags anvendes i en bedre japanesisk Husholdning vil som Regel have en Pris af 25 Cent (ca. 50 Øre) pr. $\mathfrak{B}$, medens Prisen for den, der sættes for en Gæst kan variere fra 50 cent til 1 $\mathfrak{S}$.

Den dyreste The er den, der kommer fra Uji og kan dens Kostende være indtil 6 $\mathfrak{S}$ (12 Kr.) pr. $\mathfrak{B}$. Den billigste er den sakaldte bancha, der benyttes af de lavere Klasser, og koster som Regel kuns 5 cent (10 Øre) pr. $\mathfrak{B}$.

The af finere Kvaliteter fordrer særlig Omhu i Dyrkningen og pakkes ogsaa i Lerkrukker, forat kunne beholde sin fine Aroma.

Japanesisk The yndes ikke i Europa — Amerika er dens Hovedmarked. Udførselen bestaar kuns i grøn The og beløb Totalexporten for hele Riget sig i 1893 til ca. $7\frac{1}{2}$ Million Yen, hvoraf dog, som sagt, næsten alt gik til Amerika.

Silke

er den af Japans Exportartikler, der efter Toldstatistikken har den højeste Toldværdi. Foruden til europæiske sendes den ogsaa til amerikanske Markeder i forskellige Former, dog mest som Lommetørklæder.

Efterspørgselen paa de udenlandske Markeder har siden Landets Aabning stadig tiltaget og saaledes givet et stærkt Stød til Fremme og Udvikelse af denne for Landet saa store og vigtige Industrigren.

Silke produceres i mere eller mindre Grad i næsten hver Provinds af Hondo, særlig Øst for Osaka. De fire vigtigste Steder ere: Oshu, Joshu, Kosshu & Sinshu. Oshu frembringer den største Mængde, men kan i Kvalitet, Finhed og Størrelse, efter Sigende, ikke sammenlignes med den i de øvrige Provindser. Joshu & Sinshu er særlig bekjendt for sin fine Silke, der paa Londons Marked ogsaa erholder højeste Pris. Den største Del af den sælges dog paa Continentet, idet den her ansees bedre haspet end enhver andensomhelst Silke fra Østen.

Den japanesiske „waste silk“ skal efter Forlydende være udmærket og skattes høit i Europa, særlig da Kvaliteten „noshiito“ der næsten udelukkende benyttes til Fabrikation af Silkefløiel.

Silkesæsonen varer Aaret rundt; den begynder 1ste Juli og slutter først 30 Juni paafølgende Aar. Yokohama er Hovedsædet for Silkeexporten, der væsentligst foregaar gennem europæiske Kjøbmænd.

Det kan ikke nægtes, at Silken i senere Aar har faaet farlige Konkurrenter, men forhaabentlig vil denne Artikkel endnu forblive en af Japans vigtigste Exportartikler og mere end nogen anden bringe Arbeide og Velsignelse til mangt et fattigt Bygdehjem.

T o b a k .

Omkring Aar 1600 fandt Tobakken Indgang i Japan. Dens Brug blev først forbudt, men femti Aar senere udvidet dertil, at den tillodes „udenfor Døre“. Nu er imidlertid Tobaksrøgning fri og spredt over det hele Land til Mand og Kvinde, gammel og ung i saadan Grad som neppe noget andetsteds.

Den japanesiske Tobak er en let, lys Sort, der særlig egnes for Cigaretlavning.

De vigtigste Provindser for Tobaksdyrkning er Kagoshima, Kumamoto, Okayama samt Kanagawa.

Den bedste Tobak ansees at være den under Mærket: Kokubu — der kommer fra Provindsen Satsuma. Dens Pris er ca. 1 Ø pr. 100 me (ca. 1 lbs.) men kan japanesisk Tobak ellers erholdes til Priser lige ned til 10 cent pr. 100 me.

Exporten helgør sig til omkring 100 000 Yen, hvoraf dog $\frac{1}{3}$ Del falder paa Cigaretter, der i store Kvantiteter, grundet sin Prisbillighed, exporteres til China.

K a m f e r

var en Artikel, der forhen i betydelig Grad produceredes i Sumatra og Borneo saavel som ogsaa i andre Dele af Ostindien samt China, men synes det nu som den japanesiske Kamfer saavel som den fra Formosa mere og mere skal fortrænge disse i Verdenshandelen.

Det japanesiske Kamfertræ, ei ulig Lind, har hvide Blomster og bærer rød Frugt. Enkelte Træer er ca. 15 Fod engl. i Diameter og kan blive op til 300 Aar gamle. Kamferhavene eies dels af Regjeringen og dels af private, men er der fra sidstnævntes Side gjort saa lidet til Fremme og Bevarelse af disse værdifulde Eiendomme, at der antagelig om nogle Aar vil være lidet tilbage. Regjeringens Skove er derimod bedre efterseede og saa rige paa Træer endnu, efter hvad et større Firma i denne Branche meddeler, at man har anslaaet, at disse alene for de næste 25 Aar vil være tilstrækkelige til at tilfredsstille enhver Efterspørgsel fra det store Verdensmarked.

Saa vel Regjering som private har dog i de sidste Aar indseet hvad der er forsømt og derfor gjort betydelige Fremskridt med Hensyn til en mere videnskabelig Omsorg for denne saa store og betydelige Artikel.

Udvinding og Pakning foregaar dog endnu paa de fleste Steder paa en lidet tidsmæssig Maade, idet Produktet som Regel fremdeles bringes i Markedet i daarlig forarbejdede Tubs, hver indeholdende ca. 133 eng. $\mathcal{W}$, hvad foraarsager, at Erfaring og meget Arbejde maa anvendes, før den endelig kan skibes. I en større Exportforretning overvar jeg selv dette, idet hver Tub omhyggelig maatte sorteres og prøves enten ved Ild eller Alkohol, dernæst blandes og saa sluttelig særlig indpakkes for den endelige Export.

Kamferveden benyttes i mange Øiemed, og er som man ved særlig værdifuld for Salon-Arbejder etc. Af Kamfertræets Rødder erholdes de bedste Skibsknæer.

Ris.

Med Undtagelse af Øen Jezu dyrkes Ris nu over hele Keiserriget og kan den gennemsnitlige aarlige Production ansættes til ca. 40 Millioner Koku.

Som i China begynder man at saa Risen henimod Slutningen af April eller første Dage af Mai. I Begyndelsen af Juni finder Omplantningen Sted, hvorefter Indhøstningen foregaar fra de sidste Dage af September til de sidste af Oktober. Omplantningen forvolder ved Risdyrkningen det meste Arbeide og interessant er det at se, hvor utrættelig og ihærdig Mand, Kvinder og Børn, alle i Søle og Vand til Knæs, udfører dette saa langt fra behagelige Arbeide.

Forbauseet maa man imidlertid i første Øieblik bli, naar man hører, at Japan, der selv er et saa stort risproducerende Land, indfører aarlig en Mængde. Men Forklaringen ligger noksaa nær, naar man erindrer, at den japanesiske Ris ansees for den fineste og bedste i hele Østen og saaledes, saavel i Hjemlandet selv som paa de fremmede Markeder, erholder en betydelig højere Pris end baade den fra Bangkok, Saigon og Corea.

Indtil 1889 var den japanesiske Risexport et Slags Regjeringsmonopol, men ligger den hele Forretning nu udelukkende i Kjøbmandstandens Hænder.

Risexport foregaar fra de forskjellige Traktathavne, dog var Osaka, indtil Landets Aabning, Hovedmarkedet for den japanesiske Rishandel.

Japans Risexport beløb sig i 1893 til over 5 Millioner Yen.

Kvægavl.

I nær Beslætning med Ågerbrug staar jo Kvægavl, men da denne Næringsgren for Japans Vedkommende er af forholdsvis liden Betydning, skal jeg her kun omtale den med et Par Ord.

Hesteavl. Som allerede nævnt spiller Hesten i det japanesiske Ågerbrug liden eller ingen Rolle, da det meste Arbeide paa de fleste Steder udføres med Haanden. Som Trækdyr er den forholdsvis ogsaa lidet benyttet, idet den mest anvendes som Lastdyr. Skal Bonden til Ex. til Byen med sine Produkter, ser man ham aldrig kjørende, men derimod leiende ved Siden sin Hest, paa hvis Ryg det fornødne befindes.

Hornkvæg. Indtil for faa Aar tilbage holdtes Hornkvæg kuns forat trække Plougen, bære Last eller lg., men aldrig for dets Melk eller Kjøds Skyld. Efterhvert som Civilisationen er trængt frem er vistnok en Forandring heri indtraadt, særlig i og omkring Traktathavnene og ellers paa de Steder, hvor Europæerne færdes, men nogen større Forandring er dog hidtil ikke foregaaet.

Svineavlen, der i China spiller en saa stor Rolle, er ogsaa lidet kjendt i Japan, ja, var før Landets Aabning omtrent fuldstændig ukjendt. Fra China er i senere Aar gjort flere Forsøg med Indførsel, men heller ikke denne Avl synes at skulle vinde større Indgang, idet den fremdeles kun holder til omkring de større Byer.

Faareavl. Til forskjellige Tider er der fra saavel Portugisere som Hollænderes Side gjort gjentagende Forsøg med Indførsel af Faar, dog uden praktiske Følger. Fra China exporteres for Slagt i Japan en Mængde aarlig, og paa Spørgsmaal hvorfor ikke Japaneserne selv røgtede denne Avl, fik jeg til Svar, at Græsset derover, stivt og strit som det gjennemgaaende er, ikke egnede sig herfor.

Bjergværksdrift.

Da der i Japan er betydelig Rigdom paa Metaller og Kul spiller Bjergværksdriften en ikke uvæsentlig Rolle.

Af væsentligste Metaller kan nævnes: Guld, Kobber og Jern, af Mineraler Svovel og Kul. Exporten for samtlige Metaller Vedkommende beløb sig f. A. til 5 012 001 Yen, hvoraf dog Hovedbeløbet faldt paa Kobber.

Kul er et Mineral, der i store Mængder udvindes, særlig paa Øen Kiushiu. Det tilfredsstiller ikke alene Landets Behov, men skibes i hundrede tusindvis af Tons aarligen til Shanghai, Hong-Kong ligesom ogsaa til Strait-Settlements.

Oprindelig kom Hovedtilførselen af Kul fra den lille Ø Takoshima, der nu eies af det mægtige Firma: Mitsu Bishi Co. Dette Firma har f. A. ogsaa aabnet Miner i Nakanoshima ligesom ogsaa i Chikuzen, hvor store Leier synes at forekomme.

Takoshima er beliggende omtrent 7 Mil, Nakanoshima 9 Mil og Chikuzen ca. 140 Mil (eng.) fra Nagasaki.

Det er i de sidste 20 Aar, at de fleste Miner er bleven aabnede. Under mit Ophold derover fortalte man, at nye store Leier paa forskjellige Steder atter var opdaget.

Japans Kulexport beløb sig i 1893 til 1 506 413 Tons med Toldværdi 4 817 811 Yen.

Det er for en stor Del i Kultraden paa Japan, at flere af vore Skibe herude er beskæftiget.

Skogbrug.

Japan er et skogrigt Land med næsten alle Slags Træer ligesom den stolt thronende Cypres ned til det forkrøblede lille Furutræ. Ved sidste Udstilling i Paris lod Indenrigsministeren, Excellensen Nainushio, saaledes udstille Træ af 50 forskjellige Sorter, en Samling, der dengang, efter Forlydende, skulle have vakt adskillig Opmærksomhed.

Imidlertid er Skogbruget i Japan lidet skjøttet, en stor Arbeidsmark ligger her derfor aaben, der vistnok vilde skaffe Landet en betydelig Indtægtskilde, særlig med Chinas Skogmangel for Øie, om bare en omsorgsfuld og rationel Drift kunde istanbringes.

Den nye keiserlige Regjering, der ellers paa alle Maader søger Fremme af den nationale Velfærd, synes dog endnu ikke at have faaet Øinene fulgt op herfor, idet der, saavidt mig bekjendt, endnu fra dennes Side er gjort lidet til Ophjælp af en hidtil saa forsømt og forholdsvis lidet vurderet Næringsgren, som den japanesiske Skogavl.

Fiskeriet

— en af Landets vigtigste Hjelpekilder, drives saavel langs Kysten som i Indlandets Elve og Søer.

Japans Kyster skal allerede fra gammel Tid have været bekjendt for sin Rigdom paa Fisk, idet nok allerede de første hollandske Kjøbmænd bragte Meddelelse hjem, om den uhyre Fiskemængde, de her havde opdaget.

Flyndre, Makrel, Sardiner og Sild, Lax og Ørret, Hval, Stør og Thunfisk er de vigtigste Sorter.

Af Lax siges 10 forskellige Slags og omend mindre end vor, staar den hvad Kvalitet angaar, dog fuldt paa Høide med denne. Den kommer i uhyre Kvantiteter fra det nordlige saavel i saltet, tørret som røget Stand. Silden benyttes ikke saameget som hos os, hvorimod Stør og Thunfisk værdsættes og prises høit.

En Utallighed af Skaldyr og Søplanter forefindes, ligesom ogsaa Sødyr, hvis Skind, Tænder og Ben er af stor Værdi.

Fiskeolie i ikke uvæsentlig Grad udvindes.

Under mit Ophold herude har jeg faaet Anledning til at studere enkelte Beretninger om Hval & Sælfangst i China &* Japansøen, sidst den britiske Consul i Hakodate's, og da jeg skulde antage at nogle Meddelelser herfra kunde være af Interesse for vort Land, der jo i denne Branche indtager en saa fremtrædende Plads, vil jeg ikke undlade at fremkomme med samme.

Den første Sælfanger, der kom over forat prøve Lykken paa de japanske Kyster var den amerikanske Captein Hagemann. Med sit Fartøj — „C 9 White“ — 73 Reg.-T. krydsede han Vaaren 1890 over det stille Ocean og naaede lykkelig Øen Jezu, paa hvis Kyster det lykkedes ham at nedlægge ca. 700 Sæl. Herfra satte han imidlertid Kursen mod det russiske Sælterritorium, kom her dog snart i Klammeri med en Del Russere, der beslaglagde hans ene Baad og tog 6 Mand af Besætningen til Fange. Capt. Hagemann selv lykkedes det imidlertid at undslippe, og med Kokken og en Matros seilede han nu sit lille Fartøj den 3 500 Mile lang Vei tilbage til San Fransisco.

Næste Aar, 1891, kom han igjen, men var denne Gang forsigtig nok til udelukkende at holde til paa Japans Kyster, hvor hans Fangst androg til 1 686 Skind.

Paafølgende Aar 1892 kom 12 amerikanske og 1 canadisk Sælfanger over, der alle gjorde en god Fangst. I 93 øgedes atter Antallet saavel med amerikanske, engelske som canadiske, i 94 end mere, saaledes at den samlede Flaade i Juli Maaned iaar udgjorde 52 Skibe.

Som Regel forlader Sælfangerskibene Victoria eller San Fransisco i Slutningen af December eller Begyndelsen af Januar og naar efter ca. 2 Maaneders Seillads Yokohama, hvor de for det meste gaar ind for Vand og Proviantering. Omkring Slutningen af Marts begynder Fangsten og mødes da de første Flokke paa omtrent 38^o Bredde N for Sendai Bay, 30 til 250 Mile fra Land. Sælen er da paa langsom Vandring nordover, reiser om Natten, spiser og sover om Dagen, særlig paa smukke Solskinsdage.

„Sleepers“, som den amerikanske Sælfanger kalder dem, er de letteste at skyde, medens „travellers“ skal være mere vanskelige.

Et Fartøj med sex Baade vil som Regel have en Gjennemsnitsfangst af ca. 1 000 Skind i de fire Maaneder Marts—Juli, de er ude. I Juli er den første Fangstsaison over, og overføres da Fangsten i et Transportskib, der for Anledningen er kommen direkte ud fra Victoria eller San Fransisco, eller man gaar ind til Hakodate for derfra at skibe den videre pr. Damper til London, Viktoria eller San Francisco. Saasnart imidlertid dette er gjort og Provianten fornyet, sættes atter Seil og bærer det nu afsted

nordover til det andet Fangstfelt, der foregaar paa Vestsiden af Behring-Søen ligesom ogsaa i Okhotsk-Søen. Denne Fangst foregaar fra Juli til sidste Dage af Oktober, men skal Udbyttet her være langt mindre end hvad første Saison bringer.

Antagelig vil Sælfangsten paa Japankysten i nærmeste Aar betydelig tiltage, idet den byder adskillige Fordele. Blandt disse kan nævnes, at Feltet her er betydelig mere concentreret end ethvert andet, dernæst at Omkostninger ved Fragt og lg. til Europa, for Forsendelse via Suez, er knapt det halve af hvad der maa betales fra Vancouver eller San Francisco.

Lige op til for ganske nylig var den almindelige Sæl herude ikke anset at være af nogen større Betydning, det var nemlig Søtteren, der sattes Pris paa, og har Japaneserne i over 300 Aar drevet Fangst paa den. At derfor pludselig en Bande fremmede Eventyrere, som Consul Buntzen ogsaa bemærker, optraadte paa Skuepladsen og optog en hidtil forsømt og uanet Rigdomskilde, saa nær den japanesiske Kyst, gjorde som rimelig et ikke alene overraskende, men ogsaa pinligt, Indtryk paa Befolkningen. Lange Opsatser kom i Aviserne, vedkommende Sælfangere blev udskreget som Krybskyttere etc., kort sagt Ophidselsen var stor.

Stormen synes nu foreløbig at have lagt sig, men naar den kan bryde ud igjen ved ingen.

Et indenlandsk Selskab er dannet med Kapital af 750 000 Yen, hvis Forretning omfatter saavel Hval som Sælfangst, og har dette faaet et Slags Monopol paa Fangsten i de japanesiske territorial Farvande.

Japanesisk Industri og dens Fremskridt efter Vestens Civilisation faar Indpas.

Af et Folk som det japanesiske, saa viden bekjendt for sin udviklede Skjønhedssands, sin vidunderlige Nethenhed og sin utrættelige Flid, kunde ikke andet ventes, end at det, ved Antagelse af Vestens Civilisation maatte bli et industrielt Folk af første Rang.

Aarhundreder var Japans Slummer, men da saa Vestens Civilisation bankede paa, vaagnede det og indsaa strax hvilke Fordele, der her bødes. Let lod Nationen sig overbevise om, at Stilstand er Tilbagegang og snart lod den sig hvirvle ind i den moderne Tummel opgivende hurtig baade gammel Skik og Sædvane. Faa Decenier er nu hengaaet, men betragter man Landet og de store Fremskridt, det i denne Tid har gjort, forbauses man og maa uvilkaarlig spørge sig selv: Kan dette dog være mulig?

Det var i Begyndelsen af Meji Tidsalder, herved forstaaes Tiden efter, Restaurationen og Keiserdømmets Indførelse (Aar 1868), at de første Forandringer foregik og Slag i Slag gik det nu herefter.

Jernbaner, Post & Telegraf anlagdes, Lunar Calenderen, der var brugt i omtrent et tusinde Aar, afskaffedes og erstattedes af Grægorian, Mynter sloges efter Vestens Modeller, Nationalbanker oprettedes, Omorganisation af Hær og Flaade efter Vestens Mønstre foregik, Regjerings- som Comunal Bygninger ligesom ogsaa delvis Forretningshuse forandrede Arkitektur, Forandring i Klædedragt indførtes, Communicationsvæsenet lettelliggjordes, ligesom man ogsaa gik over til Indførelse af Gas, senere efterfulgt af elektrisk Lys.

Det var særlig Hovedstaden og Keiserrigets commercielle Centrum, Tokio, der inden ganske kort Tid undergik de største Forandringer. De her forhen trange Gader ubekvemte for Trafik og farlige i sanitær Henseende, udvidedes, Canaler og Broer ombyggedes, Parke, Markeder og Kirkegaarde anlagdes, Skattelov og Formandskab indførtes, kort sagt alt, der som ved et Trylleslag forvandlede den store By.

Tales der nu for Tiden om japanesisk Industri maa der skjælnes mellem de to: Original & indført. Til førstnævnte hører: Væveri og Broderiarbeider, Porcelain & Fayance, Papir- & Metalarbeider, Træskjæleri samt Træ- Bambus- & Lakerarbeider.

Lakerarbeide, Porcelain & Fayance er de Ting i Originalindustrien, for hvilke Japan er mest bekendt, dernæst kommer Broderi samt øvrige Haandarbeider.

I det hele taget har denne Klasse af Industri, om jeg saa maa sige, altid staaet paa et meget høit Standpunkt, men var Markedet som rimelig, indtil Landets Aabning, betydelig indskrænket.

Til den indførte Industri, den der er kommen fra Europa og Amerika, kan hovedsagelig henregnes: Bomulds- & Silkespinderier, Glas- & Teglværk, Cementfabrikation, Ølbryggerier, Skibs- & Maskinbyggeri, Fyrstikfabrikation etc. Alle disse Industribrancher drives med Held og samtlige i stor Scala. De beskæftiger tusinder af Arbeidere, og mange af Landets Vandfald er her nyttiggjorte i Industriens Tjeneste.

Bomuldsspinderierne synes særlig at blomstre og er i de senere Aar en Masse Fabrikker anlagte. For 7 Aar siden var Importen af raa Bomuld 4 Millioner lbs., men siges den ifjor at have naaet henimod 100 Millioner. Spinderierne, udstyrede som de er med al Nutidens Comfort, gjør udmærkede Forretninger, idet de aarlig udbytter fra 10 til 24 %.

Osaka, ogsaa kaldet Japans Manchester, er Hovedstedet for Fabrikationen af alle Slags Bomuldstøier & Lærreder.

Bryggerier findes i hver Provinds. Det japanesiske Øl er en let, behagelig Drik, der i store Masser skibes til China & Strait Settlements. De vigtigste Bryggerier ere: Saké, Kirin og Yebisu med henholdsvis Hovedsæder i Kioto, Yokohama og Tokio.

Fyrstiksfabrikationen har i senere Aar tiltaget enormt, idet der nu næsten i enhver af de større Byer findes en eller flere Fabrikker — alle efter fuldt europæisk Mønster. Naar man erindrer, at Fyrstikker for ikke ret mange Aar tilbage var en af Japans Indførselsartikler, kan det være af Interesse at erfare, at Udførselen alene for sidste 3 Aar beløb sig som følgende:

1891. . . .	8 029 932	Gross til Værdi	Jen 1 843 636
1892. . . .	9 242 035	— - —	- 2 202 041
1893. . . .	13 541 287	— - —	- 3 537 974

Silkevæverier. Kioto er Hovedpladsen for Silkevævning, der nu for en stor Del udføres af Folk, der af den japanesiske Regjering har været udsendte for i Europa at studere og sætte sig ind i Maskinvævning.

Kotsuke og Tomioka tog de første Skridt til Brug af det moderne Maskineri og deres Exempel blev snart overalt efterfulgt.

Alt muligt har den japanesiske Regjering i senere Tid gjort for at fremme sit Lands Industri. Et særskilt Departement, sorterende under Indredepartementet, er oprettet til Fremme af Handel & Industri, ligesom Kontorer i mindre Scala for samme Øiemed findes i ethvert Prefektur.

Den første Industriudstilling holdtes i Tokio 1877, og har Regjeringen besluttet, at der hvert fjerde Aar skal afholdes en større saadan. Mindre Udstillinger for enkelte Hovedartikler saasom Ris, Silke, The, Porcelain etc. afholdes desuden aarlig og er det vel utvilsomt, at disse Udstillinger, som Japaneserne ogsaa selv siger, har bidraget i høi Grad til Industriens Fremme og derved Landets Velfærd.

Under min Reise derover fik jeg Anledning til at bese forskellige Fabrik anlæg, saavel større som mindre, og kom jeg herunder til det Resultat, at den japanesiske Industri gaar en overmaade stor Fremtid imøde, om den bare ikke for tidlig afkaster den europæiske Hjælp, der har baaret og fremdeles bærer den frem. Mere end i noget andet Land er imidlertid Mottoet her: „Japan for Japaneserne“, en Politik, der saavel deles af Regjering som Privatmand.

Japaneserne som Forretningsmænd — den fremmede Handel i sin Almindelighed.

Et industrielt Folk er Japaneserne født og baaret til, men hvad mercantile Egenskaber angaar, staar det langt tilbage. I sin Almindelighed er Folk saa tilbøielig til at antage, at den japanesiske og chinesiske Handelsstand omtrent maa kunne gaa ud paa et. Saa er imidlertid ikke Tilfældet, thi medens Chineseren, langt dygtigere som Forretningsmand, er ærlig, troværdig og til det yderste forberedt paa at opfylde sine Forpligtelser, er Japaneseren en saadan, mod hvem altid den største Forsigtighed maa udvises.

Men er da den ene af disse Racer af Naturen mere begunstiget end den anden? kunde man kanske efter dette være fristet til at spørge. Langtfra! Chineseren har i saa Henseende ikke faaet nogensomhelst Preference — kuns er det hans Opdragelse og Omgivelser, der her er kommen ham til Hjælp. Han er nemlig ikke opfostret i et Land, hvor indtil for kort Tid siden, Kjøbmandsstanden ansaaes for saa lav og nedværdigende, at en bedrestaaende Yngling, der valgte denne som sin Livsvei — ikke alene tabte sin Agtelse derved, men ogsaa den Omgang, der tilkom ham. Fra Barndommen saaledes opdraget til Forretningsmand har Chineseren mange Fordele. Han handler til Ex. som Regel bestemt og hurtigt — tager videre en liden Gevinst for derved at sikre en fremtidig Forretning, fremfor en øieblikkelig høi Vinding og „last but not least“, han skatter og værdsætter et solid og velordnet Creditvæsen.

Disse Fordele savner imidlertid Japaneseren i væsentlig Grad, hvorfor han ogsaa i en eventuel Kamp med Chineseren paa det commercielle Omraade maa komme til at trække det korteste Straa.

Al fremmed Handel paa Japan indskrænkes til de fem Traktathavne: Yokohama, Kobe, Nagasaki, Migata & Hakodate. Gjennem disse maa al Import & Export finde Sted, naar undtages enkelte faa Exportartikler saasom Korn, Kul og Svovel, der tillades at afskibes i fremmede Skibe fra visse specielle Havne nær Produktionsstederne.

Det er saaledes i Traktathavnene at Kjøbmandsstanden maa koncentrere sin Virken — et System, der vistnok kan siges at have sine Fordele, men ogsaa sine Ulemper — særlig naar det erindres, at det ikke er den europæiske Kjøbmand tilladt hverken at komme i direkte Forbindelse med det consumerende eller producerende Marked. Mellemlødet her danner derfor en eller flere Ringe af indfødte Mæglere, der stadig holder til omkring Traktathavnene, og gennem disse er det da, at Forretningerne gaar.

Det Spørgsmaal, som nu ligger nær, synes at være: „Vilde det være til gjensidig Fordel om Landet fuldt aabnedes for fremmed Handel?“ Ja, herom kan der være delte Meninger, og har jeg hørt dette saavel bejaet som beneiet. Min personlige Opfatning er imidlertid den, at Fordelen for Nærværende for Europæeren — i Forhold til de Opofrelser han til Gjengjæld maatte gjøre — ikke vil blive saa stor som enkelte maaske tænker, og grunder jeg dette for en større Del i den slappe Handelsmoral, der særlig er raadende inde i Landet, hvor Handelsstanden for endnu største Delen fremdeles rekrutteres med Folk fra de lavere Samfundslag.

For den japanesiske Nation stiller Spørgsmaalet sig ogsaa høit tvilsomt. Jeg tror den delvis lider under den nuværende Ordning, men hvad der hovedsagelig holder den tilbage er Chineser Frygten. Skulde nemlig de nuværende Mure falde, vilde Landet utvilsomt inden kort Tid oversvømmes af Chinesere — en fortvilet Konkurrence opstaa og en fuldstændig Forrykkelse i den nuværende rolige Handel finde Sted.

Japans samlede Handelsomsætning beløb sig

i 1891	til Jen 142 454 540.96
i 1892	- - 162 428 833.43
i 1893	- - 177 970 036.30

Medens Exportforretningen i 1891 oversteg Importen med 16 600 003.96 steg den i 1892 til 19 776 674.13, faldt derimod i 1893 ned til 1 455 692.88.

Norges & Sveriges Udførsel til Japan beløb sig

i 1891	til Jen 7 679.34
i 1892	- - 11 416.40
i 1893	- - 6 393.55

fordelt paa følgende Artikler: Condenseret Melk, Øl, Preserver, Jern & Staal, hvoraf de svenske Artikler, Jern & Staal, udgjorde ca. $\frac{5}{6}$ Parter.

Nogle Ord om den japaaesiske Skibsfart — dens tidligere, nuværende og fremtidige Stilling.

Kaster man et Blik paa Kortet og betragter det store japanesiske Ørige med dets vidtstrakte Kyster, maa man uvilkaarlig tænke sig dets Beboere som en søfarende Nation. Og heri tar man heller ikke Feil, thi

allerede i Middelalderen var dette Folkefærd, paa Søfartens Omraade anseet som en af Østens mest foretagsomme Nationer, idet de da besøgte saavel China, Korea, Formosa som de fjernere liggende phillipinske Øer. Omkring Aar 1600 byggedes de første Skibe efter Vestens Mønstre, og gjordes der med disse endnu længere Ture: saaledes til Manilla, ja, endog over til Mexiko. Pludselig indtræder imidlertid nu en indgribende Forandring, idet Keiser Jenutsu, frygtende den katolske Mission og dens Følger, i 1636 udstedte et Edict, hvorefter alle fremmede Kjøbmænd har at trække sig tilbage til Nagasaki, og videre, at det paa det strengeste forbydes alle japanesiske Undersaatter at forlade Riget. For særlig at sidste Passus skulle overholdes, udstedtes den Forordning, at alle europæisk byggede Skibe og alle større indenlandske Junke skulle ødelægges, og kun saadanne for Fremtiden bygges, der alene kunde ansees passende for Kystfart. Dette er da ogsaa den Type af Junke, der endnu den Dag idag sees i japanesiske Farvande, og hvis Kjendemerke bestaar i et eneste stort Square-Seil.

I over to hundrede Aar stod denne Forordning ved Kraft, hvorved Japans Skibsfart, der engang tegnede saa blomstrende, fik et Knæk, som endnu paa langt nær ikke er læget, uagtet alt det utrættelige Arbeide, den senere nye keiserlige Regjering har sat ind derpaa.

Det første Dampskibsrederi startedes i 1870 og da for egen Regning af den bekjendte Millionær Iwasaki. Dette Selskab, senere bekjendt under Navnet Mitsubishi Mail Steam Ship Company, hævdede sig snart til et af Keiserrigets største og vigtigste commercielle Foretagender. Saa gaar et Decennium hen og atter dannes et stort nyt Compani, hvis Formaal skulde være at optage Konkurrancen med Mitsubiski. Til gjensidig Held blev dog denne Konkurrence ikke af lang Varighed, da begge Selskaber Høsten 1885 smeltede sammen til et: det nuværende Nippon Yusen Kaischa eller Japan Mail Steam Ship Company, et Selskab, der for Nærværende disponerer over et Antal af 47 Skibe med samlet Drægtighed 43 604 Tons. Foruden Kystfart underholder det ogsaa regelmæssige Ruter paa Shanghai, Nord-China, Vladivostock, Korea og Manilla, ligesom det ogsaa i sidste Aar har optaget faste Ruter paa Australien og Ostindien.

Japans samlede Handelsmarine beløb sig i 1893 til:

843 Dampskibe med samlet Drægtighed	102 322 Tons
778 Seilskibe	— — — 45 994 —

tilligemed:

18 163 Fartøier af japanesisk Bygningsart — en Flaade, der imidlertid i sidste Aar — særlig for Dampskibenes Vedkommende — er betydelig tiltaget.

Saavel i Handel, Industri som Skibsfart kan det vel siges, at Japans Arbeide for Tiden udelukkende gaar ud paa at bli Østens Storbritanien. I den Anledning omgaaes det da ogsaa med mange Planer, og skal jeg her for Skibsfartens Vedkommende nævne en, der dog synes at trænge nærmere Overveielse. Det er et Forslag, der iaar er forelagt Parlamentet, og som gaar ud paa, at der tilstaaes Handelsmarinen en aarlig Statssubvention. Nu ja, lignende Forslag har jo før været oppe saavel i Amerika som i England, men er i begge forkastede. De Forsøg, der hermed videre er gjort i Frankrige synes heller ikke at have havt de forønskede Resultater, idet det er fremgaaet, at en Handelsmarine, understøttet af en Regjering, aldrig kan blomstre og udvikle sig som en, der udelukkende ligger

i Privatmands Hænder. Og Grunden ligger ikke fjern, thi ved de fleste Privatforetagender der understøttes af Regjeringen sættes som Regel visse Betingelser, der mangengang kan hemme, ja, sogar bringe den hele Forretning til at lide derunder.

Ser vi hen til de Betingelser, der efter det nye Forslag kræves, forat erholde japanesisk Statssubvention, vil vi finde Skibene inddelt i følgende fem Klasser:

1 Klasse . . .	3 000	Reg.-Tons	Fart	18 Knob
2 — . . .	2 000	—	—	15 —
3 — . . .	1 000	—	—	12 —
4 — . . .	500	—	—	12 —
5 — . . .	500	—	Seil	
	100	—	Seil eller Damp.	

For saaledes at erholde høieste Subvention kræves 3 000 Tons Skibe med Gjennemsnitsfart 18 Knob, anden Klasses Skibe 15 Knob o. s. v. Men nu har Japan intet Handelsfartøi, der kan opdrive denne Fart, hvorfor der eventuelt maa skrides til fuldstændig Nybygning — en Ting, der trænges at tænkes over, særlig naar det tages i Betragtning, at der paa de foreslaaede Ruter: England, Australien og San Fransisao allerede findes vel indarbejdede engelske, tyske, franske og amerikanske Linier med hvem Japan i en eventuel Vædekamp vanskelig vil kunne optage Konkurrancen.

Det foreliggende Forslag gaar imidlertid videre og da ud paa, at Selskaber, der allerede erholder Statssubvention (saaledes Nippon Yusen Kaischa) er udelukket fra Konkurrence ligesom ogsaa Skibe under 100 Tons, Fartøier over 20 Aar, samt fremmed indkjøbte Seil & Dampskibe, 5 Aar gamle, efter Lovens Ikrafttrædelse.

Der knyttes ogsaa andre Betingelser til Subventionen, dog er forannævnte de vigtigste. Som sagt Forslaget skal i nærmeste Fremtid frem igjen i Parlamentet, men om det, ifald Gjennemførelse, vil vise sig fornuftigt, faar det blive Fremtidens Sag at dømme om.

Kan der paa det japanesiske Marked ventes Afsætning af norske Produkter?

Efter min Mening, ja, ifald vore Exportører, i Lighed med de større Nationers, vil være villige til at gjøre de Opofrelser, der i Begyndelsen er saa uomtvistelig nødvendige. Med Kjæmpeskridt har vi seet den tyske Industri bane Vei saavel her som i China, men hvad er ikke ofret til Gjengjæld, og hvad ofres ikke fremdeles herfor. Vistnok skal indrømmes, at de er den store, vi den lille Nation, men vil den lille Nation søge nye Markeder og optage Kampen her, maa den ogsaa følge med, med andre Ord benytte sig af Taktik og Fremgangsmaade i Forhold til den store. Men de fleste af vore Exportører har da ikke de Midler til Raadighed som Udlandet? vil der hertil kanske indvendes. Ganske vist, derfor understreges ogsaa i Forhold, for hvad kunde ikke gjøres, baade i den ene og anden Retning mere end nu, og hvad maa der ikke gjøres, ifald vi fremtidig med den stigende Konkurrence ønsker at tage Del i Kampen, ikke alene paa det store østasiatiske Marked men ogsaa paa selve Verdensmarkedet.

Af norske Artikler, der i Japan kan vente en større Afsætning, kan nævnes: Preserver, Condenseret Melk og Tran, og har jeg herom confereret med flere store europæiske Importfirmaer, der er villige til at overtage Forhandling heraf:

Preserver.

Mærkelig nok er Japaneserne, saa foretagsomme de er, endnu ikke kommen fuldt efter i denne Artikkel, idet Nedlægningen sædvanligvis endnu foregaar paa en Maade, der nærmest kan sammenlignes med vor Benævnelse: „hjemmelavet“. Enkelte Artikler gjør vistnok herfra en Undtagelse, men for det meste foregaar Nedlægningen endnu paa Glaskrucker eller lg. Ting.

Der indførtes til Japan f. A. Preserver til Værdi ca. 40 000 Kroner, hvoriblandt Fiskevarer, særlig Sardiner, spillede den væsentligste Rolle. Det er særlig den billige spanske Sardin, der har vundet Indpas, og omsættes der, alene i Yokohama, af denne flere hundrede Kasser aarligen.

Paa Japans Kyster selv foregaar et ganske rigt Sardiniske, men efter hvad jeg har bragt i Erfaring, skal den japanesiske Sardin ikke egne sig for Nedlægning.

Condenseret Melk.

Indførselen af condenseret Melk tiltager aarlig — og er dette en Artikkel, der utvilsomt her vil kunne paaregne et betydeligt Fremtidsmarked. Amerikansk, engelsk, schweitsisk & russisk er de Mærker, der mest forekommer i Handelen, og androg den samlede Import for 1893 til Jen 162 217.44.

Det amerikanske Mærke: „Eagle brand“ staar ogsaa her høiest i Kurs, idet Indførselen heraf beløb sig i 1891 til Jen 71 694 — i 92 til Jen 91 612 — i 93 til Jen 80 364. „Eagle brand“ sælges i Kasser paa 4 Dusin Boxe à 1 lbs. Pris pr. Kasse Jen 13.50. Prisen paa schweitsisk er Jen 9.50, medens russisk sælges lige ned til 5.50 pr. Kasse.

Da Japaneserne for denne Artikkels Vedkommende lægger mere Vægt paa Kvalitet end Pris, maa der absolut tilraades, kuns at skibe en første Klasses Vare.

Tran.

Norsk Medicintran var en Artikkel mine Forbindelser troede der kunde ventes en større Afsætning af. Imidlertid henpegedes paa, om ikke Skibning burde ske i Tinboxe omtrent paa en Petroleum Kasses Størrelse, fremfor som nu paa Flasker, da disse i Japan arbeides utrolig billigt. Jeg finder at kunne dele denne Mening, da Varen herved betydelig maatte kunne billigjøres, ikke alene paa Grund af Pakning, men ogsaa paa Grund af mindre Fragt og liden eller ingen Brækage.

Hestekosøm.

Paa Forespørgsel om eventuel Afsætning af denne Artikkel, har jeg maattet svare, at saavel Japaneserne som Chineserne bruger Straadækning istedetfor Sko til sine Heste. Det japanesiske Kavaleri derimod benytter Hestekosøm i store Mængder, og da der aarlig indgives Anbud herpaa, skulde jeg tilraade vore Fabrikanter at deltage i Konkurrancen om samme.

Smaaindustrien

har vi seet flere saavel i China som Japan og bringe Arbeide og Livsophold til Millioner af ubemidlede Hjem. Ogsaa i vort eget Land søger vi jo at ophjælpe denne saa vigtige Industrigren paa forskellige Maader, og gjælder det derfor nu for vore Representanter udenlands, at udfinde de Artikler, de fremmede Markeder kunne behøve — eller at søge Marked for denne dens Produkter. Med dette for Øiet har jeg ogsaa under mit Ophold herude undersøgt forskellige Ting, der kunde tænkes egnet for vor Husindustri, og herunder særlig heftet mig ved en, der saa liden den ved første Øiekast kunne synes, dog allerede bringer en stor Del af Kongeriget Bøhmens ubemidlede Befolkning tusinder og atter tusinder i aarlig Indtægt.

Denne Artikkel er, hvad man paa tysk kalder: Sparterie Geflechte Flechte und Webarbeiten mit oder ohne (Zwirn), og hvoraf Prøve hermed følger. Man vil efter denne se, at det er en Plade, hvis Materiale er Træ — med Dimentationer: 25×31 eng. Maal.) I Parenthes maa bemærkes at medfølgende Prøve kuns holder den halve Størrelse.) Fabrikationen bestaar deri, at Træet først høvles i lange Strimler og derefter væves paa et Slags Haandvævestole, et Arbeide, der hovedsageligen udføres af Kvinder og Børn. Det benyttes til mange Slags Ting saaledes: Straahatte, Kurve, Smaakister etc. og er en meget efterspurgt Artikkel ikke alene i Japan, men ogsaa, efter hvad jeg har bragt i Erfaring, i Amerika, hvortil der aarligen exporteres store Mængder.

Til Yokohama alene indføres pr. Aar ca. 10 000 Dusin med Værdi ca. 35 000 Kr. Den opnaaede Pris har iaar været noget lavere end ellers, dog kan endnu en Gjennemsnitspris af Jen 1.70 pr. Dusin, med Fradrag af 20 % i Fragt, Told, Commission etc., paaregnes.

Bøhmen, Sachsen & Erzgebirge er Stederne for denne Industri og særlig da Distrikterne omkring Alt Ehrenberg, Mixdorf & Sebnitz.

Da jeg skulde antage at vore Skove kunne yde det nødvendige Raamateriale hertil, — Japans Træsarter er for sprøe — vilde jeg anse det heldigt, om denne Ting nærmere blev undersøgt, og skal det være mig kjær i saa Henseende at staa til Tjeneste med de Oplysninger, der eventuelt videre herfra kunne ønskes.

Som jeg imidlertid begyndte, Artikkelen kan i første Øieblik synes liden, men har vi Syn for, hvad en fra Begyndelsen ubetydelig Industri kan voxe til, naar man alene ser hen til Exporten af chinesisisk Straaffletning, der nu aarligaars gaar op i Millioner af Kroner.

Vor Skibsfart

paa Japan har i sidste 5 Aar tiltaget betydelig, hvad ogsaa forøvrig fremgaar af vedlagte grafiske Fremstilling.

Kuchinoitsu, Nagasaki & Moje er Stederne for Skibning af Kul, der væsentlig gaar til Hong-Kong & Shanghai, en Fart hvori vore Skibe er adskillig beskjæftigede. Kulfragterne er i indeværende Aar gaaet jævnt opad indtil de i Mai/Juni Maaned for Shanghais Vedkommende naaede \$ 1.90 pr. Tons — mod 85 à 90 cent f. A. De sidste Noteringer \$ 3—\$ 3.25 er jo noget aldeles uhørt og skyldes alene den nu paagaende Krig.

Kobe er den af Japans Byer, der i senere Tid i kommerciel Henseende er gaaet hurtigst fremad og maa vel næsten nu siges at være Japans livligste Skibsfartsby. En væsentlig Importartikkel er Bønner fra Newchwang. I denne Trade deltager ogsaa vore Skibe ligesom i Stykgodstraden Kobe—Shanghai.

Yokohama. Paa dette Sted har vor Skibsfart hidentil været ubetydelig. Iaar er den imidlertid øget, idet flere af vore Skibe er ankomne saavel med Petroleum fra Batum som med Bønner fra Newchwang — hvilken sidste Artikkel Yokohama først i sidste Par Aar har begyndt at indføre.

For det meste afsluttes i Japan kuns Trip-CharTERS, dog hænder det af og til, at MaanedsfraGter kommer i Markedet. Ved Afslutning heraf, ifald man faar med en Indfødt at gjøre da, maa man udvise den største Forsigtighed. Saalænge Fragterne ikke gaar ned er alt godt og vel, men viser der sig Tendens hertil, gjøres der nemlig som Regel saa mange Ophævelser, ifald den mindste lille Feil skulle være begaaet, at det tilslut, uagtet alle Slags Forestillinger, lykkes Vedkommende at faa det anuleret. At gaa til Proces herfor gjør man nødvendig, særlig da man omtrent paa Forhaand kan sige, at intet tilfredsstillende Resultat kan opnaaes.

En kort Beskrivelse over Japans tre vigtigste Traktathavne: Yokohama, Kobe & Nagasaki samt Kulhavnene Moje & Kuchinotsu.

Yokohama

— Japans vigtigste Forretningsby — er beliggende paa Øen Hondo under 35° 26' 11 N B og 12° 39' 20 Ø L og omtrent 17 Mile fra Hovedstaden.

I 1854 var Yokohama kuns en liden Fiskerby, men efter den blev aabnet for fremmed Handel, har Stedet gjort saa hurtige og mægtige Fremskridt, at det nu altsaa indtager første Plads blandt Japans kommercielle Steder.

Yokohama har en stor, prægtig Havn, og har den japanesiske Regjering gjort alt, forat lette Skibsfarten paa Stedet. Med store Omkostninger har den ladet bygge en solid Granit-pier, videre ladet opføre Brygger & Landingspladse, Huse & Godowns (Pakhuse) — hvilke samtlige benyttes af saavel japanesiske som europæiske Kjøbmænd.

For Nærværende arbeides med yderligere Udbedring af Havnen. To nye breakwaters med Længde ca. 12 000' ar saaledes under Bygning, og vil Havnen, naar disse er færdige, fuldstændig blive indelukket, naar undtages en 650 Fods Aabning for Ind- & Udpassering.

En Jernpier, ved hvilken de største Skibe kan losse & laste, er i disse Dage færdig og taget i Brug. En større Dok er under Bygning.

Yokohama staar i Jernbaneforbindelse med saavel Hovedstaden Tokio som Kobe. Indbyggetal 130 000 hvoraf 1 550 Europæere.

Handel.

Stedets Handelsomsætning beløb sig til:

		1891.	1892.	1893.
Export	Jen	49 540 893	61 552 202	55 209 586
Import	„	28 982 815	31 328 904	36 305 069

Væsentligste Exportartikler: Silke & The.

— Importartikler: Bomuld, Uld & Metaller.

Skibsfart.

Ved Yokohama Toldsted indklareredes af norske Skibe:

		Dampskibe.	
Aar.		Antal.	Tons.
1891		3	5 360
1892		4	5 026
1893		3	2 739

		Seilskibe.	
Aar.		Antal.	Tons.
1891		1	1 398

Der ind- & udklareredes ialt af Damp & Seil:

Aar.		Antal.	Tons.
1891		946	1 651 150
1892		937	1 701 601
1893		1 104	1 967 980

Kobe, (Hiogo)

beliggende ved den østlige Indgang til Indlandssøen, blev aabnet for fremmed Handel i 1868. 1 Oktober 1892 blev Kobes Havn udvidet, saaledes at den nu ogsaa omfatter Hiogo, hvor fremmeds Skibe saavel kan losse som indtage Last.

Foruden livlig som Handel- & Sjøfartsby voxer Kobe ogsaa op til et Fabrikcentrum, og har Stedet adskillige Skibsbyggerier, mek. Værksteder samt en prægtig Patentslips for større og mindre Skibe.

Indbyggerantal 136 000, hvoraf 702 Europæere.

Handel.

Stedets Handelsomsætning beløb sig til:

		1891.	1892.	1893.
Export	Jen	21 733 717	21 295 740	24 968 974
Import	„	25 700 501	30 698 176	41 294 276

Væsentligste Exportartikler: The, Ris & Kamfer.

— Importartikler: Raa Bomuld, Spindemaskiner, Uld, Metaller, Jernbanemateriale etc.

Skibsfart.

Ved Kobe Toldsted indklareredes:

Aar.		Norske Dampskibe.	
		Antal.	Tons.
1891		10	10 411
1892		17	14 860
1893		21	14 392

Ingen Seilskibe.

Af Seil & Damp ind- & udklareredes ialt:

Aar.	Antal.	Tons.
1891	1 104	1 967 980
1892	1 566	2 400 913
1893	1 793	2 885 927

Dokanlæg.

Kobe har intet Dokanlæg, hvorimod prægtig Patentslip, tilhørende Kawasaki Ship-Building & Engineering Yard, forefindes.

Der chargeres efter følgende Tarif:

Tariff of charges

made by the

Kawasaki Ship-Building & Engineering Yard,

Shinden, Kobe.

Slip.

Tonnage.	For First 3 Days.	Per Day after the 3rd day	Remarks
Under 100	100 Dollars.	10 Dollars.	
101 to 150	125 "	12.5 "	By Tonnage the gross tonnage is meant.
151 to 200	150 "	15 "	
201 to 250	175 "	17.5 "	
251 to 300	200 "	20 "	
301 to 350	225 "	22.5 "	Even if a vessel is less than three days on the Slip, the full charge of three days will be made.
351 to 400	250 "	25 "	
401 to 450	275 "	27.5 "	
451 to 500	300 "	30 "	
501 to 550	325 "	32.5 "	Slip fees must be paid in advance.
551 to 600	350 "	35 "	
601 to 650	375 "	37.5 "	
651 to 700	400 "	40 "	
701 to 750	425 "	42.5 "	550 dollars with addi- tional 25 dollars per ton above 1 200 tons.
751 to 800	450 "	45 "	
801 to 900	475 "	47.5 "	
901 to 1 000	500 "	50 "	
1 001 to 1 100	525 "	52.5 "	
1 101 to 1 200	550 "	55 "	

While a Vessel is on the Slip, this Yard will not be responsible for any damage she may incur through the Act of God.

A Vessel of 100 tons or less, \$ 100; for every additional 50 tons up to 800 tons, a charge of 25 dollars, or for every additional 100 tons from 800 tons to 1 200 tons, a charge of 25 dollars. For each day exceeding three days, one-tenth of these rates will be charged.

Workmen.

Wages of workmen, per working day of 9 hours.

First-class Workman	Yen 1.50
Second-class "	" 0.75
First-class Coolie	" 0.50
Second-class "	" 0.30

If working over time, or on a public holiday double the above rates.

Diving Apparatus.

One set of Apparatus, per day of 9 working hours Yen 13.00

This includes two Divers and four Coolies.

During the time the Diver is under water Yen 1 extra per hour will be charged. If for less than one day, Yen 2.50 per hour will be charged for the use of Apparatus and Coolies.

Steam Launch (6 H. P. Nominal.)

Steamer Launch to Osaka, Akashi &c.

From the Yard to Osaka or Akashi and back, not exceeding 10 hours	Yen 15.00
From the Yard to Nishinomiya or Maiko and back, not exceeding 5 hours	" 10.00

If over the above time to be paid for according to time over at the same rate.

Steamer Launch in Kobe Harbour.

One day of 10 hours	Yen 10.00
Half day of 5 hours	" 5.00

If over 5 hours to be charged as one day. If over 10 hours, at same rate per hour.

Night work will be charged 50 per cent. extra.

Use of Sheers.

Loan per day of 9 hours Yen 75.00

Note. This includes 40 coolies and all the necessary rope, &c. If over one day of 9 hours a charge of 10 Yen per hour will be made. If under one hour to be counted as one hour.

Loan per Lift.

1 ton to 5 tons	Yen 12.50 per lift
5 tons to 10 tons	" 20.10 - -
10 tons to 15 tons	" 30.10 - -
15 tons to 20 tons	" 42.50 - -

Loan of Tools, &c.

Test Pump, Standard Gauge, Fire Engine, Vices, Tackles, and such gear, which is easily damaged and cannot last long	1/ 50th of original cost per day		
Gear easily damaged, but less liable to wear and tear	1/ 70th	"	"
Gear which is not easily broken, but dif- ficult to repair	1/100th	"	"
Gear more or less liable to be damaged, but easily repaired	1/120th	"	"
Gear which is not liable to be damaged when used a great deal	1/150th	"	"

Rent of Sheds and Ground.

Sheds.

Per superficial yard—3 months or under	Yen 0.30
" " 3 months to 6 months	" 1.70
" " 6 months to 12 months	" 4.50

Ground.

Per tsubo (6 sq. ft. nearly)—3 months or under	Yen 0.30
" " 3 months to 6 months	" 0.70
" " 6 months to 12 months	" 1.60

Nagasaki

er beliggende paa Øen Kiushiu, den sydligste af Japans fire vigtigste Øer, under $32^{\circ} 44' N$ B og $129^{\circ} 51' Ø$ L.

Havnen blev aabnet for fremmed Handel i Juli 1859, og beløber Indbyggerantallet sig nu til 59 627, hvoraf 1 000 Europæere.

Handel.

Stedets samlede Handelomsætning beløb sig til:

	1891.	1892.	1893.
Export	Yen 3 284 222	3 337 335	3 226 061
Import	" 2 932 133	2 931 764	3 524 199

Væsentligste Exportartikler: Kul, Ris, Hvede, The, Tobak & Kamfer.

— Importartikler: Sukker, Petroleum, Jern, Uld & Bomuldsvarer.

Skibsfart.

Ved Nagasaki Toldsted indklarerede:

Aar.	Norske Dampskibe. Antal.	Tons.
1891	36	27 355
1892	22	18 122
1893	39	27 622

Ingen Seilskibe.

Af Seil & Damp ind- og udklareredes ialt:

Aar.	Antal.	Tons.
1891	1 502	1 799 118
1892	1 475	1 787 170
1893	1 435	1 893 671

Dok anlæg.

Saavel prægtig Tørdok som Slip, tilhørende The Mitsu Birhi Dockyard & Engine Works, forefindes.

Dokudgifter chargerer efter følgende Tarif:

Dry Dock.
(Granite).

All vessels under	300 tons (gross tonnage)			\$ 350
" — from	300 "	—	to 400 tons	" 375
" — "	400 "	—	" 500 "	" 400
" — "	500 "	—	" 600 "	" 425
" — "	600 "	—	" 700 "	" 450
" — "	700 "	—	" 800 "	" 475
" — "	800 "	—	" 900 "	" 500
" — "	900 "	—	" 1 000 "	" 525
" — "	4 000 "	—	" 1 200 "	" 550

(For tons above 1 200, 45 cents per ton extra).

For the amount stated above, the vessel is allowed to remain in Dock for three days from the day the caisson shall have been in its place, and for every day after the 3rd, the following charge is made:

Under	300 tons (gross tonnage)			yer day \$ 35
From	300 "	—	to 400 tons	" " " 40
"	400 "	—	" 500 "	" " " 45
"	500 "	—	" 600 "	" " " 50
"	600 "	—	" 700 "	" " " 55
"	700 "	—	" 800 "	" " " 60
"	800 "	—	" 900 "	" " " 65
"	900 "	—	" 1 000 "	" " " 70
"	1 000 "	—	" 1 200 "	" " " 75

(For tons above 1 200, 5 cents per ton extra).

Slip.

All vessels under	100 tons (gross tonnage)						\$ 160
— from	100	—	to	150 tons			180
" — " 150	" —	" —	" 200	" . . .	"	" 200	
" — " 200	" —	" —	" 250	" . . .	"	" 220	
" — " 250	" —	" —	" 300	" . . .	"	" 240	
" — " 300	" —	" —	" 350	" . . .	"	" 260	
" — " 350	" —	" —	" 400	" . . .	"	" 280	
" — " 400	" —	" —	" 450	" . . .	"	" 300	
" — " 450	" —	" —	" 500	" . . .	"	" 320	
" — " 500	" —	" —	" 550	" . . .	"	" 340	
" — " 550	" —	" —	" 600	" . . .	"	" 360	
" — " 600	" —	" —	" 650	" . . .	"	" 380	
" — " 650	" —	" —	" 700	" . . .	"	" 400	
" — " 700	" —	" —	" 750	" . . .	"	" 420	
" — " 750	" —	" —	" 800	" . . .	"	" 440	
" — " 800	" —	" —	" 850	" . . .	"	" 460	
" — " 850	" —	" —	" 900	" . . .	"	" 480	
" — " 900	" —	" —	" 950	" . . .	"	" 500	
" — " 950	" —	" —	" 1 000	" . . .	"	" 520	
" — " 1 000	" —	" —	" 1 050	" . . .	"	" 540	
" — " 1 050	" —	" —	" 1 100	" . . .	"	" 560	
" — " 1 100	" —	" —	" 1 150	" . . .	"	" 580	
" — " 1 150	" —	" —	" 1 200	" . . .	"	" 600	

For the amount stated above, the vessel is allowed to remain on Slip for three days; and for every day after the 3rd, the following charge is made:

Under	100 tons (gross tonnage)					per day \$ 16
From	100	" —	to	150 tons		" 18
" 150	" —	" —	" 200	" . . .	"	" 20
" 200	" —	" —	" 250	" . . .	"	" 22
" 250	" —	" —	" 300	" . . .	"	" 24
" 300	" —	" —	" 350	" . . .	"	" 26
" 350	" —	" —	" 400	" . . .	"	" 28
" 400	" —	" —	" 450	" . . .	"	" 30
" 450	" —	" —	" 500	" . . .	"	" 32
" 500	" —	" —	" 550	" . . .	"	" 34
" 550	" —	" —	" 600	" . . .	"	" 36
" 600	" —	" —	" 650	" . . .	"	" 38
" 650	" —	" —	" 700	" . . .	"	" 40
" 700	" —	" —	" 750	" . . .	"	" 42
" 750	" —	" —	" 800	" . . .	"	" 44
" 800	" —	" —	" 850	" . . .	"	" 46
" 850	" —	" —	" 900	" . . .	"	" 48
" 900	" —	" —	" 950	" . . .	"	" 50
" 950	" —	" —	" 1 000	" . . .	"	" 52
" 1 000	" —	" —	" 1 050	" . . .	"	" 54
" 1 050	" —	" —	" 1 100	" . . .	"	" 56
" 1 100	" —	" —	" 1 150	" . . .	"	" 58
" 1 150	" —	" —	" 1 200	" . . .	"	" 60

Moje

beliggende ved vestlige Indløb til Indlandssøen, er ingen Traktathavn, men fremmede Skibe har Tilladelse til at indtage Kul her, der saaat sige er Stedets eneste Exportartikkel. Livlig Skibsfart paa Stedet. God Havn forefindes.

Skibsfart.

Ved Moje Toldsted indklarerede:

Aar.	Norske Dampskibe.	
	Antal.	Tons.
1891	6	7 539
1892	6	4 975
1893	20	14 834

Ingen Seilskibe.

Der ind- og udklareredes ialt af Damp & Seil:

Aar.	Antal.	Tons.
1891	235	316 440
1892	422	502 910
1893	680	982 702

Kuchinotsu

I Lighed med Moje er Kuchinotsu heller ingen Traktathavn, men fremmede Skibe har ogsaa her Lov til at tage Kul.

Kuchinotsu er beliggende paa Øen Kiushiu, kuns et Par Timers Steaming fra Nagasaki. Den væsentligste Skibning herfra foregaar til Hong-Kong & Manilla.

Ved Kuchinotsu Toldsted indklarerede:

Aar.	Norske Dampskibe.	
	Antal.	Tons.
1891	21	40 611
1892	9	18 801
1893	29	40 818

Ingen Seilskibe.

Der ind- & udklareredes ialt af Damp & Seil:

Aar.	Antal.	Tons.
1891	356	385 021
1892	344	361 076
1893	462	585 189

Tabel over Damp- & Seilskibe indklarerede i Japan
mellem 1889—1893.

Dampskibe.	1889.		1890.		1891.		1892.		1893.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Japanesiske . . .	283	302 170	365	329 106	410	349 658	401	337 763	386	318 163
Østerrigske . . .	-	-	-	-	12	9 132	-	-	23	54 490
Britiske . . .	382	627 119	492	819 439	467	786 347	531	914 639	696	1 258 305
Chinesiske . . .	3	3 257	-	-	-	-	1	1 211	5	5 446
Coreanske . . .	4	944	4	741	2	472	1	230	7	2 859
Hollandske . . .	-	-	-	-	2	1 344	3	2 016	15	10 078
Franske . . .	33	69 619	26	62 946	26	62 657	26	61 396	26	58 528
Tyske . . .	277	198 407	225	194 740	233	212 196	333	274 310	311	268 873
Hawaiiiske . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	1	294
Italienske . . .	-	-	-	-	1	2 354	-	-	-	-
Norske . . .	36	20 204	26	20 556	75	86 965	56	58 881	104	92 767
Russiske . . .	25	32 426	22	27 860	36	36 179	45	54 647	49	57 531
Amerikanske . . .	36	85 764	20	54 020	21	56 295	21	56 499	37	86 886
Tilsammen	1 079	1 339 910	1 180	1 509 498	1 285	1 603 599	1 418	1 761 592	1 660	2 214 220
Seilskibe.										
Japanesiske . . .	142	18 635	156	23 510	116	19 051	69	13 750	56	10 926
Junke . . .	466	7 394	742	14 029	761	14 773	793	14 963	560	12 831
Østerrigske . . .	1	1 418	-	-	-	-	-	-	-	-
Britiske . . .	47	37 743	50	52 412	53	62 944	51	52 781	81	49 533
Danske . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 049
Hawaiiiske . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	778
Franske . . .	-	-	-	-	1	1 060	-	-	-	1 320
Tyske . . .	13	8 534	11	10 565	5	3 861	4	4 392	9	10 812
Italienske . . .	-	-	-	-	3	1 709	-	-	-	-
Norske . . .	-	-	-	-	1	1 398	-	-	-	-
Russiske . . .	-	-	3	210	2	140	-	-	-	-
Svenske . . .	2	120	2	148	-	-	-	-	1	843
Amerikanske . . .	44	55 812	33	44 023	27	33 470	23	23 183	60	33 028
Tilsammen	715	129 676	997	145 397	968	138 406	840	109 069	770	121 120
Ialt Seil & Damp	1 794	1 469 586	2 177	1 654 895	2 253	1 742 005	2 258	1 870 661	2 430	2 335 340

Skibsudgifter i Japan

indskrænker sig til Lodspenge samt Ind- og Udklarering ved Toldboden.

Lodspenge ere:

- § 2 pr. Fod til Nagasaki
- § 6 — gennem Indlandsøen
- § 3 — til Moje
- § 3 — til Kobe
- § 3 — til Yokohama.

For Ind- og Udklarering betales ens i alle Traktathavne nemlig:

§ 15 for Indklarering

§ 5 - Udklarering

Consulatafgifter som vanlig.

Kort Oversigt over Handel og Skibsfartsforhold i China 1893/1894.

Varemarkedet.

Gjennemgaaende maa de Forhaabninger, man i Begyndelsen af Aaret satte til 93, siges skuffede. Det begyndte lovende, mørkede dog efterhvert, indtil det tilslut endte som et af de daarligste paa lang Tid. De stadig fluktuerende Kursnoteringer og deraf følgende finansielle Forholdsregler kombineret med politiske og finansielle Begivenheder maa nærmest søges som Grund hertil. Under Omstændigheder som disse, særlig med Sølvets stadige Fald som væsentligste Faktor, kunne da heller ikke de mest conservative Transactioner gaa over til andet end usikre Spekulationsaffærer, en Omstændighed, der for de fleste Branchers Vedkommende havde en meget hemmende Virkning paa de større Forretningsafslutninger.

Som Exempel paa hvor stor virkelig Tilbagegangen har været, skal jeg her tillade mig at opgive Storbritaniens Handelsomsætning med China i 1893 sammenlignet med 1890, et noksaa talende Bevis paa de bedrøvelige Tilstande det østasiatiske Marked for Tiden er inde i.

Storbritaniens Export til China beløb sig i 1893 til	£ 6 634 000
— Import fra — — — — —	„ 3 394 000
i 1890 beløb imidlertid Exporten sig til	„ 9 506 000
og Importen	„ 4 830 000
altsaa et Fald af henholdsvis	£ 2 872 000 & £ 936 000.

Som 1893 endte gik 94 ind, og har Markedet de forskellige Sæsoner siden efter været gennemgaaende trykket. Den nu paagaende Krig kan muligens bringe Forandring, dog er større Virkning endnu ikke sporet.

Af norske Artikler er det nærmest Preserver & Øl, der har fundet nogen Afsætning, men er disse endnu alt for lidet kjendt til at kunne vente nogen større saadan.

Et Parti Tran er i sidste Tid ankommen og næres for samme de bedste Forhaabninger.

Condenseret Melk udebliver imidlertid fremdeles, hvad jeg højlig maa beklage, da dette skulde være en Artikel, der burde have alle Betingelser for en betydelig Omsætning.

Kassebord. Allerede ifjor Høst havde jeg min Opmærksomhed henvendt paa denne Artikel, idet jeg antog, at det herværende store Petroleumsselskab, der nu indfører al Petroleum „in bulk“ for sidenefter her at tappe den i Blikkasser — ogsaa maatte tiltrænge Træpakning, særlig naar der var Tale om længere Transport indover Landet. Man var imidlertid da ikke fuldt inde paa Sagen, men viser det sig nu, at saadan er nødvendig, hvorfor jeg har faaet Anmodning om at opgive billigste Pris paa et Parti, — foreløbig en 300,000 Kassar. I særskilt Skrivelse har jeg meddelt et Par af vore største Exportører i denne Branche det fornødne herom.

Fragtmarkedet.

Hele Fjoraaret var gjennemgaaende flaut, særlig Maanederne Juli og August, hvor adskillige Skibe — deriblandt et Par norske — foretrak at lægge op fremfor at akceptere de Fragter, der da offereredes. Mod Slutningen af Aaret lysnede det dog adskillig, saaledes at man atter med godt Mod kunde gaa det nye Aar imøde. Jevnt gik Stigningen opad, indtil man i Maj stod overfor Noteringer, i senere Tid ukjendte i herværende Marked. Et særlig godt Aar var man saaledes under almindelige Omstændigheder forberedt paa, men det skulde blive bedre, thi nogle Maaneder efter udbrød som bekjendt Krigen, hvorved en Masse Tonnage, saavel japanesisk som kinesisk, blev tilbagetrukket.

Udsigterne for nærværende er lovende, og skulde Krigen trække i Langdrag, hvad ingen Usandsynlighed er for, ifald ikke fremmede Magter intervenserer, vil vor Skibsfart hernede faa et godt Løft fremad.

Spørgsmaalet kunde nu være, om hvordan Fragterne, ifald Fred i nærmeste Fremtid skulde komme istand, vilde stille sig. En vanskelig Ting at forudse dog tyder mangt og meget paa, at Fragterne, selv for det Tilfælde, ikke vil komme til at falde i større Grad for det første. De seneste Noteringer gaar ogsaa i Retning heraf, idet der skal være Maanedesfragter i Markedet for lige indtil 1 Aar, Noget her ellers usædvanlig.

Den norske Skibsflaade

har i 94 tiltaget med flere faste Kysttradere, samtlige nu i udmerket Maanedsbefragtning. En bestemt Opgave over den ind- og udklarerede Tonnage kan imidlertid endnu ikke gives, dog saa meget kan forudsiges, at aldrig har den norske Flaade kunnet opvise den Størrelse og aldrig bragt til Landet fra Chinakysten den Kapital som den iaar vil kunne. Men hermed maa vi ikke slaa os til Taal. Vi maa videre frem og da mere og mere gjøre os fortrolig med den Tanke, at skal en Fremtid bygges, maa der økonomisk indredede og passende Skibe til, — bemanded med det efter Forholdene skikkede Mandskab.

Først da kan det siges, at vi er med paa ogsaa i Østasien at ville hævde det gamle Ry, der skulde tilkomme os som en af Verdens største søfarende Nationer.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1894 m. M.,

No. 2.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1895.

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

Bilbao.

Skrivelse til Indredepartementet dateret 25 Januar 1895.

Herved har jeg den Ære at indberette, at det spanske Nordjernbanekompagni, som blandt andet underholder Forbindelse mellem de vigtigste af Nordspaniens Havne og Madrid, Zaragoza og Barcelona, har besluttet fra 15de Februar førstkommende at ophæve endel af sine Specialtariffer.

Gjennemgangstrafikken mellem Grænsestationerne Irun og Hendaye samt de nordspanske Kystbyer, deriblandt Bilbao og Santander, paa den ene Side og Madrid, Zaragoza, Barcelona og Taragona paa den anden Side har hidtil nydt godt af en speciel Tarif for Jern, Staal, Maskiner, Trælast, Træmasse, Klipfisk, Cement etc. Naar man expederer Varer fra eller til en mellemliggende Station, kan man ogsaa benytte sig af denne Tarif, dersom man vil betale Gjennemgangstaxten. Denne Specialtarif har saaledes især været til Gavn for Terminusstationerne og de nærmest samme liggende Stationer.

Nordjernbanekompagniet, hvis Indtægter i den sidste Tid angives at have været mindre tilfredsstillende, har henvendt sig til Regjeringen med Anmodning om økonomisk Støtte. Da Regjeringen hidtil ikke har imødekommet Kompagniets Begjæring, saa har dette, for at øve Pres paa Regjeringen og Cortes, besluttet at ophæve omhandlede Specialtarif fra 15de Februar førstkommende at regne.

Baade her i Bilbao og i de øvrige interesserede Byer har Importører og Industridrivende gjort store Anstrengelser hos Regjeringen, forat den skal bevirke, at Jernbanekompagniet yder Støtte, idet man paa det kraftigste har fremhævet, at Ophævelsen af nævnte Tarif vilde medføre ubodelig Skade for de nordspanske Byers Handel og Industri.

Man synes ogsaa hersteds overveiende at være af den Mening, at en tilfredsstillende Ordning vil blive istandbragt om ikke lang Tids Forløb.

De svenske og norske Exportartikler, som i Tilfælde særlig vil blive berørte af Ophævelsen af bemeldte Specialtarif, er Klipfisk og Trælast.

For Klipfisk vil man saaledes efter 15de Februar førstkommende have at betale fra Bilbao til

Madrid	P.tas	88.65	pr.	1000	Kg.	istedet for nu	P.tas	50.00
Barcelona	-	90.00	-	1000	-	—, —	-	50.63.

Fra Santander til Madrid gjælder de samme Taxter som fra Bilbao til Madrid.

Mellem Santander og Zaragoza og Barcelona bliver naturligvis ogsaa Fragten forhøiet omtrent i samme Forhold, men dette har ikke nogen Betydning for den norske Klipfiskimport, da der kun forsendes lidet Klipfisk fra Santander til disse Steder. Til Valladolid, som er det betydeligste indenlandske Marked for norsk Klipfisk, vil heldigvis Taxten blive den samme. Derimod vil den blive højere for alle søndenfor Valladolid liggende Stationer. Til Madrid vil Fragten, som det fremgaar af det ovenfor anførte, stige med P.tas 1.93 pr. Kvintal. Da Forhøielsen ogsaa rammer den franske via Pasages importerede Klipfisk, som især i Madrid konkurrerer skarpt med den norske, saa vil Forholdet mellem de konkurrerende Landes Import forblive uforandret.

Imidlertid er ikke den Forøgelse i Transportomkostningerne, som vil finde Sted fra 15de Februar, betydelig nok til i nogen væsentlig Grad at formindske Landets Forbrug af Klipfisk; thi denne Vare er, ialfald for Tiden et uundværligt Næringsmiddel for visse Klasser af Befolkningen. Saalænge derfor Priserne ikke bliver fuldstændig prohibitive, saa kan man regne paa god Afsætning af dette Produkt.

Det er derimod muligt, at de forhøiede Jernbanefragter i nogen, omend ikke høi Grad, vil influere paa Priserne i Norge. Man faar imidlertid haabe, at de spanske Konsumenter ogsaa kommer til at bære sin Del af Fragtdifferensen. Det er i saa Henseende heldigt for den norske Fiskebefolkning og de vestlandske Exportører, at de spanske Detaljister bærer alle de med Transporten fra spanske Havne forbundne Omkostninger.

Hidtil er der ikke blevet expederet saa lidet Klipfisk fra Bilbao til Catalonien og Granada. Denne Forretning vil formentlig ophøre i Tilfælde af Jernbanefragternes Forhøielse, og Cataloniens Importhavne vil selv komme til at forsyne sit eget Opland med Fisk. Saaledes vil i dette Tilfælde Tarifophævelsen kun foranledige en Forandring i Importstederne.

Hvad Trælast angaar, saa vil Taxten for Bygningsvirke („maderas de construccion“) for Minimumsvægt af 10 000 Kg. fra Bilbao og Santander til Madrid blive P.tas 40.00 pr. 1 000 Kg. istedet for nu P.tas 29.00 eller til Stationen Paseo Imperial kun 25 P.tas. Fra Bilbao til Zaragoza vil Fragten blive forøget med 4 P.tas pr. 1 000 Kg. og fra Santander til Zaragoza med 16 P.tas.

Som heraf fremgaar er den projekterede Forhøielse af Trælastfragten til Madrid og de søndenfor Valladolid liggende Stationer meget betydelig, ja efter herværende Trælastimportørers Mening, vil det blive næsten umuligt at sende Trælast direkte herfra til Madrid. Nogen stor Nedgang i Landets Konsum af Trælast antages imidlertid ikke Fragtforhøielsen at bevirke. Det spanske Trævirke er nemlig i Almindelighed af ringere Kvalitet, og dette Forhold i Forbindelse med den Omstændighed, at man nu engang har vænnet sig til den udenlandske Last, tør medføre, at en mulig Prisstigning

ikke faar stor Indflydelse paa Importen. Hvad angaar Bemærkningen om den spanske Trælasts slette Beskaffenhed, saa maa man dog gjøre en Undtagelse for de fra Provinsen Soria kommende Bord, næsten udelukkende af 7 Fods Længde. Denne Slags Last, som har fine tætte Fibre og er næsten kvistfri, er af prima Sort.

Den finske Last i Planker à 3 $\times$ 9 og 14 Fods Længde, som baade i Udseende og Kvalitet ligner Sorialasten, kommer derfor i Tilfælde sandsynligvis til at lide mest Afbræk ved Ophævelsen af de specielle Tariffer. Denne Sort Trælast, som er haandsaget i de finske Skove og ikke har været flødet, er især efterspurgt i Madrid og Mellemspanien. Da den ikke har været flødet, saa ansees den dersteds for bedre at beholde sin Modstandskraft i det varme og tørre Klima.

Vil der saaledes ikke komme til at indtræde nogen væsentlig Nedgang i Forbruget af Trælast, saa vil Transporten af denne Vare til Madrid og omliggende Distrikter formentlig mere komme til at foregaa over de sydspanske Havne. Fra Bilbao skal det saaledes efter Forlydende blive billigere at sende høvlet Last med Dampskib til Sevilla og Alicante og derfra til Madrid med Sydbanen end direkte med Nordbanen.

Til Slutning tillader jeg mig at tilføje, at de herværende Trælast-importører allerede skal have modtaget det nødvendige Kvantum nordisk Virke for indeværende Saison.

0. Skybak.

kst.

Karlsruhe.

Asrsberetning modtaget 11 Februar 1895.

Aaret 1894 udviklede sig paa en eiendommelig Maade. Medens den flauue Stemning i alle Forretningsgrene, der herskede i 1893, vedblev hele Aaret for Handel og Industri, indtraf et fuldstændigt Omslag paa Pengemarkedet. Rigsbanken nedsatte allerede 9 Januar Diskontosatsen fra 5 til 4 % og gik 3 Februar ned til 3 %, der fastholdtes indtil Aarets Slutning. I det aabne Marked var Penge endnu meget billigere, og medens Rigsbanken næsten hele Aaret diskonterede til en Privatsats af 2 %, antoges i Forretningsforhold prima Bankaccepter til $1\frac{1}{2}$ %, $1\frac{3}{8}$ % og $1\frac{1}{4}$ % Diskonto. Samtidig opstod stor Eterspørgsel efter solide, fast forrentelige Værdier, og da i Februar Handelstraktaten med Rusland blev afsluttet, forandredes ganske de tyske Børsers hidtil modløse Stemning, hvortil ogsaa kraftig bidrog den allerede før haussestemte Wiener Børs. Publikum opgav efterhaanden sin Tilbageholdenhed og købte foruden de fast rentable Værdier ogsaa mange Bank- og Industriaktier. Hypothekinstitutterne og de tyske Stæder benyttede Pengenes Billighed til at konvertere sine Obligationer til en lavere Rentefod, og da endel af Publikum ikke vilde nøje sig med den lavere Rentefod, kom ogsaa disse Operationer atter Aktiemarkedet til gode.

Saaledes slutter Aaret med fuld Hausse for alle Papirer, og det er næsten at befrygte, at der bliver formeget af det gode og at der ikke længere vises nødvendig Omhu i Valget af Papirer, der kjøbes. Tydske 3 % Rigs-laan steg siden Aarets Begyndelse til dets Slutning fra 86½ til 97½ og naar, som det næsten synes, Pengeforholdene gjør en Konversion af 4 % Rigs-laan og 4 % Consols uundgaelig, er det at befrygte, at der forestaar nye Excesser paa Effektmarkedet, og at det tydske Publikum trods alle tidligere Erfaringer atter vil kjøbe tvivlsomme Værdier, der lover høje Renter, og som Følge deraf lide følelige Tab. Hertil kommer derhos, at Pengeoverfloden ikke beror paa en almindelig Opblomstring af alle Forretningsbrancher, men tvertimod er at tilskrive, at Handel og Industri ligger nede, og Prisfaldet for Raastoffe og Produkter.

Kornforretningen var den meste Del af Aaret høist utilfredsstillende. Prisernes tilbagegaaende Bevægelse standsede fremdeles ikke, og Hvede, der i Decbr. 1893 stod i M. 172.20, gik i Oktober 1894 ned til M. 137.80, den laveste Pris i 30 Aar. Denne vedblivende Nedgang forklares naturlig af den overordentlig rige Høst i de fleste Produktionslande og dermed sammenhængende store Lagere paa alle Stapelpladse. I Frankrige var f. Ex. Høsten i 1884 større end i de sidste 20 Aar, og tilsidst indtraadte paa alle toneangivende Markeder en fuldstændig Modløshed. Paa Grund af de store Forraad er ogsaa Udsigterne for den nærmeste Fremtid lidet glædelige.

Forretningen i Humle, der i den første Del af Forretningsaaret var tilfredsstillende, antog senere en slæbende Karakter. Først mod Aarets Slutning befæstedes atter Forretningen og Priserne fik en stigende Bevægelse, især for prima Kvaliteter.

Maltindustrien led under utilfredsstillende Forhold. For det Første hindredes Ølkonsumenten ved Frugt- og Vinhøsten 1893, og hertil kom gjenneengaaende sletterne Erhvervsforhold for de mindre bemidlede Folkeklasser, en enorm Overproduktion og ikke mindst det hele Vaaren indtil Høsten varende regnfulde, kolde Veir. Sæsonen 1893/94 maa regnes til de sletteste for denne Branche. Som Følge heraf gik Bygpriserne, der i Oktober 1894 var M. 18, ned til M. 12—13.

Brændevinshandelen var i 1894 atter mindre tilfredsstillende, Priserne fremdeles flau, og Forretningen led under overdreven Produktion og ringe Konsumtionsevne hos Publikum, saa det maa betegnes som et af de sletteste i en lang Række af Aar.

Ogsaa i Vinhandelen var Forretningen lidet livlig og de almindelig herskende ugunstige Forhold gjorde sig stærkt bemærkelige. Vinen 1893 udviklede sig smukt, men for Høsten 1894, hvis Udsigter ved Aarets Begyndelse var de bedste, indtraadte paa Grund af ugunstigt Forløb af Blomstringen i den gjenueengaaende vaade Sommer et fuldstændigt Uaar. Derhos foruroliges hele Branchen fremdeles af de sidste Aars Lovgivning.

Heller ikke Sukkerhandelen gav i Aarets Løb stort Udbytte. Raffinade, der i Januar stod i den allerede lave Pris M. 55.50 for 100 Kg., faldt indtil Aarets Slutning til M. 47. Dette er i det Væsentlige en naturlig Følge af den overdrevne Dyrkning af Sukkerroer og dermed forbundne Stigning af Sukkerfabrikationen i Tyskland, der i det foregaaende Aar leverede ca. 27 Mill. Centner Roesukker, og i indeværende Aar efter statistiske Opgaver vil udgjøre ca. 36 Mill. Ctr.

Ligesaa er Dyrkning af Tobak tiltaget i Aaret i hele Tydskland. Dette er dels en Følge af de i forrige Aar for Producenterne bevilgede højere Priser, og dels en Virkning af det ringe Udbytte af andre Landbrugsprodukter. Efter det tyske Riges Statistik var det i det tyske Toldgebet i 1894 med Tobak beplantede Areal 17 579 Hektar mod 15 198 Hektar i 1893. Hele Forretningen foruroliges dog ved de gjentagne Forslag om Skat paa Fabrikatet.

For Cigarfabrikationen bragte Aarets første Maaned temmelig vanskelige Afsætningsforhold som naturligt Tilbageslag efter de i Novbr. og Decbr. 1893 af Hensyn til den befrygtede Skatteforhøjelse af de fleste Intesessenter foretagne Kjøb paa Forhaand. Efterhaanden forbedredes Afsætningen atter; dog havde Fabrikanterne stedse ondt for at anbringe sine Produkter, og der skal delvis have samlet sig store Lagere. I Detailforretningen mærkedes Følgerne af Søndagshvilen paa en skadelig Maade; navnlig led de smaa Cigar-Kolonialforretninger derunder, medens Gjæstgiverierne havde Fordel deraf.

Groshandelen i Kaffe har havt et majsommeligt og lidet lønnende Aar; ogsaa i brændt Kaffe var Forretningen liden og Forbruget af Surrogater tiltager stedse.

I Handelen med Jern og Metaller herskede i første Kvartal en meget trykket Stemning, der efter Afslutningen af Handelstraktaten med Rusland foreløbig ganske forsvandt, saaat der indtil ud i Sommeren indtraadte en Stigning af Priserne, men senere indtraf en ligesaa hurtig Afsvækkelse, og Produkterne er ved Aarets Slutning næsten naaet til de samme lave Priser som ved dets Begyndelse. En Undtagelse herfra dannede alene Rujern, der i den sidste Tid endog kunde stige noget i Pris, især derved, at der bestaar Enighed om Tilbageholdenhed blandt Producenterne. Samme Fænomen viser sig ogsaa for Kul og Cokes, hvorfor Priserne stedse af de bestaaende Syndikater holdes paa en vis Høide, hvilket stærkt føles af de afhængige Konsumenter. For Landbrugsmaskiner var Afsætningen omtrent uforandret som i 1893. Paa Grund af god Kornhøst efterspurgtes i dette Aar især Damptærskemaskiner, Haand- og Vindetærskemaskiner, medens Efterspørgselen efter andre Slags, især Frugt- og Vinpresser, tog stærkt af. Priserne havde en tilbagegaaende Tendents, saaat Udbyttet kun er ringe; derimod har Afslutningen af den russisk-tydske Handelstraktat medført en Gjenoplivelse af Bestillinger til russiske Kunder.

I den kemiske Industri gik Salgsværdierne ned for de fleste Fabrikater, medens Produktionsomkostningerne paa Grund af Dyrhed paa Raastoffe var meget højere, særlig er der Prisnedgang for Soda, Chlorkalk, Svovlsyre og Sulfat.

For Fabrikation af Anilinfarver forløb Aaret i det Hele gunstigt; der kunde knyttes nye Handelsforbindelser i Ind- og Udlandet, og vedkommende Fabriker opnaaede i det Hele gunstige Resultater.

I Petroleum bragte det forløbne Aar atter billigere Priser, men ogsaa større Afsætning. Kampen mellem de monopoliserende og antimonopolistiske Selskaber vedvarer og er endog tiltaget i Skarphed. Det vilde

derfor blive hilset med Glæde, om de til Afvendelse af Faren for et Privat-monopol af Regjeringen indledede Undersøgelser kunde føre til et gunstigt Resultat, 2: til at udfinde et hensigtsmæssigt Middel til at afværge dette.

For Tapetfabrikationen var Aaret lidet glædeligt. Afsætningen af billig Vare kan vel kaldes nogenlunde normal, men Priserne er kommet paa et Niveau, hvorved der neppe nok kan være Tale om Fortjeneste, og for bedre Vare var der kun ringe Efterspørgsel. Den for nogle Aar siden grundede Forening af tyske Tapetfabrikanter, der har til Formaal at hæve denne Branche, har hidtil ikke kunnet opnaa Resultater.

For Træ og Trævarer bragte Aaret store og uventede Opklaringer. Paa Grund af de om Høsten 1893 indtraadte Stigninger paa de rhinske Markeder var under de derpaa følgende Salg paa Roden Priserne steget til en hidtil ikke naaet Høide. Da imidlertid om Sommeren Tilførslerne af friskt Træ tiltog og Konsumenten væsentlig aftog, maatte man tilsidst sælge 10—15 pCt billigere end ved Aarets Begyndelse. Efter Meddelelse fra Mannheim skal i det sidste Aar Indførelsen af nordisk Træ til dette Sted være tiltaget ikke uvæsentlig, og navnlig skal en tilfredsstillende Begyndelse være skeet med Træ fra Norge, der giver Haab om videre og regelmæssigere Bestillinger.

I Transportbranchen var Resultaterne saa temmelig som i 1893. Antallet af Skader var vel noget mindre, men ved den overhaands Konkurrence er Præmierne paa hele Linien endnu mere trykket og i denne Henseende synes for Tiden ikke at være Tegn til Bedring.

Arbejderforholdene foranlediger ikke særlige Bemærkninger. Kontraktsbrud er kun anmeldt af en eneste Cigarfabrik, medens der fra flere Sider meldes om en, omend ringe, Forøgelse af Arbejderpersonalet. Lønsnedsættelser er, saavidt mig bekjendt, ikke indtraadt nogetsteds; derimod meldes fra flere Etablissementer om regelmæssige Lønspaalæg. I de store Fabriker var Lønsforholdene uforandret.

I det Hele kan det siges, at Aaret 1894 i Tydskland kun var gunstigt for Børsen, medens Handel og Industri meget langsomt rettede sig op efter de tidligere Aars Depression, og for det Meste endnu lader meget tilbage at ønske.

Robt. Koelle.

Nantes.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	frcs.
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedstationen	27	10 344	-	-	27	10 344	-	-	202 778
„ Norge til Vicekonsulsstationerne . . .	41	5 465	-	-	41	5 465	-	-	96 351
„ Sverige til Hovedstationen	2	589	-	-	2	589	-	-	13 900
„ Sverige til Vicekonsulsstationerne . . .	20	6 110	-	-	20	6 110	-	-	151 104
„ andre Lande til Hovedstationen	9	3 505	-	-	9	3 505	-	-	112 185
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . .	20	8 733	1	392	21	9 125	-	-	137 896
Ialt	119	34 746	1	392	120	35 138	44	19 158	764 214
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedstationen	-	-	2	1 130	2	1 130	-	-	-
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne . . .	-	-	17	3 717	17	3 717	-	-	-
„ Sverige fra Hovedstationen	-	-	2	874	2	874	-	-	-
„ Sverige fra Vicekonsulsstationerne . . .	-	-	8	1 774	8	1 774	-	-	-
„ andre Lande til Hovedstationen	3	487	31	11 947	34	12 434	-	-	8 020
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . .	2	546	55	14 663	57	15 209	-	-	6 155
Ialt	5	1 053	115	34 105	120	35 138	44	19 158	14 175

For Havari ankom 3 Skibe dr. 2 649 Tons.

Af svenske Skibe ankom 17 dr. 7 190 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen frcs. 2 547—10, ved Vicekonsulaterne frcs. 3 540—20, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 1 770—10. Af svenske Skibe ved Hovedstationen frcs. 468—80, ved Vicekonsulaterne frcs. 781—60, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 390—80. Ialt tilfaldt Konsulen frcs. 5 176—80. Expeditionsafgifter af norske Exp. frcs. 108—60, af svenske frcs. 27—60.

Aarsberetning dateret 8 Februar 1895.

Ialt ankom hertil 119 norske Skibe dr. 34 746 Ton og 16 svenske dr. 6 911 Ton.

Derhos ankom to norske Dampskibe i Havari og et tredie indslæbende et havareret fremmed Skib. Alle disse Skibe kom til Brest. Intet Skib anløb for Ordre.

Ved Konsulatet paamønstredes paa norske Skibe 1 norsk, og 11 fremmede Sømænd, og afmønstredes 9 norske og 9 fremmede Sømænd.

2 norske Sømænd rømte i St. Nazaire og kom til Nantes, hvor de paa Kapteinens Forlangende blev arresteret af Politiet efter Konsulatets Rekvisition, og derefter sendt ombord i Skibet.

Den norske Skibsfart paa Distriktet har i de 5 sidste Aar stillet sig saaledes:

1890	230	norske	Skibe	dr.	57 819	Ton	1893	167	Skibe	dr.	48 292	Ton
1891	203	—	—	-	64 592	-	1894	120	—	-	35 138	-
1892	183	—	—	-	51 125	-						

Heraf fremgaar, at selv naar man tager i Betragtning den Forskel i Drægtighed, der fremgaar af den nye Skibsmaalning, især for Dampskibe, har den i flere Aar fortsatte Nedgang vist sig endnu stærkere i 1894. Den væsentligste Grund hertil er den Konkurrence, som vort Flag har at udstaa med de store fremmede Dampskibe, især engelske, i Farten med Trælaster fra nordlige Lande, og i det Hele med alle Varer. Disse Dampskibes Størrelse tillader dem at antage en lavere Fragt med Fordel, og de mindre Importører ser sig selv nødsaget til at benytte dem i Forening for at kunne udholde Konkurrencen med de store Importhuse. At Rogn fra Bergen er ankommet i mindre Mængder end sædvanligt til Fiskerhavnene i Bretagne, og derhos ofte er indført i smaa fremmede Seilskibe, er en anden Aarsag til den antydede Nedgang.

Handel. Indførselsartiklerne var de sædvanlige: Fra Norge Rogn. Bygningstømmer, Grankub og Træmasse til Papirfabrikation, Is og lidt Tran.

Fra Sverige: Jern, Bygningstømmer, noget Træmasse, og leilighedsvis en Ladning Havre fra Gøteborg.

Da næsten hele denne Import nu foregaar i fremmede Skibe, er det umuligt for Konsulatet at beregne Værdien af de forskjellige Varer.

Rogn. I norske Skibe indførtes til Distriktets Fiskerhavne kun 16 503 Tdr. Rogn fra Bergen mod 32 227 Tdr. i 1893. Derimod synes fremmede Skibe at have medbragt større Mængder end sædvanlig. I ethvert Fald er Importen bestemt aftaget. Grunden hertil maa først og fremst søges i Stigningen af Rognpriserne i Norge, og dernæst i de slette Resultater af Fisket, der har været meget uregelmæssigt paa Grund af Uveir i den sidste Sommersæson. De uheldige Fiskere søgte da at erstatte den norske Rogn ved anden billigere Agn, som Arachidemel, amerikansk Rogn etc. Det sidst i December 1894 usolgte Parti Rogn kan anslaaes til 6—8 000 Tdr. fordelt paa mange Hænder. Men dette vilde kun blive et tilnærmelsesvist Anslag, der forøvrigt har været meget vanskeligt at fastsætte, da de enkelte Modtagere ikke vil give Oplysning om Størrelsen af sine Oplag.

Middelprisen for Rogn, prima; fra Bergen, var i hele Sæsonen 58—60 frcs. Fragten er nærmest undergaaet en liden Nedgang, og man har i det Hele kun betalt 2 fr. 50—2 fr. 75 pr. Tønde.

Bygningstømmer. Indførselen af skaaren Trælaster i norske og svenske Skibe var endnu mindre i 1894 end i 1893.

Der ankom alene fra Norge 938 Ptb. Std. og fra Sverige 4 587 Ptb. Std. Dog var den hele Indførsel ikke nedadgaende, og kan endnu beregnes til over 20 000 Std. Men den Konkurrence, som det norske og svenske Flag

møder af de store engelske Dampskibe i Distriktets fornemste Havne, og af danske og finske Seilskibe i de mindre Havne er stedse voxende. Det maa ogsaa bemærkes, at Trælasthanlerne kjøber endel Ladninger i Finland, og at de høiere Priser paa norsk Trælast gjør Forretningerne dermed vanskeligere uagtet deres bedre Kvalitet.

Træ og Træmasse. Den store Fabrik for Træpapir, A. Gouraud fils & Cie i Chantenay, en Forstad til Nantes, har modtaget en større Mængde end nogensinde før af Grankub fra Norge. Der ankom heraf med norske Skibe 4 403 Std. Da derimod Fabriken nu har fuldstændige Apparater til ganske at forvandle Grankub til Træmasse, har Huset formindsket sin Efterspørgsel efter færdig Masse. Fra Norge ankom 5 406 Ton Masse mod 7 592 T. i 1893. Derhos har det erholdt endel Grankub fra østersøiske Havne med en Linie af engelske Dampskibe.

Is. Til Distriktets forskellige Stationer indførtes ialt 2 434 Ton naturlig Is fra Norge mod 2 559 Ton i 1893. Denne Indførsel foregik i 5 norske Skibe og 6 fremmede.

Af svensk Jern indførtes til Loire 3 295 322 Kg. Middelpriserne paa Lager var: frcs. 20 pr. 100 Kg. for hamret Lancashire, frcs. 19.50 for ordinær do., frcs. 18.50 for valset Lancashire, frcs. 20.50 for Vergettes. Indførselen udgjorde i 1893, 2 881 642 Kg. 1892, 3 712 650 Kg., 1891, 1 799 300 Kg.

Udførselen fra Nantes var saa at sige ingen. To eller tre norske Seilskibe alene fik Udfragter med Skifer til Norden. Ligesaa befragtedes et norsk Dampskib med en Ladning Boghvede til Lübeck, men de protektionistiske Toldsatser, der gjælder i Frankrige ved Indførsel af fremmed Korn, gjør Udførsel deraf næsten umulig, da Prisen for Varen paa Grund heraf er steget til en Høide, som gjør det meget vanskeligt at konkurrere med Rusland. De hyppigste Udfragter fra Nantes for Seilskibe er fremdeles Stykgods til de franske Antiller.

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

A. Backman.

Lourenço Marques (Mozambique.)

Aarsberetning dateret 9 Januar 1895.

Hertil ankom følgende Antal ladede norske Skibe: Fra Norge 2 dr. 738 Ton, Bruttofragt £ 1 236. Fra fremmede Lande 10 dr. 5 827 Ton, Fragt £ 5 119. Ladningerne bestod af Trælast, Sleepers, Mel og Kul. Alle Seilskibe. Ingen i Ballast.

Til fremmede Lande afgik med Ladning 2 norske Skibe dr. 850 Ton og i Ballast 9 dr. 4 336 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter £ 17. 3. 2.

Af svenske Skibe ankom 5 dr. 1816 Ton. Erlagte Kousulatafgifter £ 7. 11. 7.

De i tidligere Beretninger udtalte Forventninger om Tiltagen af Skibsfarten have virkeliggjort sig, hvilket fremgaar deraf, at 12 norske Skibe med Tonsantal 6 565 og 6 svenske Skibe med do. 2 107 sidste Aar besøgte denne Havn.

Dette Aar, begrundet paa den nu direkte bestaaende Jernbaneforbindelse herfra til Pretoria, er det sandsynligt, at den norske og svenske Skibsfart yderligere vil tiltage, især fordi al Trælast, istedetfor at søge de syd for Delogoa Bay beliggende Havne, nu ville losse her, for at drage Fordel af den bedste Havn paa Kysten og samtidig den korteste Route til Transwaal.

Medens Transithandelen her saaledes tiltager, er det samme desværre ei Tilfældet med Handelen med de Indfødte, som siden September ere i fuldt Oprør mod den portugisiske Regjering, der hidtil har været ude af Stand til at kue Oprøret.

Uagtet Regjeringen besidder Folk nok og Skyts i Overflod, vedbliver den at indtage en fuldstændig defensiv Stilling.

Førend Kafferne ere fuldstændig underkastede og Alt i Ro, kan Handel ei drives mere med Indfødte, hvilken Tilstand foraarsager al Forretning store Tab, medens Regjeringen samtidig berøves betydelige Indtægter.

Saasnart Toldvæsenet bliver istand til at afgive statistiske Beretninger, skal jeg ei undlade at indsende yderligere Indberetning med Hensyn til importerede og exporterede Værdier.

Joh's. Bang.

Victoria (Britisk Columbia.)

Aarsberetning dateret 22 Januar 1895.

Hertil ankom fra fremmede Lande 2 norske Seilskibe dr. 2 722 Ton, der afgik til Amsterdam med Trælast. Erlagte Konsulatafgifter \$ 46.33. Ingen svenske Skibe ankom.

Skibsfarten var flau i 1894, skjøndt Fragterne nu er lidt højere end ved Aarets Begyndelse.

Trælasthandelen lider under et stærkt Tryk, og Markederne i Australien, China og Amerikas Sydvestkyst har ikke vist nogen Bedring siden min sidste Rapport.

Kulforretningen er tiltaget, forsaavidt angaar Grubernes Produktion, skjøndt Priserne i længere Tid har været ugunstige for Grubeieerne.

Sælfangsten tiltog betydelig i 1894, især paa Kyterne af Japan.

Laxefangsten beløb sig til et Udbytte, der inden 100 000 Kasser nærmede sig Produktionen af 1893.

Grubedrift nyder fremdeles betydelig Opmærksomhed i Provindsens Distrikt Kootenay, og hvis Sølvmarkedet gav nogen Opmuntring, vilde utvivlsomt en betydelig Udvikling finde Sted, da Landet sikkert er meget rigt paa Sølv. Man lægger mere Vind paa Guldproduktion, og betydelig Fremgang er at vente i denne betydelige Branche.

Handel og Omsætning var i det Hele stille i Provindsen i 1894, og skjøndt Tilstanden ikke er værre end ved sidste Rapport, er der endnu ingen Tegn til Bedring.

Robt. Ware.

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 Vicekon- sulsstationerne	24	2 476	-	-	24	2 476	-	-	27 187
„ Sverige til Hovedsta- tionen	4	515	-	-	4	515	-	-	4 925
„ Sverige til Vicekon- sulsstationerne	2	71	-	-	2	71	-	-	720
„ andre Lande til Hoved- stationen	10	2 518	1	214	11	2 732	-	-	26 046
„ andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	56	21 527	3	576	59	22 103	-	-	286 986
Ialt	96	27 107	4	790	100	27 897	49	19 097	346 364
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	-	-	7	1 487	7	1 487	-	-	-
„ Norge fra Vicekon- sulsstationerne	-	-	41	11 423	41	11 423	-	-	-
„ Sverige fra Hoved- stationen	1	34	2	474	3	508	-	-	120
„ Sverige fra Vicekon- sulsstationerne	1	90	15	4 896	16	4 986	-	-	630
„ andre Lande fra Ho- vedstationen	-	-	5	1 252	5	1 252	-	-	-
„ andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	7	1 264	22	7 276	29	8 540	-	-	6 050
Ialt	9	1 378	92	26 808	101	28 196	49	19 098	6 800

Af svenske Skibe ankom 1 956 dr. 371 543 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen M. 216.67, ved Vicekonsulsstationerne M. 1 711.38, hvoraf tilfaldt Konsulskassen M. 855.39. Af svenske Skibe ved Hovedst. M. 4 656.10, ved Vicekonsulsst. M. 8 936.48, hvoraf tilfaldt Konsulskassen M. 4 468.24. Ialt tilfaldt Konsulskassen M. 10 196.70. Expeditionsudgifter af svenske Exp. M. 1 983.80, norske M. 27.92, fælles M. 60.28.

Aarsberetning dateret 15 Februar 1895.

Til Distriktet ankom i 1894 101 norske Skibe dr. 28 196 Ton, eller i Forhold til 1893 en Nedgang i Antal af 12, men Tilvæxt i Drægtighed af 465 Ton. Af disse ankom til Lübeck 15, Apenrade 5, Burg 3, Eckernförde 1, Flensburg 21, Heiligenhafen 2, Holtenu 2, Itzehoe 3, Kappeln 1, Kiel 13, Neustadt 2, Rostock 18, Sonderburg 4, Wismar 11.

I de seneste Aar er de tidligere Vicekonsulater i Ekensund, Hoyer, Husum, Friedrichstadt, Lütjenburg og Tonning inddraget.

Forholdet mellem norske Damp- og Seilskibe var:

	Dampskibe.		Seilskibe.	
1894 . . .	49 dr.	19 098 Ton	52 dr.	9 098 Ton
1893 . . .	53 -	16 508	60 -	11 223 —
1892 . . .	58 -	22 912	68 -	14 448 —
1891 . . .	42 -	15 461	94 -	18 879 —
1890 . . .	36 -	11 892	96 -	15 142 —

Den norske Skibsfart paa Distriktet udgjorde ialt:

1894 . . .	101 Skibe	dr. 28 196 Ton	Bruttofragt	Kr. 313 924
1893 . . .	113 —	- 27 713	—	- 284 992
1892 . . .	126 —	- 37 360	—	- 487 672
1891 . . .	136 —	- 34 339	—	- 480 156
1890 . . .	132 —	- 27 034	—	- 501 972
i Gjennemsnit	122 —	- 30 932	—	- 413 743.

Til Christiania og Kjøbenhavn er regelmæssig Dampskibsleilighed tre Gange ugentlig med de hallandske Dampskibe.

Ved Hovedstationen paamønstredes paa norske Skibe 2 og afmønstredes 4 Mand.

Maanedshyrerne var paa Dampskibe: for Styrmand 75—90 Kr., 1ste Maskinist 100—120 Kr., Matroser og Fyrbødere 40—45 Kr.; paa Seilskibe: Styrmand 60—70 Kr., Bedstemænd 50—60 Kr., Matroser 40 Kr. og Letmatroser 30—35 Kr. I Hamburg nedgik Maanedshyrerne for Matroser i de sidste 5 Aar i Gjennemsnit fra 59 M. 35 pf. til til 50 M. 52 pf.

I Lübeck er kun to svenske Firmaer, hvoraf et tilvirker svensk Punsch. I Aarets Løb ndstedtes 193 nye Matrikelbeviser for Nordmænd og Svenske og fornyedes 565.

Generalkonsulatets Adresse er fremdeles Mengstrasse 30, aabent 10—1, 3—5 og 6—8.

Tyds k l a n d s H a n d e l, der i 1893 paa Grund af Toldkrigen med Rusland, Karantænebestemmelserne i Anledning af Koleraen m. M., havde holdt sig

stationær, antages i 1894 at være steget med ca. 8 % saavel for Indførsel som Udførsel.

Trælastmarkedet var i Aaret i det Hele flaut og Importørerne klagede over ringe Fortjeneste. Skjønt Importen fra Sverige var mindre end i 1893, var dog Beholdningen ved Aarets Slutning større end ved Begyndelsen. Priserne holdt sig dog hele Aaret temmelig faste og var for fir-skaarne $1\frac{1}{4}$ " og 1" Bord fra Söderhamn f. o. b.:

	Furu.					Gran.	
	I	II	III	IV		usorteret.	
9"	240	200	160	130 Mk.	9"	130—135	Mk.
8"	220	180	125	105 -	8"	115—110	-
7"	210	170	120	100 -	7"	105—107 $\frac{1}{2}$	-
6"	200	160	110	90 -	6"	90—100	-
5"	180	140	95	75 -	5"	80—82 $\frac{1}{2}$	-
					4 $\frac{1}{2}$ " og 4"	75—80.	

Priserne for saget Vare fra Gefle og Ljusne holdt sig 10—15 M. over foregaaende Noteringer for I og II samt 5—10 M. for III og IV. 1" noteredes som Söderhamns.

Saget Vare fra Hudiksvall betaltes usorteret f. o. b.

Furu	9"	160 M.	8"	130 M.	7"	120 M.	6"	110 M.	5"	95 M.
Gran	-	130	-	115	-	110	-	105	-	85
4" og 4 $\frac{1}{2}$ " Furu	90—92 $\frac{1}{2}$ M., Gran 77 $\frac{1}{2}$ —80.									

Sundsvallsbord betingede:

	Furu.					Gran.	
	I	II	III	IV		usorteret.	
9"	260	220	160	140 Mk.	9"	130	Mk.
8"	220	180	125	110 -	8"	115	-
7"	210	170	125	110 -	7"	110	-
6"	200	160	115	100 -	6"	105	-
5" sagfaldende	90 Mk.				5"	85—90	-

Usorteret Furu fra Piteå:

9" 150 Mk., 7" 110 Mk., 5" og 4 $\frac{1}{2}$ " 90 Mk.
8" 115 - 6" 100 - 4" 75—80 Mk.

For Gran betingedes 10 % Rabat.

Af hugget Virke fra Skellefteå og Piteå indførtss mindre end i 1893. Ligesaa af vankantede Bord. Priserne for saadanne, $12" \times 1\frac{1}{4}"$ af Furu fra Oskarshamn og nærliggende Havn var pr. Tylvt:

	12"	11"	10"	9"	8"	Usorteret.
	20—21	17—18	15—15 $\frac{1}{2}$	13—13 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{1}{2}$	6—6 $\frac{1}{2}$ Mk.
					6"—7"	

14 Fods samt 1" Bord betaltes i Forhold. Vankantede $11—13' \times 3"$ Planker samt 2" og 1 $\frac{1}{2}"$ Bord betingede 1 M. 40 pf. à 1 M. 45 pf. pr. Kubikfod, 9—10" 1 M. 35 pf., 8" 1 M. 10 pf. For anden Sort 25 pCt. Rabat.

Da saavel i Lübeck som Hamburg Bygningsvirksomhed er standset er Udsigterne for Trælastmarkedet lidet lovende.

Indførselen af svensk Jern aftog. Middelspriserne pr. 100 Kg. inkl. Told (2 M. 50 pf.) og paa 3 Mdr. Kredit var:

	Smedet Jern.	Valset.	Hufnagelisen.
Marts	20 $\frac{1}{2}$ M.	19 $\frac{1}{2}$ M.	20 $\frac{1}{2}$ M.
Juni	20 $\frac{1}{4}$ -	19 $\frac{1}{4}$ -	20 $\frac{1}{4}$ -
Oktober . . .	20 -	19 -	20 -

For Rujern og Bessemerstaal varierede Priserne meget, men opgives i Gjennemsnit til henholdsvis 11—12 M. og 16—17 M. eksklusive Told. Forsøgsvis indførtes to Ladningen Jernmalm fra Sverige. Noteringerne for tysk Jern var meget lave, 110—115 M. pr. 1 000 Kg. ab Værk. Alle Forsøg paa at fornye det westphalske Jernværkssyndikat mislykkedes.

Af Tyttebær indførtes fra Sverige ca. 10 000 metr. Ctr. mod i 1893 13 500. I Begyndelsen betingede Varen 36 pf. pr. Kg., men paa Grund af stærkt Anbud af finske Tyttebær af ordinær Kvalitet gik Prisen ned til 24 pf. pr. Kg. Som Middelspris kan regnes 25—26 pf.

Som bekjendt indføres norsk Sild til Lübeck især over Hamburg og for en mindre Del over Kjøbenhavn og Stettin. Efterat i Aarets første Maaneder den begrænsede Beholdning af norsk Fedsild under stigende Efter-spørgsel var bleven rømmet, ventede man længe forgjæves paa Tilførsel af Sommerfangsten. Først midt i September ankom mindre Partier, der var af tilfredsstillende Beskaffenhed og rømmedes til 40 M. for KKK, 39 M. for KK og 34 M. for K. inkl. Told. De faa Tønder, som senere ankom, var af saa ordinær Beskaffenhed, at de vanskelig kunde realiseres, og Mangelen paa norsk Sild maatte erstattes ved hollandsk og skotsk Vare.

Til Røgerierne i Lübeck og Schlutup ankom i 1894 173 773 Kasser fersk Sild mod 121 346 i 1893 og 163 650 i 1892. For Gøteborgssild betaltes i Januar 2 Mark 80 pf.—3 $\frac{1}{2}$ M., Februar 2 M. 60—3 $\frac{1}{2}$ M., Marts 2 M. 70—3 M. 25, første Halvdel af November 5—11 M., sidste Halvdel 3—4 $\frac{1}{2}$ M., og i December 2 M. 80—4 $\frac{1}{2}$ M., alt pr. Kasse à ca. 4 $\frac{1}{2}$ Fod inkl. Fragt. Varbergssild betingede i September og Oktober 1 M. 50—3 M. samt Øresunds i August 2—2 $\frac{1}{2}$ M., September 1 M.—1 M. 40, og i Oktober 1 M.—1 $\frac{1}{2}$ M. Alt pr. Val.

Af svensk Kvæg indførtes til Lübeck i 1894 8 571 Stk. Oxer og Kjør, 70 Kalve, 1 173 Svin og 311 Faar, og til Rostock 2 797 Stk. Hornkvæg, 69 Kalve, 729 Svin og 2 Faar. Kvægexporten fra Danmark synes nu mere end før at tage Veien til Tydskland, da Priserne paa det engelske Marked er mere fluktuerende og man der har at kjæmpe med Konkurrence fra Canada, Argentinien og Australien. Tydskland maa endnu i mange Aar indføre Slagtekvæg fra Nabolandene. I runde Tal indførtes i 1893 75 000 Stk. Hornkvæg fra Danmark, 35 000 fra Østerrige, 26 000 fra Schweiz, 24 000 fra Nederlandene, 18 000 fra Frankrige og 12 000 fra Sverige.

Rostock. Fra Sverige indførtes Trælast, ulædsket Kalk, forarbejdet Sten, Slibestene, ildfast Sten og Ler, Sandstensplader, Kultjære, fersk Sild, Kvæg, Birkebark, Tyttebær, Jernplader, Glasvarer, Kanondele, etc.

Den direkte Import fra Norge var 10 957 Hl. Sild, 64 do. Tran, 6 do. Brisling, og 3 do. Ansjovis, med 9 norske og 1 svensk Dampskib. Silde-

importen i 1893 var 42 490 Hl. Nedgangen beror paa det feilslagne Fed-sildfiske. Med Rutedampskibe kom over Kjøbenhavn 985 Hl. norsk Sild. Priserne var:

	Ved Sæsonens Begyndelse.	I Midten.	Ved Aarets Slutning.
KKK . . .	15—16 M.	35 M.	33—34 M.
KK . . .	14—15 -	35 -	35—36 -
K . . .	12—13 -	30—31 -	32—33 -
M/R . . .	10—11 -	24 -	28 -
M . . .	8 -	— -	16 -

alt for ufortoldet Vare.

Norsk Torskelevertran betales saaledes: Dampmedicintran 92 M., raa do. 67 M., Blanktran 52 M., og brun 40 M., alt pr. ufortoldet Tønde.

Til **Wismar** indførtes fra Sverige især Sten og Trævarer. En Fremgang i Importen imødesees, dels paa Grund af det allerede færdige nye Havneanlæg, dels ogsaa den foreslaaede Elbe-Ostsee-Kanal, der gennem Schwerinersøen skal aabne en Kommunikation mellem Wismar og Elben. Den betydelige Indførsel fra Sverige af huggen Sten (5 757 000 Kg.), var bestemt til ny Brolægning i Byen Schwerin.

Fra Norge ankom 1 597 000 Kg. Træmasse, (omtrent som i 1893), med 5 norske, 3 svenske og 6 fremmede Skibe. 1890 var Indførselen heraf fra Norge 3 216 000 Kg., og 1889 4 710 000 Kg., men i de sidste Aar har Stedets eneste Importhus for denne Vare begyndt at forsyne sig med tysk Træmasse via Amsterdam.

Ophævelsen af Identitetsbeviser ved Udførsel af Korn, hvilket havde samme Virkning som en Exportpræmie, bevirkede en betydelig Udførsel af Hvede til Sverige.

Som det vil sees af vedlagte Opgave arbeidede ogsaa de mecklenburgske Kornhandlere hele Aaret med vigende Priser. Middelspriserne var for:

	Hvede.	Rug.	Byg.	Havre.	Ærter.
Januar . . .	136	120	145	150	147
Februar . . .	135	119	143	148	147
Marts . . .	133	116	142	145	147
April . . .	132	112	142	140	147
Mai . . .	130	110	142	140	147
Juni . . .	130	114	142	135	147
Juli . . .	134	118	142	135	138
August . . .	130	111	138	125	130
September . . .	126	110	130	110	130
Oktober . . .	121	108	130	105	130
November . . .	124	112	123	108	130
December . . .	128	115	122	108	120

Til Distriktets Havne i Schleswig og Holstein ankom med Lading fra Norge 5 norske og 2 svenske Skibe, hvoraf 3 med Trælaster, 2 med Granit, 1 med Is og 1 med Sild.

Priserne paa svensk Trælaster i **Kiel** viste ikke stor Forandring mod 1893.

Om Fiskeimporten udtaler Vicekonsulen: Tilførselen af fersk Fisk fra Sverige var i 1894 større end nogensinde før og udgjorde 4 964 876 Kg.

mod 3 088 095 i 1893 og 4 170 440 i 1892. Importen foregik næsten udelukkende med de to mellem Gøteborg og Kiel gaaende Rutedampskibe „Flora“ og „Diana“. Af fersk Sild indførtes ca. 45 000 Kasser, af Makrel 1 000 do., af Brisling 500 do. samt af Aal 100 000 $\mathcal{D}$. Sildepriserne var i Januar 4—5 M., Februar 5—6 M., Aug.—Septbr. 20 M., Oktober 12—20 M., Novbr. 9—10 M., Decbr. 4—4½ M. For Garnsild varierede Priserne mellem 10 og 30 M., for Brisling fra 10—50 M. Alle Noteringer pr. Kasse à 4½ Kubikfod, indeholdende ca. 100 Kg. samt inklusive Fragt.

Makrel betingede 15—45 M. pr. 100 St. og Aal 50—70 pf. pr. $\mathcal{D}$. Importen af Lax og Torsk anslaaes til ca. 70 000 M. i Værdi.

Af Gadesten indførtes fra Sverige 13 890 719 Kg.

Havnen besøgte i 1894 af 12 norske Skibe dr. 5 664 Ton. Importen fra Norge udgjorde 2 509 Kbmeter Trælast, 910 000 Kg. Is, 15 375 Kg. salt Fisk og 65 887 do. Havre. Fra Kiel var der ingen Export til Norge, men fra det nærliggende Neumühlen udskibede Die Baltische Mühlengesellschaft adskillige Ladninger Mel dertil.

Holtenau taber efterhaanden som Nord-Ostseekanalens Bygning skrider frem, sin Betydning som Omlastningssted, da større Skibe, efterat den her-værende Sluse er kommet væk, kan gaa direkte til sine Bestemmelsessteder i det Indre.

Til **Flensburg** ankom fra Norge med 2 norske Seilskibe 282 Tdr. Sild og 70 Tons Trænasse. For norsk Regning indkøbtes et Dampskib paa 287 Ton for 60 000 M.

Vicekonsulatet i **Ekensund** blev i Aaret inddraget.

Til **Eckernförde** ankom et norsk Seilskib med Klid fra England.

Til **Kappeln** ankom et norsk Seilskib med Klid fra Eckernförde.

Til **Schleswig** ankom intet norsk Skib, men et svensk Dampskib bragte Gadesten fra Fredrikstad.

Til **Sonderburg** ankom 4 norske Skibe, hvoraf 1 Dampskib fra Riga med Hvede, 1 Seilskib fra Buenos Ayres med do., 1 fra England med Kul og et fra Arendal, som lossede et mindre Parti Sild.

Til **Apenrade** ankom 2 norske Dampskibe og 3 Seilskibe med Kul og et Dampskib med Oliekager.

Til **Rendsburg** ankom intet norsk Skib, men et tysk Dampskib ankom fra Norge med 2 433 Tyltver Bord.

Mødens før Skibe paa 100—120 Std. pleiede at losse ved Holtenau og lade sine Ladninger befordre med Lægtene og mindre Skibe til Rendsburg, kunde i 1894 denne Havn allerede naaes af Skibe som læster 50—60 Std. og hvorpaa der var større Tilgang end før. Ved Søfartens Aabning denne Vaar turde ogsaa Skibe af noget større Drægtighed kunne gaa op til Rendsburg. Hele Nordostseekanalen fra Holtenau til Brunnbüttel vil blive aabnet i Mai eller Juni. Hovedlinien vil faa et Dyb af 8½ Meter, men Havneaulæggene i det Indre alene af 4½ Meter. Den Gren af Kanalen, som gaar til Rendsburg, ligesom denne Bys Havn, skal dog faa en Dybde af 5½ Meter.

Til **Burg** (Fehmern) ankom et svensk Seilskib med 80 Tons Fosfat fra Fredriksstad.

Til **Heilgenhafen** kom et svensk Seilskib fra Fredriksstad med Gjødningsstoffer, og et norsk Seilskib fra engelsk Havn med Kul og et fra Lübeck for at komplettere sin Ladning.

Til **Neustadt** ankom et norsk Dampskib med Oliekager fra St. Petersburg og et Seilskib med Kul fra England.

Til **Itzehoe** kom 3 norske Seilskibe med Stav. Den ikke ubetydelige Indførsel af Stav fra Norge, især fra Fredrikshald, Fredriksstad og Drammen, sker næsten udelukkende med tyske og danske Seilskibe. Den Alsenske Cementfabrik hersteds har et Par større Skibe, hvoraf det ene gjorde 6 Reiser til Norge for at laste Stav. Fra Norge ankom med fremmede Skibe 9 Ladninger Stav.

Kornhøsten var i Provindsen i det Hele en knap middels. Paa Grund af Regn i Midten af Juli blev Byg og Rug lette og Havren sortnede. Kun Boghvede, der sidst indbjergedes, gav normalt Udbytte. Derimod blev Potes- og Høhøsten tilfredsstillende. Paa Grund af Traktaten med Rusland er Kornpriserne synkende.

Søfarten paa Distriktets Havne var aaben hele Vinteren og de hollandske Dampskibe var i uafbrudt Gang. Direkte til Stockholm afgik første Dampskib i Begyndelsen af Marts. Paa Riga begyndte Søfarten med April, paa St. Petersburg først sidst i April og paa Nordfinland i Begyndelsen af Mai.

Trælastfragterne var in full pr. Std. fra Sydsverige 16—17 Mark, 2 Mark mindre end i 1893, fra Gefle—Hernösand om Vaaren 20 M., Sommeren 18—19 M. og Høsten 19½ M.; fra Stockholm 13—14 M., fra St. Petersburg og Kronstadt 19—21 M. ved Søfartens Aabning, 18—19 M. om Sommeren og 22 M. om Høsten; fra Windau 20—21 M.

For vankantede Bord fra Oskarshamn og nærliggende Havne Kr. 1.75 pr. Tylvt 6 Alen 12" $\times$ 1¼" med 5 %, samt 9 Øre pr. Kubikfod. For færdige Døre, Vinduskarme og andet Snedkerarbejde: fra Stockholm 12 M. in full pr. 1 000 Kg. (mod 16 i 1894), fra Norrköping 5 M. pr. Kbmeter. Stav fra Kalmar 15 M. in full pr. Std.

Fra Skotland og England begyndte Kulfragterne til Lübeck med 4 sh. 9 d pr. Ton à 1 016 Kg., men nedgik til 4 sh. 1½ d.

For 3 Laster Pitchpine, som ankom med Seilskibe fra Nordamerikas Golfhavne, betaltes resp. 95 sh., 98 sh. og 100 sh. pr. Std.

Til Flensburg betaltes for Bord og Planker af Gefle—Hernösand 19—23 M. pr. Std. efter Drægtigheden, fra Skellefteå—Haparanda 2—4 M. mere; fra England for Stenkul 6 sh. 6 d pr. Ton; for Salt 5 sh. 6 d samt for Palmekjærner 7 sh. Fra Rusland 13 M. pr. Læst for Bælgrugter og 7—7½ M. pr. Ton for Korn samt fra Rosario 25 sh. 6 d pr. Ton for Linfrø.

Granitblokke fra Gøteborg og Varberg 9 M. pr. 1 000 Kg., fra Carlshamn og Åhus 7 M.; Gadesten fra Carlshamn 4—4½ M., fra Lysekil 4½—5 M. Svinekreaturer fra Helsingborg Kr. 4 pr. St. Hornkvæg fra Helsingborg og Malmø Kr. 11—12 pr. St., fra Varberg og Halmstad Kr. 13 pr. do.; Kalve Kr. 8 pr. St.

Efter officielle Opgaver ankom til Lübeck i 1894 1 670 Dampskibe dr. 1 321 453 Kbm. og 785 Seilskibe dr. 181 972 Kbm., ialt 2 455 dr. 1 513 425 Kbm., hvoraf 817 svenske dr. 638 213 Kbm. eller ca. 42 % af hele Drægtigheden. Af de ankomne var 785 svenske, 1 073 tyske, 223 russiske, 285 danske, 33 engelske, 15 norske, 1 østerrigsk, 6 hollandske.

Bygningen af Elbe-Travekanalen mellem Lübeck og Lauenburg skal begynde i April og antages at ville udkræve ca. 4 Aar. Udgiften beregnes til $22\frac{3}{4}$ Million Mark, hvoraf Preussen betaler $\frac{1}{3}$ eller $7\frac{1}{2}$ Million, men Arbeidet udføres gennem Lübeck. Stecknitz-Kanalen, Tydsklands ældste kunstige Vandvei, skal for en Del benyttes og forsynes med tilstrækkeligt Vand fra Indsøer fra Høideplateauet ved Mölln. Den nye Kanal skal blive 67 Km. lang, 2 Meter dyb og 32 Meter bred ved Vandspeilet. Den gamle, nu lidet benyttede Stecknitzkanal har ikke mindre end 17 Sluser, der for det Meste forsynes med Vand ved Opdæmning. Elbe-Travekanalen skal faa 9 Sluser, hvoraf 6 paa Strækningen mellem Mölln og Lübeck og 3 paa Slutningen fra Mölln til Lauenburg. Kanalliniens højeste Strækning, der for Tiden ligger 12 Meter over Elbens sædvanlige Vandstand og 16.81 M. over Traven, skal sænkes til resp. 7.34 og 12.15 M. Kanalens Hovedhensigt er at aabne en billigere Kommunikation mellem Elben og Østersøen, især for Trævarer, Sten, Korn, Jern og Jernmalm, Fisk, Gjødningsstoffer og andre rumfyldende Varer. Transporten vil ske med Pramme paa mindst 8—10 000 Ctr. som bugseres ved Dampskibe.

Leonard Åkerblom.

Düsseldorf.

Aarsberetning dateret 28 Februar 1895.

De Forventninger, der i kommerciel Henseende næredes til Aaret 1894, opfyldtes kun i ringe Grad, og Aaret maa i det Hele betegnes som utilfredsstillende for Handel og Industri. Handelsrørelsen var træg og Priserne trykket, ja mængstedes usædvanligt lave. Overalt indskrænkede man sig til at dække det nødvendigste Behov, og de Vanskeligheder, som hjem-søgte Industri, Handel og Rørelse i det Hele, fremkaldte Mistro og stand-sede Foretagsomhed. Flere Begivenheder, bl. A. den tysk-russiske Traktat, de amerikanske Toldforandringer og det indre Pengemarkeds gunstigere Stilling, hvorpaa man forud havde stillet store Forventninger, blev næsten uden Virkning.

For Skibsfarten paa Rhinen var Aaret i det Hele gunstigt. Vandstanden var god, saa de direkte Dampskibe mellem Köln og Düsseldorf til London, Bremen, Hamburg, Stettin, Danzig og Königsberg med faa Undtagelser gik fra og til disse Havne uden Omløsning. Til hver af disse Havne gaar to Dampskibe og for Linien Hamburg bygges en 3die Baad, saa at Afgang dertil vil ske hver 5te Dag. Et herværende Rederi har bygget 3 Seilskibe af Jern, hvert paa ca. 200 Tons og 2.24 Meter Dybgaende for Fart til Rusland, England, Norge etc. Ligesaa bygges et Dampskib paa 600 Ton for Fart Elbing—Rhin. Paa Strækningen Rotterdam—

Köln trafikerede en stor Del mindre engelske, hollandske og tyske Seil-skibe; ved gunstig Vandstand indtog disse Ladninger i Oberlahnstein, Rhe-magen etc.

Ved de i de sidste Aar ivrigt drevne Forbedringer af Rhinfloden gjør sig alt mere gjældende Behovet af at der kommer direkte Skibe i Fart ialfald til Köln, saavel Seil- som Dampskibe. Det vilde derfor sikkert være rigtigt, at ogsaa norske og svenske Redere optog den direkte Forbindelse til Rhin, maaske fra Havnene Gøteborg, Christiania, og Stockholm. Efter Forlydende er et større Antal mindre Dampskibe, der er fortrængt af Dampskibe af større Drægtighed, disponibelt, og det vilde maaske være ønskeligt for mange Redere, som Erstatning at finde lønnende Sysselsæt-telse paa Rhinen. Hvis Skibene ikke gaar for dybt, kan de med ganske ringe Udgifter anbringes i denne Fart. Disse Udgifter vil ogsaa snart dækkes, idet der i et stort Antal Havne, som f. Ex. i London, indenfor de faste Brygger ligger store Etablissementer, som betaler høiere Fragter til Skibe med Master, som kan lægges ned, da saadanne dersteds kan lade og losse uden at benytte de kostbare Lægttere. Ogsaa Flodskibsfarten er betydelig tiltaget ved Bygning af nye stærke Bugserbaade, Hjul- og Skrue-skibe, samt Lastepramme af Jern, de sidste paa 300 Tons Drægtighed; paa alle hollandske og tyske Værfter staar Skibe og Bugserbaade for Trafiken paa Rhinen under Bygning. Ligesaa er Köln—Düsseldorfs, saavelsom det nederlandske Rederis Persondampskibe, hvis Skibe dog hidtil, om end ældre, dog var meget hurtiggaaende Dampskibe, for den største Del erstattet med ganske nye, dobbelt saa store og efter Nutidens Komfort med elektrisk Lys etc. forsynede Dampskibe; endnu er der Baade under Bygning. Disse Rederiers Flaader omfatter ialt ca. 50 Skibe.

Foruden de bekjendte Havne Ruhrort og Duisburg, førstnævnte ved sine mange og storartede Bassiner den betydeligste Distriktshavn i Verden, har Düsseldorf og Köln ogsaa to meget storartede Havne under Bygning. I førstnævnte, der hovedsagelig er en Industriby, har man ved Siden af Handelshavnen nærmest paatænkt Oprettelse af en Industrihavn, der allerede delvis er overgivet til Trafiken og hvori allerede Kjedelfabrik, Dampsage etc. er i Virksomhed. Havnen i Köln er derimod udelukkende Handels-havn med pragtfulde Kaianlæg, hvor Skibene kan losse og laste saavel paa Strømsiden som i Havnen. De store Kaianlæg saavelsom Havnen i Mainz er færdige, og der bygges en, om end ikke saa storartet, Havn i Byen Coblenz. Trafiken opad Rhinen strækker sig helt til Strassburg og man er for Tiden ivrigt sysselsat med Spørgsmaalet om, hvorvidt det vilde være rettest at forbedre Rhinen mellem Mannheim og Strassburg, hvortil der efter min Mening er den største Udsigt, eller at bygge en Kanal langs Rhinen lige til Speyer. Medens man allerede i Holland maa mudre paa Grund af tiltagende løs Sand, vil Udgifterne paa Strækningen Mannheim—Strassburg stedse sluge enorme Summer og paa Grund deraf ikke lede til et tilfredsstillende Resultat, da Strømmen er saa strid og haard Kisbund hindrer Mudringen. Derhos haaber man endnu paa Mosels Kanali-sering samt at Iværksættelsen af Nord-Oetseekanalen endelig vil foregaa, hvilket vilde være af største Betydning for Skibsfarten og Handelen.

Kul og Jern. Den rhinsk-westphalske Kuldrift var ganske afhæn-gig af de fælles Salgskontorer, der grundedes i Februar 1893. Produk-tionen tiltog mod 1893 med ca. 6 pCt.; dog udkrævedes i de saakaldte

stille Maaneder betydelige Indskrænkninger for at bringe den i Forhold til Afsætningen. Priserne blev i Aarets Løb af Syndikatet holdt paa samme Høide, og kun for enkelte Sorter foretoges mindre Forhøielser. Det tidligere indtrufne Forhold, at der blev indrømmet fordelagtigere Priser for de udenlandske og de i Minette-Distriktet liggende Masovne ligeoverfor de for sin Existens haardt kjæpende Masovne i Ruhrortdistriktet, er forbedret ved det westphalske Syndikats Forening med de belgiske Kokesproducenter; de herværende Masovne haaber at Prisforskjellen snart vil bortfalde.

Blandt de store Konsumenter inden Jernindustrien, som selv ikke eier Kulgruber og Masovne, og med endel af sin Afsætning er henvist til Verdensmarkedet og maa rette sig efter dettes Priser, er man for en Del af den Mening, at de nuværende Priser paa Raastof er uhørt høie i Forhold til de overordentlig trykkede Priser, der i længere Tid har raadet paa Markedet for færdige Jernfabrikater; derfor raader fra denne Kant Ønske om en Nedsættelse af Priserne paa Kul og Rujern. Hvis ikke Imødekommenhed vises, befygtes Driftsindstillinger at ville resultere.

Rujernsmarkedet holdt sig i Aaret fast paa Grund af Overenskomst mellem de rhinsk-westphalske Rujernsforeninger og de Siegerlandske Masovne; under den stigende Produktion er vistnok Forraadet tiltaget, dog ikke i høi Grad. For de fornemste Fabrikater inden Jernindustrien, som Stangjern, Staaltraad og Blik, for hvilke ingen Foreninger findes, sank derimod Priserne efterhaanden, og staar for Tiden tildels saa lavt at kun Produktionsomkostningerne dækkes; tildels er endog ikke engang dette Tilfældet. Jern- og Staalstøberierne led ogsaa af Arbeidsmangel og yderst lave Priser. Maskinfabrikerne var uregelmæssigt sysselsat. Den rhinsk-westphalske Jernindustri har nu, tvunget af den store Konkurrence, opbudt alle Midler for at formindske sine Produktionsudgifter, der er høist betyngt ved Skatter og de socialpolitiske Afgifter; vil den ikke skride til Løsnedsættelser, maa man imødegaa den ved Reduktion af Fragterne, der udgjør en betydelig Del af Produktionsudgifterne. Medens Fabrikaterne i de 20 sidste Aar er faldt betydeligt i Pris, for en Del med 50 pCt. og endnu mere, er Fragterne med faa Undtagelser forblevet paa samme Høide, hvilket er saameget mindre motiveret, som Jernbanerne i høi Grad har Nytte af Materialpriserne Nedsættelse. Den projekterede Kanalforbundelse fra Rhin til Dortmund er forkastet, Moselens Kanalisering har ikke Udsigt til snart at realiseres; det nærmeste Hjælpemiddel synes saaledes Jernbanefragternes Nedsættelse, og da Statsbaneforvaltningens Overskud i 1894 naaede en Høide som aldrig før, 162 Millioner Mark, næsten udelukkende af Godstrafiken, synes man det er Statsbanernes Pligt at skaffe en Lettelse.

Stenkulsbrydningen i Distriktet Dortmund var i de 3 første Kvartaler i 1894 paa 163 Værker 30 047 077 Tons à 1 000 Kg. I samme Tid blev inden det tyske Toldomraade indført 3 869 384 Ton og udført 7 844 186 Ton.

Efter Dr. Rentzch udgjorde den nordvestlige Gruppes Rujernsproduktion i Aarets første 10 Maaneder 2 165 141 Ton, og for alle Værker inden det tyske Toldomraade 4 579 180 Ton.

I de tre første Kvartaler blev ifølge den offentlige Statistik indført 169 925 Ton Rujern og udført 129 607 Ton.

Der noteredes for Gaskul 9—11.50, magre Førderkul 7—8, Masovnkokes 11, rostet Malm 9.20—11, 1ma hvidstraalende Jern 43—47, 1ma tydsk Støberijern 62—63, Stangjern 105—115.

Trævareforretningen var i 1894 lidet lønnende. Ved Overenskomst mellem de rhinsk-westphalske Træhandlere og paa Grund af de ringe Tømmerforraad gik Priserne væsentlig op, men efterat Overenskomsten om Vaaren var bleven brudt, sank de uhørt under ringe Efterspørgsel efter Bygningstømmer, og alene ved det gode Forhold mellem de herværende Sagbrugseiere blev det muligt ialfald for Düsseldorf at fastsætte en Minimumspris, der gav temmelig godt Udbytte. Da der imidlertid kun sparsomt indgik Bestillinger herfra Pladsen, maatte man for ikke at standse Produktionen antage Bestillinger fra Provindsen, hvorved den opnaaede Gevinst paa Grund af de trykkede Priser atter delvis gik tabt. Indkjøbsprisen paa Bord og Planker fra Sydtyskland var uhørt høje, og under det ringe Behov kunde derfor ikke erholdes modsvarende Priser. Samme gjælder Pitch-Pine, der paa Grund af den amerikanske Konventions Ophævelse hurtig sank i Pris. I denne Artikel trykkedes Priserne stærkt og det var ikke mere muligt derfor at faa en fast Pris, da Enhver vilde afsætte sine delvis store Forraad, og man forudsaa det ogsaa om Sommeren indtraadte Prisfald. Ved den rhinsk-westphalske Konvention for høvlende Bord (Hobelbord), der fremdeles bestaar, erholdt man en Pris for denne Vare, hvormed man under Affærenes trykkede Gang vel kunde være tilfreds.

Fra Norge og Sverige indførtes til Rhinprovindsen i 1894 over de hollandske Havne Amsterdam, Rotterdam og Dordrecht ca. 30 000 Std. à 165 eng. Kubikfod, eller $\frac{3}{4}$ af hele Importen. De russisk-finske Trævarer er her meget afholdt og gjør derfor de norsk-svenske stor Konkurrence; efter Bilæggelse af den tysk-russiske Toldkrig kjøbes atter meget Træ fra Rusland og Finland, saa at det desværre er at befrygte, at Importen fra Norge og Sverige i dette Aar vil synke betydeligt.

Papirfabrikationen i Rhinlandet og Westphalen led som mange andre Industrier under de daarlige Konjunkturer. Exporten af Trykpapir indskrænkedes stedse mere ved den store Konkurrence, især af de norske og svenske Papirfabriker, der arbejder med billigere Træ og for største Delen med stærke Vandkræfter. I bedre og finere Papir uden Træmasse var de rhinlandske Fabriker i det Hele tilstrækkeligt sysselsat. Dog klages meget over Salgspriserne, der ogsaa i 1894 atter maatte sættes lavere for at kunne konkurrere saavel med de inden- som udenlandske Fabriker. Ved Slutningen af 1894 var de fleste Papirfabriker bedre sysselsat end sidst i 1893. De rhinlandske Fabriker haaber paa en Bedring efter Søndagsarbeidets Indstilling, der vil foregaa 1 April dette Aar.

Industriens Stilling i Elberfeld og Barmen (Wupperdalen). For Possementmagerarbeide var Aaret meget slet. Det spanske Marked lukkedes ved Toldkrigen, ligesaa feilede det asiatiske for en stor Del. I Rusland hindrede den høje Told: 70—80 pCt. I Baand var Forretningen træg. Den fornemste Konkurrent var Schweiz, hvor Lønningerne er billigere. Handelen med Herrehattebaand bedredes noget ved Efterspørgsel fra Amerika. For stykfarvede Satiner var Affæren ikke fordelagtig; Priserne paa vævede Tøier matte nedsættes eftersom Priserne sank for Bomuld og Silke; herpaa gjorde dog nogle Firmaer en Ende ved at erklære sig utilbøielig til videre Nedslag og fordre 4 pCt. Forøgelse, der antoges for enkelte Artikler, om end med Modvilie. Vævestolene, især for slette Tøier, var temmelig sysselsat, men Priserne efterlod meget at ønske. Udsigterne for 1895 er just ikke lysende, men man turde dog kunne vente nogen

Bedring. Efter sorte Tøier var Efterspørgselen ret tilfredsstillende, men ogsaa disse led under de faldende Priser for Raastoffe. For brogede Silketøier er Udsigterne for det kommende Aar gunstige.

Forfabrikationen kjæmpede med store Vanskeligheder for at opnaa en lønnende Omsætning og paa Grund af den store Konkurrence afsattes mange Tøier til Underpris. Herfor er dog nu sat et Maal ved en fælles Overenskomst om Salgsprisen. Der var livlig Efterspørgsel efter Klædnings-tøier og -For, især Glandsmohair. I Manufakturvarer var Forretningen i Aarets første Halvdel god, i den anden aftog Efterspørgselen efter trykkede Bomuldsvarer, hvorimod Handelen var ret livlig i Uldduge og Flanel. Konsumtionen af færdigsyede Klæder var ret tilfredsstillende. Denne Industri har havt gode Aar og Udsigterne for 1895 er ligeledes lovende, da Raastoffe er billige.

Farverierne for tyrkisk rødt Garn havde bedre Omsætning og tør være bedre sysselsat for den indenlandske Handel. Exporten til Indien og Østasien led under de ustadige Sølvr priser. For Brüssel- og Tournai-Matter indtraadte blot delvis den forventede Bedring. Handelen i Tricotvarer forbedredes i Juli; Priserne gav ikke Udbytte. For Knapfabrikationen var det af stor Betydning, at man i Berlin begyndte at fabrikere Celluloidknapper istedetfor de før brugelige af Steennødder. Herved kan et stort Antal Arbeidere atter ansættes. Konsumtionen af Celluloidknapper vil utvivlsomt stige.

Garn- og Væveindustrien i München-Gladbach. Efter Bomuldspriserne Stigning i Aarets sidste Kvartal kom man pludselig til den Bestemmelse hurtigt at forhøje de altfor lave Garnpriser, hvilket fremkaldte en Interesse for alle Slags Garn, som i Forhold til de afsluttede Kjøb sjelden havde fundet Sted. Istedetfor Kjøbernes nølende, i Regelen mistroiske Tilbageholdenhed overraskedes Spinderierne af overhobede Bestillinger, endog i saadan Mængde, at de endnu har Arbejde for over $\frac{1}{2}$ Aar. Det Meste af denne usædvanlige Omsætning er vistnok skeet til de billigste Noteringer, men dog betingede ret store Poster allerede høiere Priser; nu holdes Priserne 3--5 pf. høiere end deres Minimum og kan holdes oppe, da Produktionen allerede for en stor Del er solgt. Dette sidste vil især blive afgjørende for en stadig sund Prisnotering for Garn, da Afsætningen deraf samtidig foregaar tilfredsstillende, og der neppe forefindes Lagere. Begjæret efter Imitatgarn blev mod Aarets Slutning livligere og medførte store Kjøb. Herved steg vistnok Priserne noget, men endnu større Stigning maa til, hvis Spinderierne skal kunne dække Produktionsomkostningerne.

Paa Auktionerne over raa Uld i Antwerpen 20 og 21 November og London 21 November var daarlig Kjøbelyst og følgerig lave Priser. At Spinderierne for Streichgarn og Mungo under saadanne Forhold ikke kan vise gode Resultater er naturligt. En Reduktion af Priserne for Raamaterial udkræves.

I Hvidevarevæverierne var Forretningen i November ikke meget livlig, senere viste sig dog mere Kjøbelyst hos Partihandlerne. De lave Priser medførte endel større Leveranceaffærer for længere Tid. En Forbedring i Priserne for Vævneder indtræder altid meget senere end for Garn. Nettel-dugvæverierne afsluttede endel større Leverancer og forhøjede sine For-dringer noget; de er nu overalt for længere Tid uden Lagere. Ogsaa i Produktionen af blaatrykt Nettel-dug indtraadte nogen Bedring. Væverierne for farvede Halvuldtøier havde tilstrækkelig Sysselsættelse.

For Silkefabrikerne indtraadte ved Aarets Slutning en Bedring. Da Moden er for en større Benyttelse af Silke til Klædninger, indløb mange Bestillinger paa de forskjellige Slags Tøier. Fortrinet blev fremdeles givet Merveilleux, men der anvendes ogsaa Damassé, Suraks, Armure og senest Taffetas. Saavel de Fabriker som for Skrædderforretningerne foruden Klædningsstoffer tillige fabrikere For, som Fabrikerne for Halstørklæder og Paraplyer havde fuldt op at gjøre. De førstnævnte lider af Mangel paa Arbeidere. Antallet af dem, som har været sysselsat med faconerede Arbeider, er betydeligt formindsket; den slette Forretningsgang har drevet dem til at vende sig til andre Fabriker, og de finder sig ikke foranlediget til at gaa tilbage til det, vistnok mere indbringende, Haandværeri, da man under de herskende Forhold ikke har Tiltro til at Arbeidet bliver stadigt. I mindre fordelagtig Stilling er Plysch- og Sammetfabrikerne. For Sealskins var vistnok om Høsten ret god Efterspørgsel, men den aftog senere betydeligt — Farverierne er kun ringe sysselsat. Efter Opløsningen af den bestaaende Forening er Lønningerne blevet mere og mere trykket. For Stykfarverierne er der nylig istandbragt en Forening.

Den rhinlandske Klædefabrikation led under de uheldige Konjunkturer. Exporten til Nordamerika aftog paa Grund af den derværende Handelskrise. Den foregaaende milde Vinter havde en ugunstig Virkning paa Forretningerne. Priserne maatte nedsættes og Fabrikationen indskrænkes.

Mattefabrikationen beskyttes ved høie Toldsatser og er derfor i en relativ gunstig Stilling. Beskyttelsen har imidlertid befordret Anlæg af nye Fabriker der nu konkurrerer stærkt med de gamle. Den videre Følge var en Nedgang i Priserne, der dog endnu giver et virkeligt Udbytte.

Pengeforholdene var fra Aarets Begyndelse usædvanlig gunstige. Rigsbankens Rentefod nedsattes 9 Januar fra 5 til 4 pCt., og 5 Februar til 3 pCt. uden senere at forhøies. Privatkontoen for Vexler saavel ved Rigsbanken som ved Børspladsene var endnu lavere. Den lange Varighed af den rigeligere Tilgang paa Penge forhøjede meget Kursen paa Værdipapirer, saavel sikkert rentebærende som for de paa vekslede Afkastning henviste, og nedsatte Rentefoden for Hypotheklaan. Derved nødsagedes Hypothekbankerne til atter at forvandle store Beløb af sine 4 pCt. Pantebreve til $3\frac{1}{2}$ pCt. Der er vel ingen Tvivl om, at hvis Pengeoverfloden skulde vedvare, en Konvertering af de 4 pCt. tyske Statspapirer ikke kan undgaaes uagtet de Betæneligheder, som herved møder, da mange smaa Sparemidler er placeret netop i disse Papirer.

For de store Emissionsbanker var Aaret særdeles gunstigt og gav dem uagtet den nye Børslov rigelig Adgang til Virksomhed. Da Kapitalen i saa høi Grad overalt søger frugtbringende Placering, turde den undertiden være nedlagt i Papirer, hvis Sikkerhed synes tvivlsom. For i Fremtiden at hindre dette gjøres fra et alvorligt Hold Forslag om at gjøre Emissionsstederne for de udsprungne Værdipapirer, ansvarlige for en Tid af fem Aar. Derved vilde utvivlsomt sættes en virksom Grændse for enhver Letsindighed ved Emission af Værdipapirer, men ogsaa de fleste Emissioner — alt efter Bestemmelsens Affatning — umuliggjøres, selv om de efter samvittighedsfuld Prøvelse kunde ansees som sikre ved Tiden for Emissionen. Man maa afvente Forslagets Ordlyd for nærmere at kunne udtale sig derom.

Høsten. Haabet om Fasthed i Kornpriserne blev ikke opfyldt; tvertimod faldt de stadigt. Selv om Nedgangen ikke var saa stor som i de foregaaende Aar, gav Situationen dog ikke Adgang til større Foretagender. Værdien af Hvede og Rug er nu saa lav som vel sjelden før. Vistnok synes den nu at have naaet sit laveste Punkt, men en Stigning er neppe at vente, da Høsten 1894 i Amerika og Rusland fandt betydelige Forraad fra det foregaaende Aar. For Hvede og Rug var Høsten hersteds ikke god, da Kvaliteten led betydeligt ved Regn. Rygtet om daarlige Høstudsigter i Argentina fremkaldte en liden Forbedring i Hvedepriserne, der dog for en stor Del gik tabt. Havrehøsten i Rhinprovincsen slog ganske feil; da Østpreussen og især Rusland havde en god Høst, gik Priserne stadig tilbage. Importen af fremmed Havre var betydelig og vil vedblive indtil den nye Høst. Mais steg paa Grund af daarlige Høstudsigter i Amerika, men faldt igjen, da disse bedredes. I ethvert Fald er Priserne bedre end for Hvede, Rug og Havre.

Byg til Bryggerierne forskreves som sædvanlig fra Sachsen og Ungarn etc. Priserne var efter Kvalitet Rm. 14—18 pr. 100 Kg. Foderbyg kom i stor Mængde fra Sydrusland og Donaulandene; Priserne var fra 11 Rm. til Rm. 8.50 pr. 100 Kg. Af Boghvede brugtes kun lidet paa Grund af den gode Poteteshøst.

Ved Aarets Begyndelse var Prisen for indenlandsk Hvede M. 15.50 pr. 100 Kg., Rug M. 13.50, Havre M. 16.50, og ved dets Slutning resp. M. 12.70, 10 og 11. For udenlandsk Korn var Prisen ved Aarets Slutning efter Kvaliteten: Hvede M. 13.50—15, Rug M. 11.50—13, Havre M. 12—13, Boghvede M. 14—15, Mais M. 12—12.50. Den herværende Kornhandel hilsede med Tilfredshed Afslutningen af den tysk-russiske Handelstraktat samt at Forbundsraadet besluttede at restituere det under Toldkrigen gjorte Toldpaalæg.

Sukker. Høsten af Roer var i 1893—94 god, men i Sæsonen 1894—95 daarlig. Priserne gik i 1894 stærkt tilbage paa Grund af Overproduktion. De fleste tyske Fabriker arbejder med Tab.

Vinhøsten ved Rhin og Mosel i 1894 var $\frac{1}{2}$ — $\frac{2}{3}$ af en middels Høst; Vinene er tynde og sure. Den gode Aargang 1893 er meget søgt, og især ved Mosel næsten alle Forraad paa faste Hænder. Ved de aarlige store Mosel-Vinauktioner i Trier, der foregaar fra 4—9 Marts og fra 18—23 s. M., sælges dog en betydelig Mængde af den fortræffelige Vinhøst for 1893 saavel fra Kirkedomænerne som private Eiere.

S. V. Helander.

Washington.

Aarsberetning dateret 18 Februar 1895.

Den voldsomme økonomiske Krise, som de Forenede Stater gennemgik i 1893, viste ogsaa under 1894 sin Virkning paa alle Næringslivets Omraader. Handel og Industri laa nede; Jernbanerne fandt som Følge deraf ikke tilstrækkelig Beskæftigelse, og Dividenderne nedsattes eller ophørte aldeles; Omsætningen i Grundstykker, som her i Landet spiller en saa væsentlig Rolle i Forretningslivet, var ogsaa yderst ringe, og Værdien af faste Eiendomme holdt sig især i de vestlige Stater paa de samme lave Punkter, hvortil Priserne var dalede under de foregaaende Aar. Det kan her i forbigaaende bemærkes, at Anbringelsen af Penge i Grundstykker i og omkring Byerne hertilands svarer til Indsættelsen af opsparede Midler i Sparebanker i Europa; dels er en saadan Placering ofte sikrere end Anbringelsen i de mange usikre Banker, dels er der Udsigt til større Gevinster i Tilfælde af, at Byerne udvide sig i den Retning, hvori Grundstykkerne er beliggende. Hvad der under Aaret forværrede Tilstanden paa Industrilivets Omraade, var de talrige Striker af Arbeidere og Jernbanefunktionærer; naar det erindres, at Arbejderne her er organiserede under selvvalgte Ledere, kan man ikke andet end faa et ringe Indtryk af de sidstnævntes Skjønsmhed; thi er en Tid for en Strike ilde valgt, maa det vel fremfor alt siges at være den, da de fleste Arbejdsherrer driver sine Fabriker med Tab og holder dem gaaende alene af Medlidenhedshensyn til sine Arbeidere. Det er bleven paastaet fra sagkyndigt Hold, at Kongressens Finantspolitik og den stærke Guldexport ogsaa skulde have bidraget til at holde Forretningslivet nede. At de sidste Aars tiltagende Guldexport vedbliver, uagtet Handelsbalansen udviser en saa stor Fordel for de Forenede Stater, sees at vække Uro og Mistillid; man anfører, at Overskudet af Exportværdierne i Sammenligning med Indførselsværdierne var for Aaret omtrent 212 Millioner Dollars, og dog udførtes der i samme Tidsrum rent Guld til en Værdi af omtrent 80 Millioner. Men det siger sig selv, at disse Talværdier kun vise, hvilken ringe Betydning der for den internationale Omsætnings Vedkommende er at tillægge den saakaldte Handelsbalance. Det er ei nødvendigt her at gjentage tidligere Udtalelser om Aarsagerne til den stærke Guldexport; det bør kun nævnes, at tre Statslaan, hvert paa 50 Millioner Dollars, er bleven optagne for igjen at bringe Guld ind i Statskassen. Den amerikanske Statskasse udfører nemlig de Funktioner, som i europæiske Stater paahviler Rigsbankerne med Hensyn til Udstedelse af Sedler; Befølgelsen af dette forældede System leder selvfølgelig til talrige Vanskeligheder, som er ukjendte i Europa.

Det bedste Overblik over et Lands kommercielle Stilling erholdes ved Kursnoteringerne af de Papirer, som er Gjenstand for den hovedsageligste daglige Omsætning; det bør derfor her anføres, at

American Sugar Ref. Co. under Aaret fluktuerede mellem 114 og 75 samt for Tiden staar i 90;

de tilsvarende Tal for Chicago Gas Co. var 80 og 58 samt nu 74;

General Electric Co. varierede mellem 45 og 30 og staar nu i 29;

National Lead Co. har i Aarets Løb naaet 45 og 22 og staar nu i 30;

Western Union Telegraf Co. med sin Kapital af 86 Millioner har varieret mellem 92 og 80 samt noteres nu 87;

American Cotton oil Co. har fluktueret mellem 34 og 25 og staar nu i 19;

American Tobacco Co. har været noteret 107 og 69 og staar nu i 94.

Følgende betydelige Jernbanelinier bør ogsaa bemærkes:

New York Central har fluktueret mellem 102 og 94; sidste Notering er 99;

Illinois Central har været noteret 96 og 89 og staar nu i 86:

Baltimore & Ohio har varieret mellem 81 og 67 og noteres nu 62;

Union Pacific, som er under Administration, udbydes nu til $9\frac{1}{4}$, efter under nogen Tid i 1894 at have været noteret 22;

Atchison, Topeka & Santa Fe, som ogsaa er under Administration, og i hvilket især engelsk Kapital var anbragt, udbydes nu til 4; dets høieste Notering i 1894 var 16.

Der var under Aaret 13 800 Fallitter med Passiva af tilsammen 173 Millioner; Aaret maa i denne Henseende siges at have været et Normalaar, hvor betydelige end disse Siffre i sig selv er; i Kriseaaret 1893 var Falliternes Antal 23 000 og Passiva gik op til 347 Millioner.

Jernbanernes Tab i Nettoindkomst under Aaret anslaaes til 50 à 100 Millioner; da Sammenligningen har Hensyn til det foregaaende Aar, altsaa 1893, og da Indkomsten i dette Kriseaar var gaaet betydeligt tilbage i Sammenligning med tidligere Aar, vil det ei vække Forundring, at et stort Antal Bolag aldeles ophørte at give Dividende, samt at der kun var nogle faa som vedblev at have den samme Indkomst som hidtil.

Den økonomiske Tilstand forværredes ved den slette Maishøst. Mais dyrkes i de Forenede Stater i større Udstrækning end nogen anden Kornart, og en Mishøst for samme er derfor kjendelig i en videre Omkreds; i de tre Stater Iowa, Kansas og Nebraska hersker der blandt den agerbrugende Befolkning stor Nød som Følge af, at disse Landstrækningers vigtigste Produkt slog Feil. Hvedehøsten kan derimod betegnes som et Middelsaars Høst; men her igjen var Priserne saa lave, at de neppe dækkede Produktionsomkostningerne; under Aarets sidste Maaneder solgtes Hvede i Søhavnene for 55 Cents pr. Bushel.

Der produceredes i de Forenede Stater i:

1894	460	Mill. Bushels	Hvede,	1 200	Mill. Mais,	662	Mill. Byg
1893	400	-	—	1 650	-	641	-
1892	516	-	—	1 628	-	661	-
1891	612	-	—	2 060	-	738	-
1890	399	-	—	1 490	-	523	-

Medens mangelfuld Høst eller lave Priser bragte Agerbrugerne i Norden til at klage, gik ogsaa Prisen paa Sydens vigtigste Produkt, Bomulden, ned til et hidtil ukjendt Lavmaal; $5\frac{1}{8}$ Cent pr. B har været betalt i New York og den nuværende Pris er omtrent $5\frac{1}{2}$ Cent. Det paastaas, at denne Pris er lavere end Produktionsomkostningerne. I 1893 klagedes der, da Prisen gik ned til omtrent 7 Cents; i 1892 var den 8.4 Cent.

Ogsaa for Jern, Staal og Sukkers Vedkommende har Priserne for Raavaren været yderst lave.

Det kan under de her nævnte Omstændigheder ikke vække Forundring, at Værdien af Importen under Aaret var overmaade lav, især naar Hensyn tages til, at Indførselstolden ved den nye Tarif i saa mange Tilfælde var bleven betydeligt nedsat.

Værdien af den samlede Indførsel under Aaret angives officielt til 676 Millioner Dollars mod 776 i 1893 og 840 i 1892; dette er en betydelig Nedgaaen, især naar det erindres, hvor meget dette Lands Befolkning aarligen tiltager.

Af toldfrie Varer var Importmængden 383 Millioner mod 293 for toldbare Artiklers Vedkommende.

Aarets vigtigste Indførselsartikler var:

	Til Værdi af		Til Værdi af
Sukker	109 Mill.	Træ og Trævarer	28 Mill.
Kaffe	91 -	Læder og Lædervarer . .	14 -
Kemikalier, Farver, Læge- midler	41 -	Hamp, Stry og Varer deraf	19 -
Silkevarer	26 -	Huder	18 -
Raasilke	23 -	Guttaperka	16 -
Uldvarer	30 -	Frukt	18 -
Uld	14 -	The	14 -
Bomuldsvarer	25 -	Tobak	15 -
Jern og Jernvarer	20 -	Vin	7 -

De vigtigste Udførselsartikler var:

	Til Værdi af
Bomuld	200 Mill.
mod 204 Mill. i 1893 og 217 i 1892;	
Hvede og Hvedemel	101 -
mod 151 Mill. i 1893 og 195 i 1892;	
Mais	20 -
mod 28 Mill. i 1893 og 42 i 1892;	
Kjødprodukter — altsaa konserveret Kjød, Flæsk, Fedt o. l.	133 -
mod 126 Mill. i 1893;	
Levende Kvæg	39 -
mod 23 i 1893;	
Parafin	41 -
Jern- og Staalarbeider	30 -
Læder og Varer deraf	15 -
Tobak	29 -
Bomuldsvarer	14 -
Træ og Trævarer	28 -

Værdien af den samlede Export anslaaes til 807 Mill. mod 854 i 1893, 923 i 1892, 957 i 1891, 846 i 1890 og 814 i 1889. Værdien var altsaa ringere end under noget af de fem foregaaende Aar.

Mellem de forskjellige Næringsveie fordeler Exportværdierne sig saaledes:

Landbrug	574 Mill. mod 619 Mill. i 1893,
Fabriker	178 - - 177 - - -
Skovprodukter	29 - - 28 - - -
Bjergværksprodukter	18 - - 22 - - -
Fiskerier	5 - - 5 - - -
Diverse	4 - - 4 - - -

Fra de Forenede Riger indførtes der Varer til en Værdi af 2 371 000 Dollars mod 4 Millioner i 1893; til Sverige og Norge udførtes der derimod Varer til en Værdi af 4 300 000 Dollars, omtrent det samme Beløb som i 1893.

For de vigtigste andre Lande stiller Aarets Import- og Exportværdier sig saaledes:

	Indførsel.		Udførsel.
England	104 000 000 Dollars	343 100 000 Dollars	
Tydskland	67 200 000 —	91 200 000 —	
Frankrig	50 300 000 —	44 200 000 —	
Italien	19 600 000 —	14 600 000 —	
Belgien	8 100 000 —	24 500 000 —	
Holland	15 700 000 —	35 000 000 —	
Canada	32 100 000 —	1 800 000 —	
Centralamerika	10 100 000 —	5 800 000 —	
Mexiko	21 100 000 —	13 000 000 —	
Cuba	76 400 000 —	17 000 000 —	
Brazilien	80 400 000 —	16 000 000 —	
China	19 800 000 —	5 100 000 —	
Japan	23 100 000 —	4 800 000 —	
Indien	16 800 000 —	2 700 000 —	

Det maa beklages, at det ikke har været muligt at erholde detaljerede Opgaver over Beskaffenheden og Kvantiteten af de Varer, som indførtes fra og udførtes til Sverige og Norge under 1894; saadanne Opgaver er nemlig hidtil kun bleven udarbejdede for de Landes Vedkommende, med hvilke det betydeligste Vareudbytte finder Sted. Saasnart Meddelelserne kan erholdes for de Forenede Rigers Vedkommende, vil de strax blive afsendte i en Tillægsrapport.

I 1894 ind- og udklareredes der ved samtlige Unionens Toldsteder:
 12 178 Seilskibe paa 4 400 000 Tons
 17 230 Dampskibe - 15 500 000 -

Til de Forenede Stater ankom der i 1894 240 000 Emigranter mod 489 000 i 1893 og 543 000 i 1892. Denne betydelige Formindskelse bør hovedsageligst tilskrives de daarlige Tider.

De ankomne Emigranter tilhørte følgende Nationaliteter:

fra Storbritannien	71 100 mod 106 000 i 1893,
- Tydskland	40 400 - 90 000 - -
- Italien	39 800 - 70 000 - -

fra Østerrige-Ungarn . . .	22 900	mod	66 000	i 1893,
- Sverige og Norge tils. .	19 400	-	51 700	- -
- Rusland	26 800	-	51 500	- -
- Danmark	4 300	-	8 500	- -
- Holland	2 200	-	7 700	- -
- Frankrig	3 400	-	5 200	- -

Under Aarets sidste Halvdel blev der af de ankommende Emigranter sendt 516 tilbage til Europa; Aarsagen til den nægtede Adgang til Landet var i de fleste Tilfælde den, at Vedkommende formodedes ikke at være istand til at forsørge sig selv.

Under Aarets Løb er der gennem dette Generalkonsulat til Fordel for Nordmænd og Svensker bleven opkrævet og hjemsendt et tilsammenlagt Beløb af Kr. 96 070; heraf sendtes til Norge Kr. 37 530 og til Sverige Kr. 58 540.

Da de daarlige Tider vedvarer, og Arbeidsløsheden og Nøden som Følge deraf fremdeles er stor, tror man her at burde gjentage tidligere Aars Advarsel mod Udvandring til de Forenede Stater af Personer, som maatte have til Hensigt der at søge sit Livsophold.

A. Grip.

Hongkong.

Aarsberetning dateret 1 Februar 1895.

Med Ladning ankom fra fremmede Steder 72 norske Skibe dr. 67 798 Ton og i Ballast 5 dr. 3 334 Ton, ialt 77 dr. 71 132 Ton, hvoraf Seilskibe 4 dr. 1 848 Ton.

Til fremmede Steder afgik med Ladning 33 norske Skibe dr. 24 063 Ton og i Ballast 45 dr. 47 697 Ton, ialt 78 dr. 71 760 Ton, hvoraf 3 Seilskibe dr. 1 171 Ton.

Intet svensk Skib ankom.

Erlagte Konsulatafgifter § 1 211.03.

Den 20 Juni indtraf en stor Ulykke for Kolonien ved den frygtelige Bubopest, som efter en stærk Vandmangel rasede 4 Maaneder især blandt Kineserne. Skjøndt Regjeringen paabød de strengeste sanitære Forholdsregler, kunde den først standses efterat 2 547 Kinesere var faldt som Offer derfor. De strenge sanitære Paabud og de kinesiske Kjøbmænds Frygt bevirkede en voldsom Udvandring af Indfødte og Forretningerne standsede ganske.

Den 4 September erklærede Guvernøren Kolonien fri for Bubopesten og snart efter ophævedes i Nabohavnene Kvarantænebestemmelserne for Skibe fra Hongkong, hvorpaa de kinesiske Kjøbmænd langsomt begyndte at komme tilbage til Kolonien. Regjeringen har besluttet at indkjøbe al Eiendom i den Del af Byen, hvor Pesten rasede voldsomt, for at gennemføre de nye Sundhedsregler med større Virkning, da de kinesiske Huseiere er meget uvillige til at rette sig efter Sundhedskommissionens Forskrifter. Dette medfører en Udgift af ca. £ 1 000 000, der vil blive dækket ved et indre Laan og antagelig blive en fordelagtig Pengeanvendelse for Regjeringen.

Snart efterat Pesten havde ophørt at øve sin ødelæggende Virkning paa Handelen, blev Krigen mellem Kina og Japan erklæret i August 1894, og det er unødigt at sige, at dette blev en ny Hindring for Koloniens Handel. I Begyndelsen følte ikke Krigens Virkninger saameget, da Kineserne aldrig havde troet at Japan vilde blive en saa frygtelig Modstander, som det viste sig, men efter Bekræftelsen paa de japanesiske Seire tabte ulykkeligvis de Indfødte i Sydkina Troen paa sin Regjering, og de tunge Krigsskatter, der blev afkrævet Korporationer og Handlende, havde den mest ødelæggende Virkning paa Handelen i det Hele. Jeg behøver ikke at omtale Enkelthederne ved Krigen, saameget mere som vi faar meget ringe direkte Meddelelse derom, da alle Nyheder almindeligvis telegraferes fra London. Der er meget forskellige Meninger om Kinas Fredsforslag, men man tror almindelig, at det kun ønsker Tid for nye Forberedelser. Det er ikke mange Dage siden at det engelske Dampskib „Guy Mannering“ viste sig som en heldig Blokadebryder ved at bringe en Ladning Vaaben og Ammunition til Shanghai, angivelig af Værdi ca. £ 750 000. Der siges, at en Krigspræmie af 5 pCt. blev betalt af Modtageren, et tysk Hus.

Paa Grund af den almindelige Stilstand i Forretningerne der er bevirket ved de ovennævnte Ulykker, var Penge meget knappe og den kinesiske Diskonto i Regelen 12—15 pCt. pr. A., og endog mere for korte Terminer; denne Omstændighed var ogsaa ødelæggende for Handelen.

Sølv undergik betydelige Fluktuationer, hvorfor Kursen paa London varierede stærkt, som følgende Tal viser: December 2 sh. $3\frac{1}{8}$, Marts 1 sh. $11\frac{1}{8}$, Juni 2 sh. $1\frac{1}{4}$ —2 sh. $\frac{5}{8}$, September 2 sh. $2\frac{1}{2}$ —2 sh. $1\frac{7}{8}$, December 2 sh. $\frac{1}{2}$ —2 sh.

Til Trods for alle disse Ulykker holdt saavel de europæiske som kinesiske Huse i Kolonien sig oppe og det taler høilig til Fordel for Koloniens commercielle Stilling, at der ikke er en eneste større Fallit blandt noget af disse. Oplag af Varer hos europæiske og kinesiske Kjøbmænd er meget smaa og det er naturligt, at Handelsudsigterne for det kommende Aar ansees langt bedre end før. Det er dristigt at spaa om Fremtiden, men da Handelen viste sig at have en solid Grundvold under det sidste ulykkelige Aar og da det almindelig ventes, at de seierrige Japanesere vil gjøre alt hvad de kan for at aabne Landet, hvori de utvivlsomt vil blive støttet af de fremmede Magter, er man berettiget til at se med mere Tillid hen til Fremtiden.

Skibsfarten. Da Havnemesterens Rapport endnu ikke er publiceret, kan officielle Oplysninger ikke for Tiden gives. Af foranstaaende Opgave fremgaar, at norske Dampskibe har havt en betydelig Andel i Koloniens Skibsfart. Den norske Skibsfart paa Stedet var:

1891	50	Dampskibe dr.	70 082	Ton, norsk	Drægtighed
1892	34	—	39 773	-	—
1893	60	—	75 803	-	—
1894	77	—	71 133	-	engelsk —

Det er sikkert, at norske Skibsredere har forstaaet Hensigtsmæssigheden af at sende sine Dampskibe ud til disse Farvand for at konkurrere i den blomstrende Kystfart herfra mod Nord og Syd. Det er glædeligt at kunne meddele, at et betydeligt Antal er optaget i Maanedesfragter til Satser, der burde være særdeles lønnende. Skibsfarten var i det første Halvaar ikke meget livlig, men da det blev bekendt, at Fientligheder vilde opstaa mellem Kina og Japan, opstod en betydelig Efterspørgsel efter Dampskibe og Fragterne havde en opadgaaende Tendents med det Resultat, at al disponibel Tonnage blev placeret til lønnende Satser. Efter hvad der siges, skal en hel Del norske Dampskibe være paa Veien hid, og jeg haaber at de alle vil finde passende Sysselsættelse.

Brandforsikring. Enganske god Forretning gjøres af engelske og tyske Forsikringsselskaber (Sø og Brand), der har ansat Agenter her og overtager baade kinesiske og europæiske Resikoer. Nogle Selskaber siges at have gjort gode Forretninger i Hong Kong, men jeg har aldrig erfaret, at norske eller svenske Sø- eller Brandforsikringsselskaber har skaffet sig Andel i denne Forretning.

Import. Bomuld- og Uldvarer fandt villige Kjøbere ved Aarets Begyndelse og gode Forretninger skal være gjort i de første Maaneder. Senere kunde ikke Kineserne disponere sine Lagere og maatte sælge med stort Tab, især da Udbyttet af den nye Bomuldshøst var særdeles gunstigt og Priserne for Bomuldsvare stod saa lavt i England som aldrig før. Paa Grund af den lave Kurs viser Markedet for Tiden en fastere Tendents. Fabriker af alle Slags Bomuld- og Uldvarer i Norge og Sverige burde fæste sin Opmærksomhed paa denne Handel, da der er et uhyre Felt for dem.

Fyrstikker. Ved Udbrudet af Krigen, der bevirkede Forbud mod japanesisk Import til Kina, troede man, at Forretningen i denne Artikel vilde igjen tage Opsving, men alle Anstrængelser har vist sig forgjæves. Japanesiske Fyrstikker foretrækkes fremdeles meget af Kineserne, som er villige Kjøbere til en Pris af 16 pr. Kasse à 50 Gros = 32 sh. (Salgspris i Hongkong). For at undgaa Kollision med de kinesiske Autoriteter, borttager Japaneserne alle japanesiske Mærker paa Æskerne; store Forretninger er nylig afsluttet. Det er meget at beklage, at svenske Fabrikanter ganske har tabt denne Affære, og jeg frygter, at det aldrig vil lykkes dem igjen at opnaa en større Andel deri, skjøndt leilighedsvis smaa Ordres vil kunne erholdes. Der siges, at svenske Fabrikanter vil søge at ordne sig med at producere saakaldte Brillants eller Wiener Fyrstikker, hvoraf mange Tusinde Kasser bruges i Nordkina. Det skulde være af Interesse at erfare, om deres Forsøg vil blive lønnet med Held. Den nuværende Markedspris for disse Fyrstikker kan ansættes til 28 pr. Kasse à 25 Gros eller 56 sh. (Salgspris i Hongkong).

Svensk Stangjern etc. finder altid Kjøbere til forskjellige Priser efter Assortiment. Nedenfor anføres nogle Sortiment, hvorpaa der er god Efterspørgsel paa dette Marked.

$$\begin{array}{l}
 \text{I. } \left\{ \begin{array}{cccccc} \frac{1 \times \frac{3}{8}}{50} & \frac{1\frac{1}{8} \times \frac{3}{8}}{50} & \frac{1\frac{1}{4} \times \frac{1}{2}}{70} & \frac{1\frac{1}{2} \times \frac{1}{2}}{100} & \frac{1\frac{3}{4} \times \frac{1}{2}}{120} & \frac{2 \times \frac{1}{2}}{140} & \frac{2\frac{1}{4} \times \frac{1}{2}}{75} \\ \frac{2\frac{1}{2} \times \frac{1}{2}}{75} & \frac{2\frac{3}{4} \times \frac{1}{2}}{40} & \frac{3 \times \frac{1}{2}}{40} & \frac{3\frac{1}{2} \times \frac{1}{2}}{40} & \frac{4 \times \frac{1}{2}}{40} & & \\ \hline & & & & & & \end{array} \right. = 840 \text{ Piculs } 50 \text{ Tons.} \\
 \\
 \text{II. } \left\{ \begin{array}{cccccc} \frac{1 \times \frac{3}{8}}{52} & \frac{1\frac{1}{8} \times \frac{3}{8}}{26} & \frac{1\frac{1}{4} \times \frac{1}{2}}{52} & \frac{1\frac{1}{2} \times \frac{1}{2}}{168} & \frac{1\frac{3}{4} \times \frac{1}{2}}{104} & \frac{2 \times \frac{1}{2}}{52} & \frac{2\frac{1}{4} \times \frac{1}{2}}{52} \\ \frac{2\frac{1}{2} \times \frac{1}{2}}{68} & \frac{3 \times \frac{1}{2}}{68} & \frac{3\frac{1}{4} \times \frac{1}{2}}{26} & \frac{3\frac{1}{2} \times \frac{1}{2}}{52} & \frac{3\frac{3}{4} \times \frac{1}{2}}{52} & \frac{4 \times \frac{1}{2}}{68} & \\ \hline & & & & & & \end{array} \right. = 840 \text{ Pcl. } 50 \text{ Tons.} \\
 \\
 \text{III. } \left\{ \begin{array}{cccccc} \frac{1 \times \frac{1}{2}}{320} & \frac{1\frac{1}{4} \times \frac{1}{2}}{180} & \frac{1\frac{1}{2} \times \frac{1}{2}}{80} & \frac{1\frac{3}{4} \times \frac{1}{2}}{50} & \frac{2 \times \frac{1}{2}}{80} & \frac{2\frac{1}{4} \times \frac{1}{2}}{30} \\ \frac{2\frac{1}{2} \times \frac{1}{2}}{50} & \frac{3 \times \frac{1}{2}}{50} & & & & \\ \hline & & & & & & \end{array} \right. = 840 \text{ Piculs } 50 \text{ Tons.}
 \end{array}$$

i Længde af ca. 6—7 Fod, ikke derover.

Der er meget ringe Efterspørgsel efter svensk Staal, der for nogle Aar siden indførtes i Kasser paa 1 Picul hver; Kineserne foretrækker de billigere tyske Kvaliteter, som de finder mere passende for sine Øiemed. I Knivsmedarbejde foregaar kun en ringe Afsætning, skjøndt utvivlsomt en stor Forretning heri kunde komme istand hvis Fabrikkerne vilde gjøre sig den Uleilighed at undersøge Tingen. Jeg er vis paa at Forretninger vilde resultere deraf.

Der er Udsigt til at ved Krigens Slutning, naar Landet er bleven aabnet, en ny Æra vil begynde for Kina og at der ikke vil blive nogen Ende paa kommerciel Foretagsomhed i Retning af at anlægge Jernbaner, Fabriker og Bergværker m. M. Det er at anbefale, at Personer, der interesserer sig for saadanne Foretagender, er paa sin Post og forbereder de Planer der kræves til Forelæggelse for Vedkommende. Det vil vistnok medføre noget Arbejde men vil tilsidst vise sig fordelagtigt. Det maa erindres, at andre Lande som England, Amerika, Frankrige og Tydskland holder sine kommercielle Agenter vel à jour om saadanne Forhold, og saasnart der forekommer en Efterspørgsel er disse rede til at skaffe Kineserne alle fornødne Oplysninger. Jeg gaar endog saavidt som til at foreslaa, at norske og svenske Kapitalister bør tage aktiv Del i nye Foretagender, efterat have anstillet omhyggelige Undersøgelser.

Hermetik og Drikkevarer udgjør kun en ringe Andel i Importlisten, og der er ingen Udsigt til forøgede Forretningsforbindelser i disse Artikler, der kun bruges af de faa her levende Europæere og til Skibsbrug.

Exporten frembyder intet af Interesse da Omsætningen er ringe og næsten begrændset til nogle smaa Afskibninger af The herfra. Det synes at Kjøbmænd i Norge og Sverige ikke ynder direkte Import, men foretrækker at gaa via London eller Hamburg, hvilket selvfølgelig medfører en yderligere Udgift til Kommission til deres Agenter paa disse Steder. De fornemste Udførselsartikler herfra og fra Kanton er Cassia lignea, Cassia-blomster (flores) Anisfrø, Galæbler, Anisolie, Cassiaolie, Ingefær, Mattebast (Halm), Menneskehaar, The, Raasilke, Silketøier, Rattans, Fjær, Porcelæn, Raketter, „palmleaffans“. Disse Artikler er af mere eller mindre Betydning, men der høres aldrig om direkte Indførsel, saa at de antagelig gaar gennem Huse i London og Hamburg.

Efter min Mening vilde langt mere aktiv Handel kunne foregaa med Kolonien, hvis Producenterne hjemme vil søge at rette sig efter Markedets Fordringer og være mere opmærksomme paa den store Handel hersteds. Jeg stiller min Tjeneste til Disposition for Enhver, der skulde ønske flere Oplysninger om specielle Spørgsmaal, da det er umuligt at give en detaljeret Rapport om alle de Enkeltheder, der er berørt ovenfor. Det vilde maaske være af Interesse for Producenterne, om min Villighed til at bistaa den i deres Anstrængelser blev mere almindelig kjendt i Landet.

H. H. Kirch.

Bilbao.

Skrivelse til Indredepartementet dateret 2 Marts 1895.

Den nye spanske Toldforordning af 15 Oktober 1894 bestemmer i Art. 304, Passus 10, at Fører af Skib, kommende fra Udlandet, som ikke har opført, henholdsvis i Manifestet og Proviantlisten, alle de ombordværende Udrustnings- og Proviantgjenstande, skal ved Ankomsten til spansk Havn erlægge det to- til femdobbelte Beløb af den for vedkommende Gjenstand fastsatte Told.

I forrige Maaned bidkom fra Newport i England et norsk Fartøi med en Ladning Kul. I Lighed med hvad i Almindelighed pleier at ske, fik Skibets Fører paa det derværende spanske Konsulat udleveret til Udfyldning en Blanket til Proviantliste med spansk og engelsk Text. Kapteinen udfyldte ogsaa nævnte Blanket, men da kondenseret Melk ikke fandtes angivet paa samme, saa undlod han at opføre et Par Kasser af denne Vare, som han medførte til Skibsbrug.

Ved Ankomsten hertil blev han, i Henhold til ovennævnte Artikel i Toldforordningen, for denne Forsømmelse ilagt en Mulkt af Pesetas 292.50 eller det tredobbelte Beløb af den for Varen bestemte Told.

Da maaske flere af vore Skibsførere kunde antage, at Opregningen af de forskjellige Varesorter er udtømmende i de paa de spanske Konsulater udleverede Blanketter til Proviantliste, saa vil jeg ikke undlade at henlede Opmerksomheden paa, at alle Slags til Skibsbrug bestemte Konsumartikler skal opføres paa Proviantlisten, hvad enten de findes angivne paa omhandlede Blanket eller ei.

Herom har jeg den Ære at afgive ærbødigst Indberetning for det Tilfælde, at det Kongelige Departement skulde finde det ønskeligt at ovenstaaende blev bragt til vore Skibsføreres Kundskab.

Bilbao.*)

Skrivelse til Indredepartementet dateret 9 Marts 1895.

Under ærbødigst Henvisning til Konsulatets Skrivelse af 25 Januar d. A., No. 6, har jeg den Ære at indberette, at ifølge officiel Meddelelse ved Skrivelse af 8 ds. fra Trafikchefen for Nordbanen i Madrid skal de fleste af de specielle Tariffer, som blev ophævede den 15 f. M., midlertidig atter indføres fra 10 ds. at regne.

De før 15 Februar sidstleden gjældende Fragter for enkelte Varer, som f. Ex. Trælast, Klipfisk samt Jern og Staal, er underkastede ganske ubetydelige Forandringer for enkelte Stationers Vedkommende.

Træmasse er den af vore Exportartikler, som har opnaaet den største Lettelse i Forsendelsesudgifterne. Gjennemgangsfragten for dette Produkt var efter den før 15 Februar sidstleden gjældende Tarif i Partier paa 8 000 Kg. som følger:

Fra Bilbao og Pasages til Madrid og Barcelona	Pes. 32 pr. 1 000 Kg.
- - - - - Zaragoza	- 27 - - -

Efter den nye Tarif bliver der mellem de nævnte Steder for Partier paa 6 000 Kg. at erlægge henholdsvis 10 og 7 Pesetas mindre pr. 1 000 Kg.

St. Helena.

Aarsberetning dateret 1 Februar 1895.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 1 norsk Skib dr. 579 Ton. Der afgik til fremmed Havn i Ballast et norsk Skib dr. 430 Ton. For Proviantering m. M. anløb 25 norske Skibe dr. 19 340 Ton. Erlagte Konsulatafgifter £ 2 11 sh. Ingen svenske Skibe ankom eller afgik med Ladning. 3 anløb for at proviantere.

Expeditionsafgifter af norske Expeditioner £ 5. 8. 4.

Ved at afgive min aarlige Rapport er jeg i samme Stilling som forrige Aar idet jeg kun kan give de Oplysninger, som jeg privat har erfaret. Saavidt vides, har der været en Forøgelse af Koloniens Indtægter. Emigrationen er betydelig aftaget i 1894 uden Tvivl fordi den af Regjeringen understøttede Emigration til Kap-Kolonien ganske er ophørt samt fordi der forholdsvis var saa faa som ønskede at forlade Øen, og endelig, fordi vor ringe Befolkning er betydelig aftaget, hvorhos Arbeidsmarkedet er i en sundere Tilstand. I 1893 forlod ca. 290 Emigranter Øen, i 1890 ca. 50.

*) se ovenfor pag. 29.

Til Øen ankom af Dampskibe 32 engelske og 1 fransk, samt af Seilskibe 12 amerikanske, 1 østerrigsk, 71 britiske, 2 danske, 5 hollandske, 6 franske, 6 tyske, 4 italienske, 26 norske, 3 svenske, 15 amerikanske Hvalfangere, ialt 196 mod i 1893 199.

Indførselen var: Fra England Stykgods, indbefattet Varer for Ascension 1 293 Ton, Kul 2 439 Ton. Fra Amerika, indbefattet Provisioner etc. til amerikanske Hvalfangere 827 Ton, fra Kap 148 Faar, 345 Ton, Mauritius, Sukker og Ris, 24 Ton, ialt 5 086 Ton.

Udførselen var: til England 63 Ton, Kap (især Poteter) 80 Ton, Ascension, Poteter 12 Ton, Amerika, heri indbefattet Olie og Ben fra amerikanske Hvalfangere, 613 Ton, ialt 768 Ton. Derhos afgik en betydelig Mængde Varer i Transit herover fra England til Ascension.

G. W. Hogg.

Brüssel.

Aarsberetning dateret 8 Marts 1895.

Fra fremmed Havn ankom hertil et norsk Seilskib, dr. 120 Ton med Korn. Fragt 2 730 frcs. Det afgik til fremmed Havn med Ladning. Fragt frcs. 1 250. Ingen svenske Skibe ankom.

Spørgsmaalet om Udvidelse af Kanalen til Schelde har været meget paa Bane; den synes besluttet og betydelige Midler er hertil bevilget.

Den belgiske Regjering har taget under Overveielse Oprettelse af en Søhavn i Heyst nær Brügge. Vanddybden der er betydelig og alle de store tyske Lloyds Dampskibe og andre kan anløbe Stedet uden at tabe Tid, hvorved Landet faar første Slags Kommunikationer med de fjerneste Lande. Dette store Arbeide vil antagelig blive voteret af Kamrene og give Sysselsættelse for Arbeiderklassen.

G. Brugman.

Piræus.

Beretning dateret 25 Februar 1895.

Til Hovedstationen ankom fra Sverige et ladet norsk Skib dr. 311 Ton og fra fremmede Lande med Ladning 2 dr. 2 305 Ton. Til Vicekonsulaterne ankom med Ladning 4 norske Skibe dr. 777 Ton og i Ballast 5 dr. 2 231 Ton. Ialt ankomne 12 dr. 5 623 Ton, hvoraf Dampskibe 11 dr. 5 312 Ton. Bruttofragter fra Sverige Kr. 6 660, fra Udlandet Kr. 32 106, ialt Kr. 38 766.

Der afgik fra Hovedstationen til fremmede Lande i Ballast 3 norske Skibe dr. 2 616 Ton, og til Vicekonsulaterne med Ladning 5 dr. 2 231 Ton og i Ballast 4 dr. 777 Ton, ialt 12 dr. 5 623 Ton, hvoraf Dampskibe 11 dr. 5 312 Ton. Bruttofragter Kr. 39 814.

Af svenske Skibe ankom 3 dr. 1 587 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Kr. 165.98, ved Vicekonsulaterne Kr. 185.87, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 92.93. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Kr. 64.39, ved Vicekonsulaterne Kr. 18, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 9. Ialt tilfaldt Konsulen Kr. 332.30.

Som meddelt i min Beretning for forrige Aar er Trælast fra de fornede Riger definitivt indført i Grækenland, hvor den nu er meget efterspurgt; to Ladninger er direkte expederet hertil og vilde allerede været solgt, hvis ikke den politiske og kommercielle Krise havde været iveien; desuagtet vil de snart være disponeret og nye Efterspørgsler vil uden Tvivl indtræffe.

M. N. Rodoconachi.

I n d h o l d: Bilbao Side 29, 61, 62. — Brüssel Side 63. — Düsseldorf Side 46. — Hongkong Side 57. — Karlsruhe Side 31. — Lourenço Marques (Mozambique) Side 37. — Lübeck Side 39. — Nantes Side 35. — Piræus Side 64. — St. Helena Side 62. — Victoria (Br. Columbia) Side 38. — Washington Side 53.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1894 m. M.,

No. 3.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1895.

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

Konstantinopel.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Ltg.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Sverige til Hoved- stationen	1	1 520	-	-	1	1 520	-	-	9
- andre Lande til Ho- vedstationen	16	12 335	-	-	16	12 335	-	-	5 190
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	15	6 774	2	1 576	17	8 350	-	-	801
Ialt	32	20 629	2	1 576	34	22 205	34	22 205	6 000
II. Afgaaede:									
Til andre Lande fra Ho- vedstationen	7	2 381	10	11 474	17	13 855	-	-	-
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	8	3 534	9	4 816	17	8 350	-	-	650
Ialt	15	5 915	19	16 290	34	22 205	34	22 205	650

Af svenske Skibe ankom 16 dr. 8 866 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Ltg. 45—69½, ved Vicekonsulaterne Ltg. 26—30, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Ltg. 13—15. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Ltg. 13—21½, ved Vicekonsulaterne Ltg. 15—28, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Ltg. 7—64. Ialt tilfaldt Konsulskassen Ltg. 79—70. Expeditionsafgifter af norske Exp. Ltg. 93—55½, svenske Ltg. 4—95, fælles Ltg. „—39.

Aarsberetning dateret 13 Marts 1895.

I Aaret 1894 har Konstantinopels Havn været besøgt af i alt 205 Fartøier fra de Forenede Riger, dr. sammenlagt 245 686⁷⁵/₁₀₀ Tons Drægtighed, nemlig 199 norske Dampskibe dr. 241 254³²/₁₀₀ Tons og 6 svenske Dampskibe dr. 4 432⁴³/₁₀₀ Tons.

Af de norske Dampskibe ankom 956 i Ballast og 43 med Ladning, nemlig:

10 i Maanedsfraagt fra Triest og mellemliggende Havne, der, efter at have losset og ladet, igjen returnerede til førstnævnte Havn; 6 fra Cardiff med Kul, der efter at have losset, afgik i Ballast til forskjellige Havne ved Sortehavet; 1 fra Stockholm med Stykgods, der efter at have losset, afgik

Ballast til Sortehavet; 2 lastede Mineralier ved Marmorasøen og afgik derpaa resp. til Gibraltar og Baltimore, uden at kommunikere med denne Havn; 1 fra Cardiff med Kul til Odessa; 1 fra Swansea med Stykgods til Batum; 4 fra Hamburg med Stykgods til Odessa; 1 fra Newcastle med Stykgods til Odessa; 1 fra Salonika med Stykgods til Odessa; 6 fra Cardiff med Kul til Galatz; 1 fra Swansea med Stykgods til Odessa; 1 fra Alexandria med Stykgods til Odessa; 1 fra Odessa med Korn til Algier; 1 fra Sulina med Korn til Rotterdam; 1 fra Berdiansk med Korn til Barcellona; 2 fra Kertch med Korn til Gibraltar; 2 fra Odessa med Korn resp. til Hamburg og Gibraltar; 1 fra Eupataria med Korn til Bremen, og 156 i Ballast fra forskjellige Havne, destinerede til Sortehavet.

I Regelen have Skibene paa Tilbagereisen fra Sortehavet ikke kommunikeret med denne Havn.

Som heraf vil sees, har de Forenede Rigers Skibsfart paa Konstantinopel i Aarets Løb gjort et stort Opsving, hvilket fremgaar af følgende Tabel over Skibsfarten i de tre sidste Aar:

1892, Antal Skibe: 119,	Drægtighed 147 272 ⁸⁹ / ₁₀₀ Tons,
1893, — — 158,	— 199 747 ³⁵ / ₁₀₀ — og
1894, — — 205,	— 245 686 ⁷⁵ / ₁₀₀ —

Altsaa 86 Skibe mere end i 1892 og 47 mere end i 1893.

Fragterne have været meget varierende, maaske noget bedre end i forrige Aar.

Rømninger fra de Forenede Rigers Skibe har ikke fundet Sted, og heller ikke Skibsulykker med Undtagelse af Dampskibet „Krim“ af Bergen, der i Begyndelsen af Aaret i Bosporus stødte mod en engelsk Damper med det Resultat, at „Krim“ her i Havnen maatte gennemgaa en grundig Reparation.

Generalkonsulatet har i Aaret 1894 udstedt 205 Sundhedspas, 325 Firmaner for Passagen gennem Dardanellerne og Bosporus, 20 Dekreter, 37 Legalisationer, 5 Protokolsudskrifter, 30 Forhyringskontrakter, og 48 Forpasninger, endvidere har Generalkonsulatet udført 28 Paa- og Afmønstringer, afholdt 1 Søforklaring, 3 Besigtelser og 6 Kanseliforhør, optaget 4 Sprotester, omhændetaget 28 Sømænd, samt expederet 1 028 Breve og Skrivelser. Desuden har Generalkonsulatet været repræsenteret ved 95 Møder i det internationale Sundhedsraad, ved 10 Møder for Diskussion af internationale Spørgsmaal, samt ved 7 Møder i Rednings- og Tarifkommissionen og endelig udført 52 personlige Forhandlinger med de tyrkiske Autoriteter.

Koleraen har ogsaa i 1894 optraadt i Hovedstaden og i forskellige Dele af det tyrkiske Rige, dog overalt i meget mild Grad, hvorfor de heraf foranledigede Ulemper for Skibsfarten vistnok ikke kan ansees som direkte Følger af Pesten, men snarere af Sundhedsraadets Kvarantæne-dekreter.

Medens Bulgarien og Rusland har ophævet Kvarantænesystemet praktiseres dette i Tyrkiet mere end nogensinde.

De tyrkiske Kommunikationer er i Aarets Løb bleven forøget med Jernbanelinien Salonika—Dédéagatch i Europa og Eskichéhir—Konia i Lilleasien, og desuden paatænker man forskellige nye Linier og forlænger de allerede forefindende Strækninger.

Hvorvel Kommunikationerne saaledes er bleven forøget og forbedret, og uagtet Aarsvæksten har været særdeles rig, har Industrien ligesaa lidt som Aandelen noget Fremskridt at opvise. Det utidsmæssige Kvarantæne-afspærringssystem og det store Jordskjælv i Juli Maaned har medført en økonomisk Krisis, Mangel paa Foretagsomhed og en almindelig Forretningsstagnation, der endnu længe vil vedvare.

De Forsøg, der af nogle af vore største Træexportører er bleven gjort for her at indføre sine Produkter er paa Grund heraf mislykket, og saa længe Pengekrisen vedvarer vil det ikke lønne Møien at gjøre et nyt Forsøg.

Den nuværende Situation maner til stor Forsigtighed ved Forretninger paa Tyrkiet, hvor i Aarets Løb kun faa af de Forenede Rigers Produkter har vundet Afsætning.

Spørgsmaalet om den i forrige Aarsrapport udførlig omtalte tyrkiske Konsulatvisa paa fremmede Fartøiers Sundhedspas, staar omtrent paa samme Punkt, og Forhandlingerne med Missionscheferne er endnu ikke begyndt. Det samme gjælder om det tyrkiske Forslag om Tilladelse for det tyrkiske Politi til at visitere fremmede Skibe. Derimod har det i forrige Aars Rapport ligeledes omnævnte nye Reglement for Navigationen i Dardanellerne i nogen Tid været praktiseret.

Dette har imidlertid medført en anden Ulempe, nemlig den at Militærkommandanten i Dardanellerne har udstedt Ordre om, at Sundhedsagenten, der giver de fra Middelhavet kommende Fartøier, Praktika, skal være ledsaget af en Militærpatrulle, der har til Opgave at udfinde hvorvidt der føres Dynamit, Vaaben eller Ammunition ombord. Da denne Ordre er i Strid med Kapitulationerne, der kun tillader en tyrkisk Autoritet at visitere et fremmed Fartøj i Tilfælde af at vedkommende Konsul hertil giver sin Tilladelse, har Sundhedsraadet protesteret mod denne Ordre. Indtil Sagen bliver ordnet vil det imidlertid være hensigtsmæssigt ikke at tage Vaaben, Dynamit eller Ammunition ombord.

Lodsvæsenet. Den tyrkiske Regjering er i den senere Tid fremkommen med et nyt Forslag, nemlig at de fremmede Skibsførere skal forpligtes til ved Ankomsten og Afseilingen at tage Lodse ombord. Da Lodserne ikke er ansvarlige, har Konsulerne imidlertid nægtet at forhandle om denne Sag indtil en for Lodsernes Handlinger ansvarlig Lodsbestyrelse er bleven tilsat.

Det for nogle Aar siden paabegyndte Kaianlæg har gjort raske Fremskridt, og et Stykke paa Galatasiden er allerede færdigt, hvilket gjør det muligt for Skibene, der hidtil har maattet ankre paa Reden og ved Pramme besørge Indladningen og Udlosningen, at fortøje ved Kaian.

Uheldigvis har herved en hel Del Bærere og Prammearbeidere mistet sit Udkomme, og har derfor søgt med Vold at faa Skibene til at lægge ud fra Kaïen, idet de har kappet Fortøiningerne og truet Skibsfolkene. Gendarmerne har gjentagne Gange været nødt til at skride ind. Dette i Forening med de urimeligt høie Takster har vakt stærk Indignation mod Selskabet. Selskabets Forsøg paa at tilfredsstille Publikum ved at nedsætte Taksten med det halve er ligeledes mislykket, og man er da i den senere Tid bleven enig om at nedsætte en Kommission, bestaaende af to Delegerede fra hvert Konsulat for sammen med Selskabet at udarbejde en ny Takst.

Det er udenfor al Tvivl at Kaïanlægget vil blive af stor Betydning for Skibsfarten, og betydelig lette dens Byrder, hvis man kan blive enig om en rimelig Takst.

Indtil denne er bleven fixeret, vil det maaske være heldigst at lade og losse paa Stambulsiden, hvor Kaïanlægget endnu ikke har begyndt, og hvor de gamle Takster altsaa fremdeles er gjældende.

Fra Distriktets Vicekonsuler meddeles, at Gallipoli og Samsun i Aarets Løb ikke er besøgt af noget af de Forenede Rigers Skibe; men derimod har Salonika været besøgt af 11 norske Dampskibe dr. 6 392 Tons og af 4 svenske dr. 1 993 Tons; Kanea af 2 svenske Dampskibe dr. 986 Tons, og Dardanellerne af 6 norske Dampskibe dr. 1 958 Tons og af 5 svenske dr. 2 490 Tons.

Den i forrige Aarsberetning omtalte Konkurrencelinie med Østerrigske Lloyd mellem Triest—Konstantinopel og mellemliggende Havne, til hvilken 3 norske og 1 svensk Dampskib var bleven engageret, ophørte af Mangel paa Penge allerede efter tre Maaneder, og der er ingen Udsigt til at de Forenede Rigers Skibe i den nærmeste Fremtid paany vil kunne blive anvendt i Fragtfart.

Endelig finder Generalkonsulatet at maatte henlede Tilreisendes Opmærksomhed paa Nødvendigheden af ved Reise til Tyrkiet at lade Passene visere af tyrkisk Konsul samt ikke at medtage Revolver, Bøger, Fotografier eller Tegninger — da man ellers resikerer Ubehageligheder og at faa disse Gjenstande konfiskeret.

Som sædvanlig udkommer Statistiken først i Juni, da samme vil blive det kongelige Departement tilstillet.

Otto Steenbock.

Montevideo (Uruguay).

Beretning dateret 14 Februar 1895.

Fra fremmede Lande ankom til Hovedstationen med Ladning 29 norske Skibe dr. 19 414 Ton og i Ballast 11 dr. 6 101 Ton. Til Vicekonsulstationen ankom fra fremmede Lande med Ladning 4 norske Skibe dr. 1 459 Ton og i Ballast 1 dr. 258 Ton. Ialt 45 dr. 27 232 Ton, hvoraf Dampskibe 4 dr. 2 877 Ton. Bruttofragter: Hovedstationen Kr. 427 227, Vicekonsulatet 36 037, ialt 463 264.

Til fremmede Lande afgik fra Hovedstationen med Ladning 20 norske Skibe dr. 10 989 Ton og i Ballast 24 dr. 18 950 Ton. Fra Vicekonsulatet afgik til fremmede Lande med Ladning 1 norsk Skib dr. 258 Ton og i Ballast 3 dr. 1 017 Ton. Ialt 48 dr. 31 214 Ton, hvoraf Dampskibe 3 dr. 2 072 Ton. Bruttofragter fra Hovedstationen Kr. 233 922, fra Vicekonsulatet 11 804, ialt 245 726.

Af svenske Skibe ankom 9 dr. 3 871 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Kr. 1 901.09, ved Vicekonsulatet Kr. 80.96. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Kr. 163.96, ved Vicekonsulatet Kr. 81.84. Ialt tilfaldt Konsulen Kr. 2 065.05. Expeditionsafgifter af norske Exp. Kr. 558.15, svenske Kr. 79.25.

For Havari eller Ordre ankom 20 norske Skibe dr. 15 527 Ton.

Af norske Skibe ankom i Aaret med Ladning: Fra Nordamerika 12 Seilskibe dr. 8 782 Ton, England 8 do., 6 723 T., Brasilien 3 do., 652 T., Spanien 2, 630 T., Frankrige 1, 569 T. Endvidere fra England 2 Dampskibe, 1 579 T., og fra Argentina 1 do., 479 Ton.

Heraf var 11 ladet med Træ, 10 med Stenkul, 2 med Salt, 2 med Stykgods, 2 med Yerba Mate, 1 med Petroleum, 1 med Sukker.

I Ballast kom fra Brasilien 6 Seilskibe dr. 2 852 Ton, og fra Argentina 4 do. dr. 2 430 T. samt 1 Dampskib dr. 819 T.

Med Ladning afgik til England 6 Seilskibe dr. 4 336 Ton, Brasilien 7 do., 2 003 T., Belgien 2, 769 Ton, forenede Stater 1, 1 530 T., Frankrige 1, 329 T., Argentina 1, 724 Ton. Derhos til Brasilien 2 Dampskibe dr. 1 298 Ton.

Heraf var 4 lastet med salte Huder, 3 med Ben og Benaske, 3 med Mais, 3 med Talg og Kjød, 2 med Hvede, 2 med Stykgods, 1 med Huder og Uld, 1 med Salt.

I Ballast afgik 20 Seilskibe til Argentina dr. 15 257 Ton, 2 til Australien dr. 1 853 Ton, 1 til Ostindien dr. 1 066 Ton, samt 1 Dampskib til Argentina dr. 774 Ton.

Derhos blev Hovedstationen i Aaret anløbet af 13 norske Seilskibe for at søge Ordre (deraf et paa 1 552 Ton, der ankom fragsøgende fra England

i Ballast) 5 for at antage eller aflevere Lods, et for at proviantere og et for at reparere Skade.

Følgende Tabel viser den norske Skibsfart paa Distriktets Konsulsstationer i de 5 sidste Aar:

Norske Skibe.	1890.		1891.		1892.		1893.		1894.	
	Ant.	Reg.-Tons.	Ant.	Reg.-Tons.	Ant.	Reg.-Tons.	Ant.	Reg.-Tons.	Ant.	Reg.-Tons.
I. Ankomne:										
Med Ladning . . .	155	127 796	89	73 425	52	32 892	47	29 404	33	20 873
I Ballast	3	1 248	7	2 236	4	885	10	2 724	12	6 359
Ialt	158	129 044	96	75 661	56	33 777	57	32 128	45	27 232
II. Afgaaede:										
Med Ladning . . .	34	17 745	27	12 326	25	13 176	24	8 873	21	11 247
Ballast	128	112 321	75	70 134	36	24 807	28	17 719	27	19 967
Ialt	162	132 066	102	82 460	61	37 983	52	26 592	48	31 214

Ogsaa i 1894 var Skibsfarten paa Distriktet fremdeles nedgaaende. Nedgangen var for de med Ladning ankomne norske Skibe 41 pCt. Derimod viser de med Ladning afgaaede en Tilvæxt af 27 pCt. Nedgangen maa især tilskrives den store Forøgelse af ankomne Lastedampskibe, der bringer Stenkul til saa lave Fragter, regnende paa fordelagtige Returfragter, at Seilskibene ikke kan konkurrere med dem. Udslibningen tiltager hvert Aar, og man kan trygt forudsige, at om en ikke fjern Fremtid Uruguay vil blive regnet blandt de mere betydelige af de sydamerikanske eksporterende Lande.

Følgende Tabel viser Bruttofragter af lossede og ladede norske Skibe i Distriktets Konsulsstationer i de sidste 5 Aar:

Norske Skibe.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.
Indgaaende Fragter i Kroner	4 455 661	1 702 908	783 125	573 391	463 264
Udgaaende — —	353 491	223 442	285 429	212 450	245 726
Tilsammen Kroner	4 809 152	1 926 350	1 023 534	785 841	708 990

Tabellen viser en Nedgang for ankommende norske Skibe af Kr. 110 127 eller ca. 24 pCt., men en Tilvæxt for de med Ladning afgaaede af Kr. 33 276 eller ca. 15³/₄ pCt.

Nedenstaaende Opgave viser saavel ind- som udgaaende Fragter, beregnet i shilling og pence pr. Reg.-Ton, i Gjennemsnit indkasseret af norske Skibe eller sluttet i 1894.

Norske Skibe.	Skibenes		Fragt pr. Reg.-Ton i shilling og pence.			
	Antal.	Reg.- Tons.	1894.	1893.	Forø- gelse.	For- mind- skelse.
I. Ankomne til Hoved- stationen. Seilskibe.			sh. d	sh. d	sh. d	sh. d
Træ fra Nordamerikanske Havne	11	8 058	32 10	33 6		8 5
Petroleum fra — —	1	724	27 7	26 4	1 3	8 5
Stenkul - engelske Havne	8	6 723	17 3	20 1		2 10
Salt - Cadiz	2	630	15 10	18 2		2 14
Stykgods - Marseille . .	1	569	19 8	23 7		3 11
Sukker - Pernambuco .	1	329	28 11			
Yerba Mate - brasilianske Havne	2	323	21 8	17 8	4 0	
Dampskibe.						
Stenkul fra engelske Havne .	2	1 579	14 1			
Vice konsulsstationen i Paysandú. Seilskibe.						
Stenkul fra engelske Havne .	2	768	28 6	31 2		2 8
Salt - Cadiz	1	348	21 7	28 4		6 9
Stykgods - Marseille . . .	1	343	30 4			
II. Afgaaede fra Hoved- stationen. Seilskibe.						
Salte Huder til Kanalen f. o.	4	1 184	45 9			
Huder og Uld - — -	1	485	34 0	38 7		4 17
Ben og Benaske - — -	2	1 214	24 3	25 0		9 0
Hvede - — -	2	2 551	27 5	24 4	3 1	
Ben og Benaske - Nordamerika	1	1 530	12 5			
Mais - Rio Janeiro .	3	886	22 7			
Talg og Kjød - — .	2	623	28 11	19 3	9 8	
Stykgods - Rio Grande .	1	336	20 10	15 8	5 2	
Salt - Paranagúa .	1	158	17 8	23 11		6 3
Dampskibe.						
Stykgods til Rio Janeiro . .	1	479	16 8			
— - Bahia (Fragt pr. Maaned)	1	819	15 10			
Vice konsulsstationen i Paysandú. Seilskibe.						
Huder og Uld til Kanalen f. o.	1	258	50 5	42 0	8 5	

Paa norske Skibe paamønstredes 29, afmønstredes 22 og rømte 8 Mand.

Paa herværende Barmhjertighedshospital indlagdes fra norske Skibe 15 Mand.

Maanedshyrerne for de her paamønstrede Søfolk var i Aaret: For Styrmand Kr. 72—75, Baadsmænd Kr. 60, Kok og Stuart 63—68, Matros 45—54, Letmatros 27—45.

De norske paa- og afmønstrede Søfolks Alder var i 1894: 3 Mand 17 Aar, 3 19 Aar, 2 21 Aar, 4 22 Aar, 3 23 Aar, 3 25 Aar, 5 26 Aar, 2 30 Aar, 1 31 Aar, 1 32 Aar, 1 34 Aar, 1 35 Aar, 1 53 Aar.

Til Sømandsmissionen i Buenos Aires indkom i frivillige Bidrag ø 33.50 = Kr. 129.31.

Sam Blixén.

Livorno.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hoved- stationen	8	3 197	-	-	8	3 197	-	-	Lire 18 081
- Norge til Vicekon- sulsstationerne . .	26	8 784	-	-	26	8 784	-	-	og £ 4 594
- andre Lande til Ho- vedstationen . . .	13	9 695	-	-	13	9 695	-	-	Lire 159 879
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	5	7 370	-	-	5	7 370	-	-	-
Ialt	52	29 046	-	-	52	29 046	-	-	itLire177960 og £ 4 594
II. Afgaaede:									
Til andre Lande fra Ho- vedstationen	11	4 691	10	8 201	21	12 892	-	-	itLire 967
- andre Landefra Vice- konsulsstationerne .	19	6 529	12	9 625	31	16 154	-	-	itLire1038
Ialt	30	11 220	22	17 826	52	29 046	-	-	2 005

Af svenske Skibe ankom 3 dr. 1 815 Ton.

Erlagte Konsulatsgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Lire 967—29, ved Vicekonsulaterne Lire 1 037—50, hvoraf tilfaldt Konsulen Lire 518—75. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Lire 124—90. Ialt tilfaldt Konsulen Lire 1 610—94. Expeditionsafgifter af svenske Exp. Lire 8—80.

Aarsberetning dateret 14 Marts 1895.

I afvigte Aar vare Fragtsatserne som følger: til Østersøen med Marmor 25 à 35 sh. Stg., Stykgods 30 à 40 idem pr. 1 000 Kg.; til London med Olie i Fade 25 sh. Stg. pr. 1 000 Kg., do. i Kasser 7 Pence pr. half chest, Marmor Plader 12 sh. 6 d, do. Blokke 15 à 20 sh. pr. 1 200 Kg., andre Varer 17 sh. 6 d à 25 sh. pr. 1 000 Kg.; til øvrige Havne af Storbritannien med Olie i Fade 27 sh. 6 d à 30 sh. pr. 1 000 Kg., Maccheroni 17 sh. 6 d pr. 40 Kubikfod; til Amerikas forenede Stater med Marmor Blokke 20 sh. Stg. pr. 1 200 Kg., Succade 20 sh. pr. 40 Kbf., Sæbe 25 sh. pr. 1 000 Kg.

Mange skandinaviske Fartøier har fundet bedre Regning ved enten at gaa til Sortehavet, eller til Trapani for at laste Salt.

Den norske Handel med Distriktet har i 1894 været ganske livlig.

Klipfisk. Af Klipfisk ankom til Livorno direkte fra Norge 756 Tons, af hvilke 591 Tons fra Bergen, og 165 fra Christianssund, foruden de mange Bundter som stadig importeres hertil fra Genua, men Kvantumet kan ikke kontrolleres.

Til Civitavecchia ankom der 26 norske Dampskibe fra Bergen, som lossede 4 402 Tons Klipfisk. Den store Tilførsel af denne Fiskesort fra Norge til Civitavecchia, som derved forsyner de romerske Provindser, virker ufordelagtig paa Livornos Marked, som i forrige Tider udelukkende forsynede med Tørfisk den pavelige Stat.

Klipfiskpriserne har under Løbet af sidstleden Aar undergaaet betydelige Fluktuationer, fra £ 68 pr. 100 Kg., faldt de ned til £ 54; de, der saaledes havde kjøbt til førstnævnte Pris, blev siden udsat for betydeligt Tab.

Detailprisen i Civitavecchia af Klipfisk af den Del som efterblev til lokal Forbrug, angives af Vicekonsulen at være fra 30 à 25 centimes pr. Kg. efter Kvaliteten.

Rundfisk. Af denne Fiskesort indførtes til Livorno i 1894, omtrent 250 Tons, af hvilke 70 Tons med Dampskib fra Bergen, 100 Tons ca. via Hamburg, og det Resterende fra Genua, men den sidste Andel kan ei saa nøie opgives.

Prisen af Rundfisk i afvigte Aar varierede fra £ 100 à £ 68 pr. 100 Kg., ifølge Kvalitetens Beskaffenhed.

Vaarsild. Der kom fra Bergen 120 Tønder af udmærket Kvalitet, som fandt almindelig Bifald; man havde paa dette Marked i lang Tid ikke seet en saa vakker Sort Sild, stor og sølvvid, som det her forlanges. Partiet solgtes en detail udmærket godt à £ 38 pr. Tønde.

Levertran. Der importeredes hertil paa indirekte Vei flere mindre Partier, deriblandt den 15 Juni 20 Tønder fra Hamburg pr. Damper Girgenti.

Af fremmede Fiskesorter indførtes i Livorno under Løbet af 1894, følgende:

Fra Newfoundland: Klipfisk 12 090 ca. english Kvintals; Prisen stilledes for St. John (tør Fisk) 19 à 20 sh. Std. pr. eng. Kvintal; for Labrador (fed Fisk) 15 sh. 6 d à 16 sh. 6 d.

Fra Cornwall: Saltet Sild, „Pilchards“, ca. 3 000 Tønder imod 5 000 i 1893.

Fra Great Yarmouth: Røget Sild, „Herrings“ 35 000 Barrels. Endelig presset Sild, „Sardina prensada“, fra Spanien, „Tantere“, Tonno, fra Sicilien, Sardinien og Tripoli, samt andre mindre Fiskesorter hvormed dette Marked altid er forsynet.

Jeg har desværre kun lidet trøstende at berette angaaende Handelen mellem Sverige og Livornos Konsulsdistrikt, som beklageligen vedvarer at holde sig i en indskrænket Virkekreds.

Trælaster. I forrige Aar ankom hertil et svensk Seilskib fra Hernösand med ca. 800 Tylvter Planker, 8 Centimeter i Tykkelse og 23 Centimeter i Bredde; Detail Prisen opgives à £ 70 à 75 pr. Dusin. Dernæst ankom et engelsk Dampskib, „Louse II.“ med omtrent 2 000 Tylvter Planker, som detailleres à £ 59 à 69 pr. Tylvt 3 $\times$ 9 14 Fod.

Et italiensk Seilskib bestemt til Livorno med Trælaster, strandede ved Hernösand; Ladningen blev hjerget og solgt paa Stedet. Af de fortrinlige svenske Furu Bjælker var der i 1894 ingen Tilførsel; Prisen af gammelt Oplag angives til £ 55 pr. Kbm.

Som forhen anmærket, er Forretningen med Trælaster fra Sverige meget hemmet ved Indførsel af Trævarer fra det Adriatiske Hav, og ved „Pitch-pine“ fra Nord-Amerika.

Tjære. Fra Wasa ankom hertil med norsk Skonnert „Marie“ Capt. Pihl, 500 Tdr. finsk Tjære, samt 180 Fade med Damper over Hamburg. Denne Artikel forhandles à £ 33 à 35 pr. fuld Tønde. Archangel Bøg sælges à £ 17½ à 18½ pr. 100 Kg., Thara Fad 16 %, minus 4 % Diskonto og Courtage.

Til Vicekonsulsstationen i Civitavecchia indførtes intet svensk Produkt, med Undtagelse af 191 515 Kgr. gammelt svensk Jern; Prisen ubekjendt.

Vexelkursen i Livorno 1894:

	Juli 1894.	Decbr 1894.
Tydskland pr. 100 Rm. Sigt.	136.60 à 137.60—	131.40 à 131.00
London pr. £ id.	27.85 à 28.20—	26.95 à 26.80
Frankrige pr. 100 Fres. id.	110.70 à 112.20—	107.40 à 106.30

Harald Kield Stub.

Breslau.

Aarsberetning dateret 23 Marts 1895.

De Forhaabninger, der stilledes til Udviklingen af de økonomiske Forhold i forrige Rapport, er kun for en Del opfyldt og Trykket paa Næringslivet har kun skaaet nogle Gebeter, hvoraf især kan nævnes:

Bankfaget. I Modsætning til næsten alle andre Næringer bragte Aaret her stort Liv under Indflydelse af den russisk-tydske Traktats Ikrafttræden. Alle de Forventninger som, navnlig i dette Konsulatdistrikt maatte stilles til denne Traktat fandt sit Udtryk i talrige og betydelige Kjøb af Industripapirer, hvilke nærmest maatte nyde godt af Traktaten. Denne Oplivelse af Børsforretningen blev iøvrigt og nærmest befordret af en Overflod paa Penge, der var af en uhørt Billighed og Varighed. Rigsbankens Diskontosats var i Gjennemsnit kun lidt over 3 pCt., medens Rentefoden i det aabne Marked i Gjennemsnit var $1\frac{3}{4}$ pCt., delvis endog betydeligt mindre. Bankernes Afsslutninger viser ringere Rentesatser, men større Gevinst af Effekthandelen og ialfald større Omsætning. Børsernes Fasthed er hidtil ogsaa vedblevet i det nye Aar og synes at ville vare uagtet Nødtilstanden i de fleste Industrier.

I saadan Nødtilstand befinder sig Jernhytterne og Valseværkerne. Priserne for Jernbanemateriel og Bygningsjern var saa trykkede, at de kun gav svagt Udbytte; Ordres fra Rusland kunde i dette Distrikt alene sikres ved vidtgaaende Prisindrømmelser. I denne Industri har man gjort sig altfor store Forventninger om Virkningen af Traktaten med Rusland; denne har dog skaffet nogle Værker Beskæftigelse.

Kulgrubedriften forbliver altid den mest lønnende Del af Bjergindustrien, som ogsaa fremgaar af Udbyttet for rene Kulgruber og saadanne Bjergværker, der forføier over store Stenkulsgruber. Zinkhytterne led under yderligere Prisnedgang.

Textil- og Spinneriindustrien havde, for Bomulds Vedkommende, et middels Aar. For Linspinderne var Aaret derimod tabbringende i større Grad end i mange tidligere Aar, og vedkommende Aktieselskaber udviser ret betydelige Driftstab.

Porcellænsmanufakturerne lider under overdreven Konkurrence. Speilglasmanufakturerne har dannet et eget Syndikat for at forebygge videre Prisnedslag. Uldforretningen fremviste atter den tilsyneladende ikke ophørende Tilbagegang i Markedstillørslerne. Statistiken viser en vedvarende Indskrænkning af Produktionen og Priserne, der i 1894 atter var meget slette, gjør det forstaaeligt, at Landbrugere stedse mere vende sig fra Faareavl. Klædesindustrien kjæmpede med meget trykkede Priser, og Exporten udeblev, især til Amerika.

Rederiforretningen bedredes lidt under Indvirkning af noget gunstigere Vandstand i Oderen.

Maskinbygning ligger nede; mod Forventning har Handelstraktaten med Rusland kun bragt bedre Beskæftigelse for Landbrugsmaskiner. Bygning af Jernbanevogne fandt tilstrækkelig Sysselsættelse, men Priserne lader meget tilbage at ønske.

I Cementindustrien frembragte den i 1893 sluttede Konvention væsentlig bedre Priser, hvilket fremgaar af Dividenderne for vedkommende Selskaber, og man har Tiltro til en videre gunstig Udvikling af denne Branche. De kemiske Industrier arbejdede med gode Resultater. Cellulose- og Træstoffabrikerne viser temmelig afvigende Resultater. Medens rationelt indrettede og ledede Cellulosefabriker opviser de bedste Resultater, har de øvrige Fabriker ligesom Træstoffabrikerne en stærk Kamp alene for at kunne bestaa.

Bryggeribedriften kan opvise et ret gunstigt Aar. Raastoffene i Humle og Byg var overordentlig billige; dog lod Konsumenten paa Grund af det økonomiske Tryk tilbage at ønske. Spritfabrikerne har ikke arbejdet ugunstigt. Priserne for raa og rensset Spiritus var uhørt lave.

For Sukkerindustrien var Aaret det sletteste der nogensinde er oplevet. Fra Aaret 1893 gik store Mængder Sukker over paa 1894, hvorhos det sidste havde en Roehøst, der navnlig i Sukkergehalt var sjelden gunstig. De herværende Sukkerforraad antog derfor Forhold, der maatte ødelægge Priserne; disse har nu forlængst overskredet Grændserne for Produktionsomkostningerne. I dette Konsulatsdistrikt er der neppe en Fabrik, der vil afslutte Aaret uden mere eller mindre betydeligt Tab. Industriens Fremtid er usikker, da Intet vides om Udsigterne til den begjærte Forhøielse af Exportpræmierne, og heller ikke om der kan ventes en Indskrænkning i Roedyrkningen. Fra Landbruget havde Aaret 1894 endnu mere end 1893 Præget af de agrariske Bestræbelser. Det kan ikke nægtes, at denne Næringsvei i 1894 havde hidtil ukjendte Vanskeligheder at imødegaa, der maatte føles saameget stærkere, fordi allerede de tidligere Aar havde været mindre gunstige. Høsten var i det Hele ikke ilde, men de usædvanlig lave Priser for Korn og Spiritus bragte Tab for Produktionen af Byg og Poteter, uden at der blev Modvægt i de øvrige Produkter. De, der har dyrket Roer, havde forholdsvis godt Udbytte; men ogsaa dette vil i Fremtiden blive stærkt forringet ved Prisnedgang paa Grund af de lave Sukkerpriser. De Anstrengelser, der gjøres for at lette Landmændene, og som foruden paa Rentenedsættelse især maa gaa ud paa en Bedring og saavidt muligt Stabilisering af Produkternes Priser, udmunder i det bekjendte Kanitzske Andragende om Indførelse af Statsmonopol for Kjøb og Salg af Korn og Ønsket om Exportpræmier for Sukker og Spiritus. Skjøndt disse Ideer har fundet stærk Anklang langt udenfor de interesserede Landmænds Kreds, lader det sig ikke afgjøre, om og hvorvidt saa er Tilfældet i de tonegivende Regjeringskredse; følgelig bliver Stillingen nu som før høist prekær.

Kjendemerkerne paa Forretningsaaret var uhørt lave Varepriser, utilstrækkelig Beskæftigelse for Arbeidsklassen, samt paa Grund af det manglende Erhverv vanskelige og ulønnende Forretninger. De i 1893 stillede Forhaabninger om en gunstig Udvikling af de økonomiske Forhold er kun odfyldt inden meget beskedne Grændser og det maa desværre slaaes fast, at ogsaa det paabegyndte Aar neppe synes at give Tegn til snarligt Opsving.

Konsumenten af Fisk synes at ville kunne indføres varigt og stigende i de brede Lag af Samfundet. Især er det Hlyse, der finder stort Bifald i Tilbudet

som saakaldte Fiskekoteletter, og det er vel ikke umuligt, at der ved energiske Manipulationer kan gives denne Forretningsgren en gunstig Impuls. Den Hyse, som her kommer til Salg, er antagelig hidtil især fra Nordsøen.

v. Wallenberg-Pachaly.

St. John's (Antigua).

Aarsberetning dateret 26 Februar 1895.

Til Hovedstationen ankom 4 norske Seilskibe dr. 1 562 Ton, hvoraf med Ladning 3 dr. 1 067 Ton, alle fra fremmede Steder. Erlagt Konsulat-afgift £ 5—10. Bruttofragter £ 1 435.

Til Vicekonsulatet St. Kitts ankom med Ladning 2 norske Skibe dr. 3 093 Ton, hvoraf 1 Dampskib dr. 1 080 Ton. Af disse afgik et i Ballast og et med Restladning. Konsulatafgifter £ 3. 15. 6. Bruttofragter for det ene Skib £ 300.

Sukkerexporten vil blive betydelig mindre end i 1893. Det Høieste vil blive 25—30 000 Tons. Passende Seilskibe vil finde Fragt fra Mai til September med Sukker og Molasse til de forenede Stater.

Betydelige Mængder Logwood kan udskibes fra Antigua. I forrige Maaned blev to norske Barkskibe ladet med Logwood for England, og flere Skibe vil blive begjæret. Der er ingen Forandring i Skibsudgifterne, 1 sh. pr. Ton af indtagne eller udlossede Varer.

Importen fra Amerika bestaar af Korn og Mel, Mais, Flesk, Kjød, Fedt, Bohave, Kjøreredskaber, Smør, Trælast, Tagspaan, raffineret Sukker, Tobak etc.

Fra England Maskiner, Jernvarer, Uldvarer, Bomuldsvarer, Silke-, Lin- og Lædervarer, Vin og Brændevin, Guldsmedarbeide etc.

Fra Britisk Amerika, Mel, Klipfisk, nedlagt Fisk, White pine og Spruce, Havre, Stav, Tøndebaand etc.

Tyske Varer udskibes gennem engelske Huse.

Vort bedste Husholdningssmør indføres nu fra Kjøbenhavn. Norge og Sverige vil kunne finde et Marked for Klipfisk nedlagt (pickled) Fisk, Fyrstikker, Trælast etc.

Helbredstilstanden har i Aaret været god paa alle Læger.

F. Melchertson.

Riga I.

Aarsberetning dateret 25 Marts 1895.

Udstrækningen af den norske Skibsfart paa Distriktet sees af følgende Tabel:

Norske Fartøier.	Med Ladning				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragt i Kroner.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.					
	Ant	Tons.	Ant	Tons.	Ant.	Tons.	Ant	Tons	Ant.	Tons.	Seilskibe.	Dampskibe.
I. Ankomne.												
Fra Norge til Hovedstationen	10	1 042	12	3 444	-	-	-	-	22	4 486	12 460	50 600
- Norge til Vicekonsulsstationerne	3	182	9	1 690	-	-	-	-	12	1 872	3 500	21 700
- andre Lande til Hovedstationen	44	17 782	14	11 586	2	587	11	5 859	71	35 814	420 360	215 300
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	14	5 627	16	6 484	2	151	32	11 016	64	23 278	177 000	104 900
Ialt	101	24 633	51	23 204	4	738	43	16 875	169	65 450	613 320	392 500
II. Afgaaede.												
Til Norge fra Hovedstationen	1	65	1	333	4	756	-	-	6	1 154	700	4 200
- Norge fra Vicekonsulsstationerne	-	-	1	177	7	2 396	2	321	10	2 894	-	1 800
- andre Lande fra Hovedstationen	50	18 238	29	14 313	1	351	8	6 495	88	39 397	169 130	184 460
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	10	2 796	47	15 729	2	768	9	3 432	68	22 725	22 950	175 850
Ialt	61	21 099	78	30 552	14	4 271	19	10 248	172	66 170	192 780	366 310

Af svenske Skibe ankom 391 dr. 125 129 Ton.

For Ordre ankom 1 norsk Skib dr. 66 Ton, hvorhos det norske Hvalfangerfartøi „Hekla“ dr. 214 Ton besøgte saavel Riga som Libau med en Udstilling af arktiske Produkter ombord.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Rubler 1 319.99, ved Vicekonsulaterne Rubler 823.66, hvoraf tilfaldt Konsulskassen R. 411.83. Af svenske Skibe ved Hovedstationen R. 1 026.24, ved Vicekonsulaterne R. 2 713.25, hvoraf tilfaldt Konsulskassen R. 1 356.62. Expeditionsafgifter af norske Exp. R. 71.90, svenske R. 76.90.

Paa norske Skibe paamønstredes 37 og afmønstredes 54 Mand.

Konsulatets Kontor er fra 15 Februar tilflyttet No. 15 grosse Schlosstrasse, aabent 10—4.

Den norske Skibsfart paa Distriktet aftog i Antal med 25 Skibe, men tiltog i Drægtighed med 5 072 Ton. Sammenlignet med Skibsfarten i 5 Aarsperioden 1890—94 viser den norske Skibsfart i 1894 en Nedgang i Antal af 9 Skibe, men en Tilvæxt i Drægtighed af 8 323 Ton.

Af Distriktets Havne besøgttes Riga af 93 norske Skibe dr. 40 299 Ton, Libau af 66 dr. 23 049 Ton, Pernau af 2 dr. 365 Ton og Windau af 8 dr. 1 737 Ton.

Til samtlige de Havne i Distriktet, hvor de forenede Riger har Konsulater, ankom i 1894 ialt 3 138 Skibe dr. 1 630 173 Ton mod i 1893 2 556 dr. 1 314 924 Ton. Af de ankomne var 743 tyske, 723 danske, 665 engelske, 391 svenske, 382 russiske, 169 norske 39 hollandske og 26 andre. De norske Skibes Andel i den samlede Skibsfart var i 1894 5.39 % af Antallet og 4.01 % af Drægtigheden mod i 1893 resp. 7.59 % og 4.59 % og i 5-Aarsperioden 1889—93 14.09 % og 7.88 %, samt i Perioden 1884—88 13.7 % 8.42 %.

Sammenholdt med Søfarten paa Distriktet i 1893 viser Søfarten 1894 en Tilvæxt i ankomne Skibes Antal af 582 og deres Drægtighed af 315 254 Ton, og sammenholdt med Middeltallene for de to Femaarsperioder 1884—88 og 1889—93 en Nedgang i Antallet af Skibe af resp. 806 og 52, men en Tilvæxt i Drægtigheden af resp. 277 773 og 178 932 Ton. Af fremmede Landes til Distriktet ankomne Skibe indtager de danske anden Plads i Drægtighed næst efter de engelske. De danske Skibes Antal var i Perioden 1884—88 14.19 %, 1889—93 16.87 % og i 1894 23.01 % af det samlede Antal ankomne Skibe. Deres Andel af den samlede Drægtighed var i samme Aar resp. 13.69, 18.67 og 26.16 % af den samlede Drægtighed.

Den væsentligste Grund til, at de forenede Rigers Skibe endnu ikke har kunnet gjenerhverve den Stilling i Søfarten paa Distriktet, som de indtog for nogle Aar siden, ligger deri, at Kornhandelen har taget en forandret Retning, idet de største Afskibninger af russisk Korn til norske og svenske Havne nu sker fra det sorte Havs Havne og ikke fra Østersøen. Hvorvidt en Forandring heri kan være at vente, hvad Exportørerne hersteds endnu haaber, turde være for tidligt at bedømme.

Fra Norge ankom i 1894 til Distriktet med Ladning 34 norske Skibe dr. 6 358 Ton mod 75 dr. 13 564 Ton i 1893 samt 5 svenske Skibe dr. 1 241 Ton. Til Norge afgik med Ladning 3 norske Skibe dr. 575 Ton mod 7 dr. 1 672 Ton i 1893, samt 5 svenske dr. 1 657 Ton.

Af de til Distriktet med Ladning ankomne norske Skibe medførte 45 Fiskevarer, 35 Farvetræ, 10 Stenkul og Kokes, 9 Kridt, Ler og Sten, 6 Salt, 5 Harpix, 5 Svovkis, 2 Stykgods, 1 Kobber, 1 Bomuld, 1 Jern, 1 Papirmasse, 1 Plouge. Af de afgaaede udførte 67 Trævarer, 35 Korn, 23 Klid og Oliekager, 5 Stykgods, 5 Olie samt 4 Hamp og Lin.

Af de fra fremmede Lande med Ladning ankomne norske Skibe ankom fra Tydskland 1, Danmark 3, Storbritanien 23, Nederlandene 2, Belgien 2, Frankrige 3, Spanien 1, Italien 1, Sortehavshavne 6, Amerika 39 og Venskabsgerne 1. Til fremmede Lande afgik med Ladning følgende: Til Tydskland 15, Danmark 15, Storbritanien 72, Nederlandene 8, Belgien 5 og Frankrige 15.

Følgende Fragter noteredes: Bord og Planker pr. Standard: tyske Østersøhavne Rm. 19 à 21. do. Nordsøhavne Rm. 24 à 26, Belgien frcs. 25 à 28, Nordfrankrige frcs. 28 à 32, Vestfrankrige frcs. 33 à 34, Englands Østkyst sh. 18 à 22, do. Sydkyst 22 sh. 6 d à 24 sh., do. Vestkyst 22 sh. 6 d à 25 sh.; Bjelker pr. Load: Englands Østkyst 6 sh. 6 d à 7 sh. 6 d, do. Sydkyst 8 sh. à 8 sh. 6 d, do. Vestkyst 8 sh. 6 d; Lægter pr. Favn: Englands Østkyst 35 sh. à 40 sh., Sydkyst 40 sh. à 45 sh., do. Vestkyst 32 sh. 6 d à 40 sh.; Aspetræ pr. Kbf.: Østsverige

14 à 20 Øre, Norge 18 Øre, tyske Østersøhavne pf. 16 à 18, do. Nord-søhavne pf. 18 à 22; Pibestav pr. Mille: Portugal £ 18; Rug pr. 2 000 Kg.: Sveriges Øst- og Sydkyst Rm. 10 à 14, do. Vestkyst Rm. 12 à 15, Danmark Rm. 11 à 14; Havre pr. 2 000 Kg.; tyske Østersøhavne Rm. 8 à 12, pr. Kvarter; Englands Østkyst 10½ d à 1 sh.; Klid pr. 2 000 Kg.; Sverige Rm. 16 à 18; Hamp pr. Last: Sveriges Østkyst Rm. 20, do. Vestkyst Rm. 23 à 25, Norge Rm. 24 à 25, pr. Ton: Englands Sydkyst 17 sh. 6 d à 20; Oliekager pr. 2 000 Kg.: Sverige Rm. 6½ à 7½, tyske Østersøhavne Rm. 5 à 6½, pr. Ton: England 7 sh. 6 d; Petroleum pr. Fad: tyske Havne pf. 130.

Indførselen til Distriktet af norsk og svensk Sild var 130 275 Tdr. mod 217 760 Tdr. i 1893. Deraf indførtes til Riga 54 702 Tdr., Libau 69 423, Pernau 1840 og Windau 4 310 Tdr. Af Indførselen var 61 753 Tdr. norsk og 68 522 Tdr. svensk Sild mod resp. 160 223 og 57 537 Tdr. i 1893. Den til Riga fra Norge indførte Sild var 16 271 Tdr. Fedsild, 11 588 Tdr. Vaarsild og 6 389 Tdr. Slosild. Af skotsk Sild indførtes i 1894 til Riga 26 822 Tdr. og til Libau 89 656 Tdr., ialt 116 478 Tdr. mod 129 195 i 1893. Derhos indførtes til Riga 1894 214 Tdr. hollandsk Sild.

Nedenstaaende Tabel viser fra hvilke Steder den til Riga ankomne Sild er indført, og det Resultat, den har givet efter Vragningen:

Norsk Sild.	Før Vragningen.	Efter Vragningen.	I.	II.	III.	IV.	Bedærvet.
Fra Bergen	Tdr. 15 421 ³ / ₄	13 590 ¹ / ₄	-	10 545 ³ / ₄	1 695 ¹ / ₂	1 349	66
- Haugesund	- 7 683	7 144 ¹ / ₄	-	5 452 ³ / ₄	1 669	22 ¹ / ₂	9
- Stockholm	- 2 865	2 607	-	51	2 289	267	25
- Stavanger	- 2 587 ¹ / ₂	2 332 ¹ / ₂	-	2 122 ¹ / ₂	208	2	-
- Ålesund	- 2 422 ¹ / ₂	2 141	-	2 072	66	3	-
- Kjøbenhavn	- 2 139	1 954 ³ / ₄	-	1 070	868 ³ / ₄	16	7
- Stettin	- 1 962 ¹ / ₂	1 806 ³ / ₄	-	1 213 ³ / ₄	547	46	-
- Skudsnæs	- 1 842	1 587	-	1 427	158	2	-
- Karlskrona	- 579	498	-	493	5	-	-
- Langesund	- 401	355	-	331	24	-	-
- Libau	- 177	166 ³ / ₁₆	-	155 ³ / ₁₆	8	3	-
- Lübeck	- 46	40 ¹ / ₂	-	9	31 ¹ / ₂	-	-
- Hjø	- 17	15	-	15	-	-	-
- Pernau	- 10	9	-	-	9	-	-
Tilsammen	Tdr. 38 153 ¹ / ₄	34 247 ³ / ₁₆	-	24 957 ¹⁵ / ₁₆	7 578 ³ / ₄	1 710 ¹ / ₂	107

Svensk Sild.

Fra Lysekil	Tdr. 6 902	6 788 ¹ / ₂	-	6 373 ¹ / ₂	313	102	-
- Göteborg	- 4 982	4 854 ¹ / ₂	-	4 122 ¹ / ₂	713	19	7
- Marstrand	- 2 321	2 287	-	2 270	17	-	-
Tilsammen	Tdr. 14 205	13 930	-	12 766	1 043	121	7
- Lysekil	- 2 144	endnu ikke undergaaet Vragning.					
- Kjøbenhavn	- 200						
Tilsammen	Tdr. 16 549						

Skotsk Sild.	Før Vragningen.	Efter Vragningen.	I.	II.	III.	IV.	Be- dær- vet.
Fra Fraserburg Tdr.	7 961	7 816	-	6 861	953	2	-
- Libau -	3 839	3 817 $\frac{1}{4}$	-	3 480 $\frac{3}{4}$	334 $\frac{1}{2}$	2	-
- Peterhead -	3 453	3 399 $\frac{1}{4}$	-	3 243 $\frac{1}{4}$	156	-	-
- Baltasound -	3 141	2 923	-	1 885	1 024	14	8
- Wick -	2 363	2 318 $\frac{1}{2}$	-	1 951 $\frac{1}{2}$	367	-	-
- Stettin -	1 833 $\frac{2}{3}$ $\frac{5}{2}$	1 783 $\frac{2}{3}$ $\frac{5}{2}$	-	1 414 $\frac{1}{3}$ $\frac{5}{2}$	319 $\frac{1}{4}$	50 $\frac{1}{2}$	3
- Aberdeen -	1 481 $\frac{1}{2}$	1 473 $\frac{1}{2}$	-	1 421 $\frac{1}{2}$	52	-	-
- Stornoway -	1 468	1 462 $\frac{1}{2}$	-	1 283 $\frac{1}{2}$	166	13	-
- Lerwick -	1 281	1 245	-	1 093 $\frac{1}{2}$	151 $\frac{1}{2}$	-	7
Tilsammen Tdr.	26 821 $\frac{9}{32}$	26 238 $\frac{2}{3}$ $\frac{5}{2}$	-	22 634 $\frac{1}{32}$	3 523 $\frac{1}{4}$	81 $\frac{1}{2}$	18
Hollandsk Sild.							
Fra Kjøbenhavn Tdr.	214	209	-	200	9	-	-
Tilsammen Tdr.	81 737 $\frac{7}{32}$	74 624 $\frac{3}{32}$	-	60 557 $\frac{3}{32}$	12 154	1 913	132

Følgende Priser noteredes i Riga, indbefattet Told og andre Omkostninger: Vaarsild, stor, April—Mai Rubel 10 à 10 $\frac{1}{2}$, December R. 10, middels R. 9 à 10 og 9 à 9 $\frac{1}{2}$, smaa R. 8 $\frac{1}{2}$ à 9 og 8 à 8 $\frac{1}{2}$. Norsk Fedsild KKK R. 13 $\frac{1}{2}$ —14 og 10, KK R. 13—14 og 10, K og MK kun i April—Mai R. 11 $\frac{1}{2}$ —12 $\frac{1}{2}$ og 11—12. Svensk Sild, large spent og spent R. 8 $\frac{1}{2}$ —9 og 9—9 $\frac{1}{2}$. Skotsk Sild kun i December, matties R. 13—15 og fulls R. 16—17.

Sidst i 1894 opgaves Beholdningerne af Sild i Riga til 24 064 Tdr., hvoraf 4 715 Tdr. norsk, 9 370 Tdr. svensk og 9 979 Tdr. skotsk, samt i Libau 24 000 Tdr., hvoraf 15 000 svensk og 9 000 Tdr. skotsk Sild. Af norsk Sild var ved Aarets Slutning Lageret i Libau rømmet. Beholdningerne af alle Slags Sild i samtlige Østersøhavne er opgivet til 255 000 Tdr. mod 357 000 Tdr. foregaaende Aar.

Den samlede Indførsel af Sild til Distriktet i 1894, 246 967 Tdr., understiger Indførselen i 1893 med 99 988 Tdr., og Middeltallet i de 5 Aar 1890—94 eller 263 781 Tdr., med 16 814 Tdr. Indførselen af Sild fra de forenede Riger viser en Nedgang af 87 485 Tdr. mod 1893 og 24 363 Tdr. mod Middelfindførselen for nævnte 5 Aar eller 154 638 Tdr. Medens Indførselen fra Sverige i 1894 steg med 10 985 Tdr. mod 1893, aftog den fra Norge med ikke mindre end 98 470 Tdr. Forrige Aars ufordelagtige Sildefiske i Norge finder ogsaa i disse Tal sit Udtryk og paa Grund heraf har de herværende Importører af Sild seet sig nødt til mere end sædvanligt at købe Varen i fast Regning, hvilket Forhold, om det end fra Afskibernes Side var ønskeligt, at det kunde fortsættes, dog turde møde stærk Modstand fra de herværende Importørers Side, der fra umiddelbare Tider har været vant til at erholde Varen i Konsignation. Af ovennævnte Tabel om Resultaterne af Sildevragningen i Riga fremgaar, at Pakningen (Fyldningen) i 1894 udgjorde i Gjennemsnit for norsk Sild 10.25 %, for svensk 1.9 % og for skotsk Sild 2.17 mod resp. 10.43 %, 4.41 % og 1.76 % i 1893.

Da russisk saakaldt Astrachansild ikke her undergaar nogen Vragning, og Tilførselen deraf saaledes unddrager sig al Kontrol, er det yderst

vanskeligt derom at erholde Oplysninger. Af de officielle Opgaver over Transporten fra de indre Dele af Riget af Sild paa de til Riga ledende Jernbaner har jeg dog kunnet udfinde, at i de 5 Aar 1888—92, det sidste for hvilket Opgaver kan faaes, ankom af Astrachansild ialt 11 596 Pud eller i Gjennemsnit aarlig 2 319 Pud, modsvarende 232 Tdr. Paa Grund af de høie Transportudgifter turde Forbruget af den russiske Sild ikke i synderlig stort Omfang strække sig til denne Side af Moskwa og omliggende Guvernementer. Derhos tilfredsstiller ikke Astrachansilden den herværende Befolkning Smag, da den er meget grov i Kjødet og altfor stor, samt paa Grund af mindre god Behandling let bedærvet.

Foruden Sild indførtes i Aaret fra Norge Feltspat og Svovlkis. Efter de af mig førte Antegnelser udførtes til Norge: Fra Riga 19 244 Pud Hamp, 4 338 Pud Lin, 22 803 Pud Slaglinfrø og 4 989 Pud Petroleum. Fra Libau: 20 147 Pud Slaglinfrø.

C. Aug. Titz.

Berlin.

Aarsberetning dateret 27 Marts 1895.

Skjøndt Aaret 1894 ikke har opfyldt alle de Forventninger, der blev stillet dertil er dog en Bedring indtruffet paa flere Omraader. For Tydsklands Vedkommende staar dette for en Del i Forbindelse med den i Aaret i Kraft traadte Traktat med Rusland, skjøndt den Tilstand der var indtraadt ved Afbrydelsen af de gamle Forbindelser, ikke med et Slag kunde forandres. Hele den industrielle Udvikling gaar i den Retning, at de til sin Industri henviste Lande ved de opblomstrende Næringer paa de tidligere Afsætningsomraader stedse faar vanskeligere Kaar og ved Konkurrentsen drives til at arbeide med saa lav Gevinst, at de kun med Vanskelighed kan opfylde de store Fordringer, i Form af Skatter og andre Afgifter, som den moderne Lovgivning til Arbeidernes Bedste stiller til Industrien.

I Aaret nedsatte de forenede Stater, som ved den saakaldte Mc Kinley Bill havde tilføjet Tydsklands Handel et haardt Slag, sine Toldtarifer, hvorpaa Exporten didhen af visse Artikler tiltog. Men den svære Krise, som Unionen for Tiden gennemgaar, hindrer de trufne Foranstaltninger fra ganske at øve sin Virkning.

Om end den tydske Handelspolitik med Traktater mellem de forskellige Lande har vist sig nyttig for visse produktive Samfundslag, kan man paa den anden Side umuligt frakjende den en skadelig Indflydelse paa Landets Modernæring „Landbruget“. Det tydske, som alle den gamle Verdens Landbrug, gennemgaar for Tiden en svær Krise. Det er ikke muligt for

dem at optage den ulige Kamp med de jomfruelige transatlantiske korn-producerende Lande uden at bukke under. Tydsklands jordbrugende Befolkning med Riddergodseierne i Spidsen har derfor sluttet sig sammen for at virke for Beskyttelsesforanstaltninger, og et af Grev Kanitz til den tydske Rigsdag indgivet Lovforslag tilsigter intet mindre end Statsimport-monopol for Korn. Selv om ikke dette Forslag har Udsigt til at gaa igjennem, er det dog saa at sige et Tidens Tegn og viser, at Landbrugernes Klager for en stor Del er berettiget.

Af nedenstaaende Opgaver over visse Varers Partipriser fremgaar, at Kornpriserne stedse er i Nedgang og snart ikke dækker de nødvendige Udgifter til en rationel Kornavl til Landets Behov. Partipriserne for de vigtigste Varer var i Sammenligning med 1893: (hvor intet Andet er bemærket er Opgaverne for Berlin).

		1894.	1893.
		Mark.	Mark.
Rug	1 000 Kg.	117.75	133.65
Hvede	—	136.13	151.54
Havre	—	131.23	157.02
Byg (Breslau)	—	123.83	136.48
Humle (Nürnberg)	—	270.00; 352.50; 412.50	332.23; 484.17
Potetes	—	23.70—37.12	25.49—38.27
Slagtekvæg:			
Hornkvæg (Kjødvægt)	100 Kg.	109.50	99.49
Svin (levende Vægt)	—	101.83	108.97
Kalve (Kjødvægt)	—	99.09	95.30
Faar	—	96.50	80.34
Rugmel	—	15.47	17.69
Hvedemel	—	19.02	21.44
Smør	—	205.31—161.26	208.49—172.16
Raasukker (Stettin)	—	25.04	32.96
Raffinade	—	51.71	60.25
Potetessprit 10 000 L. % Th. 80 %	—	50.89—31.46	53.84—34.72
Roeolie	—	42.82	48.54
Sild, Hamburg, norsk Tønde	150 Kg.	21.67	17.07
do. — skotsk	—	21.66	27.49
do. Stettin, norsk	—	26.67; 26.42; 24.50	23.42; 20.25; 13.25
do. — skotsk	—	23.71; 23.25; 17.08	29.58—19.07
Kaffe, Bremen	100 Kg.	158.71—160.54	163.75—160.13
do. Hamburg	—	162.42; 161.00; 168.53	165.41—173.54
The, Hamburg og Königsberg	1 Kg.	1.25—5.33	1.37—4.00
Ris	100 Kg.	11.54—18.70	13.26—23.88
Fedt	—	79.36	103.07
Raatobak	—	15.25—142.42	16.00; 76.00; 145.00
Huder, München, Oxehuder raa	—	56.67	57.67
Uld, Berlin, nordtydsk	—	215.92	232.17
Bomuld	—	72.36—60.62	76.59—87.95
Hamp	—	32.37—57.17	37.87—51.00
Jute	—	34.53—24.01	31.45—25.18
Jern, bedste skotsk	1 000 Kg.	75.81	74.83
do. engelsk (Middlesbro) No. 3	—	55.70	54.98
do. Lübeck la Stockh. Stangjern	—	204.38	206.67
Bly	100 Kg.	20.80	21.25
Kobber, Mansfelder	—	90.33	101.58
do. udenlandsk	—	87.17	96.33
Zink, Breslau	—	29.91—30.01	33.60—33.27
Tin, Hamburg	—	154.23	192.02

	1894.	1893.
	Mark.	Mark.
Lysolie, amerikansk, Stettin . 100 Kg.	18.07	18.33
do. russk, Lübeck —	18.53	19.36
Stenkul, Berlin, tyske —	20.75—20.00	20.27; 20.63; 20.00
do. — engelske —	17.11	19.39

Arbejdspriserne er ogsaa gaaet noget ned, hvilket viser sig i de Tal, der opgives af nogle af de større industrielle Etablissementer i Rhinegnene og Schlesien. Gjennemsnitslønnen var saaledes t. Ex. ved

	1894.	1893.	1892.
Bochumer Guss-Stahl Verein M.	1 043.20	1 049.40	1 111.60
Dortmunder Union -	1 013.95	1 019.80	1 077.30
Laurahütte -	832.00	848.00	867.00

Hele Tydscklands Import og Export udgjorde:

	100 Kg.		
1894: Export	228 830 188	Værdi M.	3 277 375 000
— Import	320 224 521	—	- 4 605 755 000
1893: Export	213 615 432	—	- 3 244 562 000
— Import	298 155 571	—	- 4 134 070 000

Tydscklands Udførsel til Norge udgjorde i 1894 (i 100 Kg.):

Bomuld og Bomuldsvarer: Bomuldsvæv, ogsaa bleget med Appretur 415, Bomuldsvæv, farvet, trykket 888, Possementmagerarbejde 288, Kniplinger 80; Bly og Blyvarer: Bogtrykkertyper 290; Dröger etc.: Lim 1 175, Anilin og andre Tjærefarvestofte 571, Zinkhvidt, Zinkgraat, Zinksulfithvidt 4 324, Farver og Garvermidler, ikke specificeret 530, chemiske Fabrikater 929; Jern og Jernvarer: Hjørne- og Vinkeljern 27 221, Stangjern 15 103, Jerntraad (ogsaa façoneret) 14 432, Dele af Broer 9 082, Staalliner 1 540, grove Jernvarer 12 812, fine Jernvarer 1 933; Jordarter, Malme, ædle Metaller: Romancement 79 829, Sølv, umyntet 22.91; Lin og andre vegetabiliske Spindestofte undtagen Bomuld: Hamp 16 538; Korn- og Landbrugsprodukter: Rug 33 360, Linfrø 25 450, Frugter, friske 2 402; Haar og Fjær: Sengefjær, rensed 634; Huder og Skind: Oxehuder, saltede 1 297, do., kalkede 835, Huder af Peltsdyr 80; Instrumenter, Maskiner og Redskaber: Pianoer 1 129, musikalske Instrumenter, ikke specificerede 403, astronomiske Instrumenter 133, Lokomotiver og Lokomobiler 68, andre Maskiner, især af Støbejern 17 463, Symaskiner og Dele deraf 1 567; Kautschuk, Guttapercha og Varer deraf: grove Varer af myg Guttapercha 275, fine Varer af myg Guttapercha 115; Klæder, Linned (færdigt) og Modevarer: Klæder o. s. v. af Silke 39, do. af Bomuld samt Underklæder af Uld 1 876, Underklæder af Bomuld og Lin 576, Herrehatte af Filt 27; Kobber og Kobbervarer: Kobber i Stænger og Plader 5 291, Telegrafkabler 860, grove Kobberslagervarer 679, fine Varer af Kobber 845, Varer af Aluminium og Nikkel 184; Korte-Varer, Nips: Varer af ædle Metaller etc. 7.53, Varer af Rav, Elfenben etc. 90, Paraplyer og Parasoller 115, spundne Varer i Forbindelse med andre Stofte 235; Læder og Lædervarer: Handskeskind 202, grove Lædervarer 456, fine Lædervarer 535, Varer af fin Voxdug 374; Lingarn, Lin og

Linvarer: Rebslagervarer 1 148, Linvæv, farvet 206; Bøger og Kunst-sager: Bøger, Karter, Musikalier 535, Olietryk, Kobberstik etc. 306; Specerier og Konditorvarer: Kardemomme 1, Honning 136, Potetestsivelse og Mel 8 707, Gryn 11 239, Mel 465 166, Tobak, Cigarer 400, Raasukker 20 569, Kandis og Topsukker 60 610; Olier og Fædt: Roelolie paa Fad 4 363, Oliekager 5 243; Papir og Papirvarer: Guld- og Sølv-papir samt farvet Papir 311, Papirvarer, ikke specificeret 1 743; Silke og Silkevarer: Silkebaand 26, Silketøier, Duge, Schawler etc. 44, Halvsilkebaand 85, Halvsilkevarer, andre 221; Sten og Stenvarer: Møllestene 7 078; Stenkul, Kokes etc.: Kokes 75 675; Stentøi: Fayence (uægte Porcelæn) 2 114; Uld og Uldvarer: Garn, tretvundet 576, Strømpevarer 619, Tøier (ikke trykket) 6 118, Possementmagerarbejde 281; Zink og Zinkvarer: valset Zink 2 624.

Indførselen til Tydskland fra Norge udgjorde i det Væsentlige følgende:

	100 Kg.	
	1894.	1893.
Guano	67 102	68 187
Klid	34 803	61 133
Droger: Jod	130	119
Kalk, fosforsur	—	5 210
Kobolt og Nikkelmalm	—	270
Guld-, Sølv- og Platinamalm	1 377	2 197
Guld, myntet	—	0.22
Havre	23 398	—
Kalvehuder, kalkede	—	1 314
Faarehuder, Skind	615	—
Huder for Pelsfabrikation	105	—
Huder af Pelsdyr	68	110
Hvalfisken	386	74
Trælast, uforarbejdet	38 353	35 386
Bygningstømmer, såget	352 889	366 513
Snedkerivarer, grove	1 748	3 096
Raa Kobber	1 279	1 208
Messing	3 134	3 444
Fisk, fersk	8 512	10 878
Tørfisk	4 868	4 950
Nedlagt Fisk i Fade	2 669	1 862
Sild, salt i Tønder	243 571	328 474
Sild, denatureret til Gjødning	4 907	—
Hummer	1 395	1 216
Tran	96 173	97 303
Træmasse, mekanisk	23 261	74 114
Træmasse, kemisk	530	16 285
Sten og Stenvarer:		
Uforarbejdet eller kun huggen		
Sten (især Gadesten)	378 678	278 535
Sten i Blokke	8 276	22 542

Børsvirksomheden maa i Sammenligning med 1893 ansees som usædvanlig livlig, hvilket især beroede paa en næsten stadig Overflod paa Penge; denne har igjen været forårsaget af de tidligere Aars Frygt for at placere

Penge i industrielle Foretagender. En given Følge af denne Overflod var Rentefodens Synkende.

Bankdiskontoen var $\frac{1}{1}-\frac{8}{1}$ 5 pCt., $\frac{9}{1}-\frac{3}{2}$ 4 pCt., $\frac{4}{2}-\frac{31}{12}$ 3 pCt. mod i 1893 $\frac{1}{1}-\frac{16}{1}$ 4 pCt. $\frac{17}{1}-\frac{13}{5}$ 3 pCt., $\frac{14}{5}-\frac{10}{8}$ 4 pCt., $\frac{11}{8}-\frac{31}{12}$ 5 pCt.

Privatdiskontoen var 1894 høiest 3.375 pCt. i Januar, lavest 1.375 pCt., i Februar, April, Juli, August, November og December, i Gjennemsnit 1.736 pCt. mod 3.171 pCt. i 1893.

Lombardrenten var 1894 $\frac{1}{1}-\frac{8}{1}$ 6 pCt., $\frac{9}{1}-\frac{3}{2}$ 5 pCt., $\frac{4}{2}-\frac{31}{12}$ 4 pCt.

Samtidig med Rentefodens Synken er alle Værdipapirer med fast Rente-fod steget betydelig, og 4 pCt. Papirer har i Almindelighed naaet en Kurs høit over Pari. At under disse Omstændigheder en stor Del af Bankernes Virksomhed bestod i Konvertering af Laan løbende med høi Rente, er givet. Rygtet om en forestaaende Konvertering af de 4 pCt. preussiske Konsols og Rigslaanen dukker stadig op og har bevirket en Tilbagegang i Kursen for disse, medens de Laan, som svarer $3\frac{1}{2}$ og 3 pCt., er steget. At Regjeringen under Markedets Stilling før eller senere iværksætter en Konvertering, er utvivlsomt, og at man hidtil har nøiet dermed, beror for en Del derpaa, at man ikke vil foranledige for store Kapitaler placeret i udenlandske, mindre sikre Papirer med høi Forrentning, og derhos at en Mængde Kassers Kapital og Midler for velgjørende Øiemed er nedlagt i disse Laan.

Af skandinaviske Papirer konverteredes Hypothekbankens 1879 Aars Laan à $4\frac{1}{2}$ pCt. i Begyndelsen af Aaret, samt for Tiden det 4 pCt. Statslaan af 1880 (der dog noteres i Hamburg).

Emissionsvirksomheden har været ganske livlig og blandt Emissioner vedkommende de forenede Riger kan nævnes det norske $3\frac{1}{2}$ pCt. Laan M. 44 600 000 til en Kurs af $98\frac{3}{4}$ pCt.

Kursen paa Skandinavien var:

For Sedler i 1894: høiest 112.35 i Juli, lavest 112 i Januar. 1893: høiest 112.85, lavest 111.80.

For Vexler (10 Dages) 1894: høiest 112.55 i Marts, Mai, Juli, Septbr., Decbr., lavest 112.10, i Januar. 1893: høiest 112.70, lavest 111.90.

Norske Værdipapirer: Norske 3 pCt. Statslaan af 1888, høiest 94.50 i December, lavest 86.50 pCt. i Januar. $3\frac{1}{2}$ pCt. Laan af 1894 høiest 100.50 pCt., lavest 98.10 pCt. 4 pCt. Laan af 1892: høiest 103.60 pCt., lavest 101.25 pCt. (1893 104.40 og 100.60 pCt.).

Norske Hypothekbankobligationer, $3\frac{1}{2}$ pCt. høiest 98.60 i December, lavest 91.75 i Februar (1893 93.70 og 90.90 pCt.).

Deutsche Reichsanleihe og Preussische Consols opviste i Aaret følgende Kurser:

Deutsche	4 % R. Anl.	høiest	108.40,	lavest	104.80
Deutsche	$3\frac{1}{2}$ % R. Anl.	—	104.60,	—	100.30
Deutsche	3 % R. Anl.	—	95.75,	—	85.25
Preussische	4 % Consols	—	108.10,	—	104.50
Preussische	$3\frac{1}{2}$ %	—	104.60,	—	100.60
Preussische	3 %	—	96.25,	—	85.30

Bankernes Virksomhed har, ogsaa fraseet Konverteringsoperationerne, været livlig, og de fornemste Instituter har i Forhold til 1893 opnaaet gode Resultater, som det vil sees af nedenstaaende Opgave over deres Uddelinger:

	1894.	1893.	1892.
Reichsbank	6.26 %	7.53 %	6.33 %
Disconto Gesellschaft	8 -	6 -	6 -
Deutsche Bank	9 -	8 -	8 -
Darmstädter Bank	7 -	5 $\frac{1}{4}$ -	5 $\frac{1}{4}$ -
Berliner Handelsgesellschaft	7 -	5 -	6 -
Dresdner Bank	8 -	5 $\frac{1}{2}$ -	7 -
Nationalbank für Deutschland	6.5 -	4 $\frac{1}{2}$ -	5 -
Mitteldeutsche Creditbank	5 -	4 $\frac{1}{2}$ -	4 $\frac{1}{2}$ -
Deutsche Genossenschaftsbank	5 -	5 -	4 $\frac{5}{6}$ -

Høsten var i det Hele over middels, Rughøsten noget under den i 1893, hvorimod Foder- og Poteteshøsten var betydelig bedre.

Der planlægges for Tiden i Berlin en industriel Udstilling for 1896. Denne vil ikke blive international, men turde dog, da Berlin nu er blevet et af den gamle Verdens fornemste Industricentrer, byde den norske Almenhed meget af Interesse. Herom skal jeg senere meddele Nærmere.

Konsulatets Adresse er fremdeles Brüderstrasse 5, Kontortid 10—1.

Ed. Schmidt.

Hannover.

Aarsberetning dateret 8 Marts 1895.

Skjøndt Freden i Europa var uforstyrret i 1894 var Handel og Om sætning trykket af Bekymringen for de sig stedse udbredende og truende Indgreb i den bestaaende Samfundsordning. Paa Verdensmarkedet herskede usædvanlig trykkede Priser, navnlig for de store Artikler Korn, Sukker, Bomuld, Spiritus m. fl. Landbruget i Tydskland og Vesteuropa samt i de forenede Stater lider under de lave Kornpriser. I Tydskland har man i Aaret anstillet mange Undersøgelser om Forholdsregler til at ophjælpe Landbruget, og i Preussen er til sagkyndig Støtte af dets Interesser besluttet en Lov om Oprettelse af Landbrugskammere. Paa den anden Side bør de vidtgaende Fordringer tilbagevises, der kræver, at Lovgivningen ensidig skal stille sig til Landbrugets Tjeneste uden Hensyn til andre Interesser.

Den tyske Industri arbejdede i 1894 med ringe Udbytte, delvis Tab og derhos belastet med de Krav som Sociallovene stillede til den. Saaledes havde Industrien i 1893 at bidrage til Erstatninger i Ulykkesforsikring

38 Millioner, i Invaliditets- og Alderdomsforsikring 47 Mill., Sygeforsikring 31 Mill., ialt ca. 116 Mill. Mark, en Byrde, der er ukjendt for den konkurrerende udenlandske Industri. De agrariske Bestræbelser gaar ud paa ved Indførelse af Dobbeltskyld at forringe Pengeværdien og derved at lette den paa Eiendommene hvilende Gjæld, medens der ved Prisstigning haabes paa en Udjevning i Produkternes Pris; navnlig skal der ved Lovgivning sikres Producenterne de Kornpriser, som de mener at der tilkommer dem. Disse Bestræbelser fremtraadte især i Landbrugsforbundets forbitrede Modstand mod Traktaten med Rusland, paa hvilken der fra Handels og Industriens Side lagdes den største Vægt. Denne Traktat traadte i Kraft den 20 Marts. Strax derefter indløb til Tydskland store Bestillinger for russisk Regning, hvilke for en stor Del var holdt tilbage under Toldkrigen; men de tyske Fabrikers gjensidige Konkurrence i Tydskland var saa stor at Priserne trykkedes og de russiske Ordres ikke bragte det forhaabede Udbytte, ligesom ogsaa Industrien i Rusland i de senere Aar, især i Jern, er gaaet betydelig frem. Tilnærmelsen fra Ruslands Side viste sig iøvrigt ogsaa deri, at russiske Papirer, der siden 1887 havde holdt sig borte fra det tyske Marked, atter vendte tilbage dertil. Ved den i December stedfundne Emission af et $3\frac{1}{2}$ pCt. russisk Statslaan er tysk Kapital stærkt optaget.

Raabet paa Forandring i vor prøvede Myntfyld foranledigede Rigsregjeringen til at nedsætte Sølvkommissionen, hvis Forhandlinger omfattede alle Dele af Spørgsmaalet, uden at lede til noget nærmere Resultat.

Der herskede hele Aaret stor Lethed og Billighed paa Penge. Rigsbankens officielle Diskontosats var i Gjennemsnit i 1894 kun 3.12 pCt., den engelske Banks ved Aarets Slutning 2 pCt. og den franske hele Aaret $2\frac{1}{2}$ pCt. En saa stor Nedgang i Pengenes Laanværdi kan, fraseet alle tilfældige Aarsager, alene forklares ved Standsninger i den økonomiske Verdensdrift. Saadan indtraf navnlig i de forenede Stater, hvorfra en usædvanlig stærk Guldstrøm gik til Europa, medens Importen dertil tog stærkt af, alt forarsaget ved de sidste Aars Kriser dersteds og Regjeringens forkjerte Myntpolitik. I de første 9 Maaneder af 1894 udførtes $90\frac{1}{2}$ Mill. \$ Guld fra Amerika mod i hele 1893 ca. 80 Mill., medens Indførselen af Guld til Amerika i 1884 var ca. 17 Mill. mod i 1893 73 Mill. Samtidig erholdt de europæiske Centralbanker Guld fra Rusland, saa at Guldforraadet er væsentlig tiltaget. Rigsbankens Metalforraad var i sidste Uge af 1894 1 069 Mill. M. mod 939 Mill. paa samme Tid 1893; Englands Banks 667 Mill. M. mod 500 Mill. 1893, og Frankrigs Bank 2 634 Mill. mod 2 385 i 1893. Disse tre Bankers Metalforraad var saaledes 546 Mill. M. højere end i 1893. Derimod tiltog ikke de til Bankerne stillede Fordringer i samme Forhold. Den metalliske Dækning af Noter og Deposita tilsammen er for Rigsbanken steget mod i 1893 fra 63 til 70 pCt., Englands Bank fra 50 til 63 pCt. og Frankrigs Bank fra 86 til 95 pCt. Samtidig har ogsaa Ruslands, Østerriges og Ungarns Regjeringer draget store kontante Beløb til sig og delvis stillet dem til Markedets Forføining. Derhos forklares ogsaa Pengeoverfloden af andre Omstændigheder, som Handels og Industriens ringe Behov og de lave Varepriser. En Forandring her vilde aabenbart virke paa Pengemarkedet.

For Børs virksomheden var Aaret meget veksellende. Den trykkede Stemning i Begyndelsen forandrede sig senere til stor Tillid, og stærkt Opsving. Ved de store Tab, som Privatkapitalen havde lidt i tidligere

Aar, var Publikum bleven afskrækket fra at vende sig til Andet end første-Klasses faste Papirer; men i dette Aar har Publikum atter vendt sig til Børsen i stor Maalestok. I Markedet for Statspapirer er der i 1894 indtraadt epokegjørende Forandringer. 3 pCt. tyske Rigslaan, der sidst i 1893 stod i 86 pCt., noteredes sidst i 1894 96 pCt. Denne Stigning tog sin Begyndelse i Frankrige med den i Aaret gennemførte Konversion af $6\frac{3}{4}$ Milliarder $4\frac{1}{2}$ pCt. Rente til et $3\frac{1}{2}$ pCt. i 8 Aar uopsigeligt Laan. Opmærksomheden blev efterhaanden henledet paa de tyske Papirer, der vakte stigende Opmærksomhed i Udlandet, hvorved Kursen kraftig kunde hæve sig. Dette virkede ogsaa stærkt paa andre Papirer med en højere Rentefod end det 3 pCt. tyske Laan, navnlig $3\frac{1}{2}$ pCt. Laanet. Derimod afsvækkedes Omsætningen af de 4 pCt. tyske Laan, for hvilke man frygtede for en Konvertering. En saadan vilde ogsaa medføre en tilsvarende Konvertering af en stor Del af vore andre 4 pCt. Papirer. Allerede nu har en stor Del Bykommuner og Hypothekinstituter benyttet den lavere Rentefod til at sætte igjennem en Rentenedsættelse for sin 4 pCts. Gjæld. Værdipapirer af mere spekulativ Karakter har ogsaa profiteret af den Omstændighed, at Kursstigningen og den deraf følgende Forringelse af de ovennævnte Papirers Rentabilitet af sig selv medførte en Nedsættelse i de Fordringer paa Rentabilitet, som man stillede til Dividendepapirer og andre mere spekulative Værdipapirer. Den Fare, som en større Konversion af 4 pCt. Papirer medfører, viser sig bedst derved, at Publikum allerede nu i mange Tilfælde skiller sig af med disse og gjør sine Anlæg i Papirer med højere Rentefod, ofte uden Hensyn til den deraf følgende Forringelse i Anlæggenes Kvalitet. Dette bidrog stærkt til at befordre den spekulative Bevægelse. Det maa derhos erindres, at den Efterspørsel, der viste sig paa de fleste Effektmarkeder, ikke alene beroede paa en Omflytning af Kapital, men ogsaa i temmelig stor Udstrækning paa Anbringelse af nydannede Sparemidler. Man anslaa den aarlige Tilvæxt i Tydsklands Kapitalformue til 2 à $2\frac{1}{2}$ Milliarder, hvoraf sædvanlig 1 Milliard aarlig anlægges i Papirer. Da Emissionsvirksomheden i de tidligere Aar var forholdsvis ringe og Kapitalen paa Grund af i fremmede Papirer lidte Tab i Aarevis havde holdt sig borte fra Børsen, traadte Begjæret nu, da den atter vendte sig did, saameget stærkere frem og Bankerne fandt saaledes Leilighed til at anbringe Papirer, der i aarevis havde ligget i deres Porteføljer. I disse Forhold ligger ogsaa for en stor Del Grunden til, at Kursniveauet for Dividendepapirerne og de fast rentable Papirer kunde stige saa stærkt, men herved er ogsaa selvfølgelig Resikoen ved Anbringelsen i saadanne Værdier tiltaget i tilsvarende Grad.

Emissionsvirksomheden tiltog atter i 1894. Emissionerne af Bankaktier, der i 1889 var steget til 105 Mill. Mark, gik efterhaanden saaledes ned, at den i 1892 kun udgjorde nogle faa Millioner. I 1893 steg den til 22 Mill. og i 1894 til 32 Mill. hvorfor i Virkeligheden betales 36 Mill. M. I Industriaktier udgjorde Beløbet 60 Mill. nominelt, eller effektivt 79 Mill. mod 20 Mill. i 1893. Totalbeløbet af Emissioner angives for hele Aaret til 1 260 Mill. Mark mod i 1893 1 327 Mill. Nedgangen falder udelukkende paa Statslaan; af tyske saadanne emitteredes kun 226 Mill. M. (1893 401 Mill.) og af fremmede 200 Mill. (1893 304 Mill.). Mange af de fremmede er vistnok udeblevet paa Grund af den tyske Skat paa Børspapirer. En vis Støtte herfor er den Omstændighed, at Stempelskatten i flere Tilfælde maatte særlig betales af de tyske Subskribenter, som f. Ex. ved Byen Christianias Laan og Emissionen af de nye Gotthardobligationer,

skjøndt det her dreiede sig om en Konversion. Af Konversioner kan navnlig nævnes Emissionen af 1 200 Mill. Rubel russisk Rente til Ombytning af Orientlaan og Bankbilletter.

En Oversigt over den efter de gjældende Kurser beregnede Rentabilitet for forskellige Statslaan i 1890 til 1894 giver følgende Resultat:

	1890	1891	1892	1893	1894
3½ % preussiske Consols	3.85	3.57	3.50	3.50	3.36
3 % svensk Laan	3.48	3.66	3.49	3.43	3.19
3 % norsk Laan	3.47	3.62	3.45	3.49	3.19
4 % østerrigsk Guldrente	4.26	4.31	4.13	4.20	3.97
4 % ungarsk Guldrente	4.46	4.52	4.25	4.28	4.04
5 % italiensk Laan	4.74	4.85	4.71	5.41	4.75
4 % russisk Laan	4.17	4.46	4.23	4.07	3.96
3 % portugisisk Laan	5.37	9.27	4.64	5.37	3.92
4 % spansk Laan	5.38	6.03	6.22	6.51	5.53
4 % ægyptisk Laan	4.19	4.24	4.11	3.95	3.91
4 % United States	2.40	2.60	2.57	2.83	2.85

Rigsbankens Diskonto var i Gjennemsnit i Procenter:

1894	1893	1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884
3.12	4.06	3.17	3.78	3.61	3.09	3.40	3.25	4.12	4	4.05

Aaret medførte en yderligere Nedgang i Sølvprisen. Denne noteredes den 1 Januar 1894 i London til 31½ d og efter mange Fluktuationer ved Aarets Slutning til 27¼ d, eller en Nedgang af 13½ pCt. Mod Gjennemsnittsprisen i 1893, 35⅝ d, viser den i 1894, 29 d, en Nedgang af 18½ pCt. En stærk Nedgang fulgte, da Statssekretæren for Indien meddelte, at Minimumsprisen pr. Rupee for Council-Tratter (1 sh. 4 d) ikke længere kunde opretholdes. Sølvafskibningerne til Indien, China og Japan var i Aaret 9.2 Mill. £, hvoraf 4 Mill. til Indien. Sølvprisen pr. Unze og i Pence var i Gjennemsnit:

1894	1893	1892	1891	1890	1885	1880	1878
29¼/10	35⅝/8	38⅞/8	45¼/8	47¼/16	48⅝/8	52¼/4	52⅞/16

Produktionen af Guld og Sølv anslaaes til:

	Guld Kilogram.	Værdi 1 000 M.	Sølv Kilogram.	Værdi 1 000 M.
1893	237 117	661 561	5 007 100	642 800
1892	220 133	614 171	4 880 000	646 500
1891	192 216	536 283	4 465 820	604 600
1890	188 906	534 500	4 010 000	573 500
1889	182 000	515 000	4 083 000	214 500
1888	155 020	432 506	3 630 000	461 900

For 1894 anslaaes Guldproduktionen til 750 Mill. Mark. Dens Tilvæxt, og den saakaldte Guldmonds Forsvinden træder tydeligt frem af disse Tal.

Forraadet af Guld og Sølv i hele Verden anslaaes sidst i Decbr. til (i Mill. Mark):

Guld.				Sølv.			
1894	1893	1892	1891	1894	1893	1892	1891
16 860	16 580	15 848	15 500	17 236	16 700	16 240	16 760

Guldforraadene i Centralbankerne i Europa, Nordamerika, Australien, de forenede Staters og Italiens Skatkammere anslaaes sidst i December til (i Mill. Mark):

1894	1893	1892	1891	1890	1885	1880
8 270	7 860	7 410	6 919	6 060	5 040	3 790

Det tyske Toldgebets Indførsel anslaaes i 1894 til 4 606 Mill. Mark mod 4 134 i 1893 og Udførselen til 3 277 Mill. M. mod 3 244 Mill. i 1893. Af Indførselen var Varer 29 814 Mill. Tons til Værdi 3 962 Mill. Mark, og ædle Metaller 172 Mill. M. Af Udførselen var Varer 21 361 Tons til Værdi 3 092 Mill. M. og ædle Metaller 152 Mill. M.

For Kulindustrien viste Aaret bedre Resultater paa Grund af Istandbringelsen af det rhinsk-westphalske Kulsyndikat. De westphalske Kul faar stedse fastere Fod i de belgisk-hollandske Grændsedistrikter. Ogsaa Cokesmarkedet har fæstnet sig mere i 1894. Dettets Udvikling vil især afhænge af Jernmarkedets Stilling. Bjergværkenes Udbytte formindskedes ved de høje Afgifter paa Grund af den sociale Lovgivning og de forhøjede Skatter, især kommunale. Gjennemsnitspriserne i det westphalske Kulrevier var følgende:

	1894	1893	1892	1891	1890
Gasflammekul	9.00 M	8.08	9.75	11.02	12.36
Fedtkul . .	8.00	7.29	8.50	9.86	10.72
Magre Kul .	7.50	7.50	7.75	9.73	11.00
Gaskul . .	10.50	9.79	11.75	12.91	13.47

Jernindustrien gik i 1894 uheldigt. Priserne gik ned undtagen for de Produkter, der beskyttes ved Overenskomster, nemlig især Rujern, medens Valseværkprodukterne gik tilbage. I Stangjern har mange Værker endnu tilstrækkelig Beskæftigelse for nogle Maaneder; andre mangler saadan og søger Bestillinger ved lave Anbud, saaa Priserne er trykket ned til 97—98 M. Baandjern er nu næsten naaet ned til 100 M. Ogsaa Blikvalseværkerne afslutter Aaret under ret trøstesløse Forhold. For Finblik, der i regulære Tider altid stod ca. 25 M. i Værdi over Stangjern, betales ca. 110 M., for Skibs- og Beholderblik 100 M. Priserne for Jernbjælker og svært Formjern er uforandret, resp. 82—83 M. og 85—86 M.; herved kan der neppe mere være Tale om Fortjeneste. I Traadforretningen var ringe Beskæftigelse, vanskelig Udførsel og uforholdsmæssig slette Priser, 92—93 M. for „Flusseisen“ Valsetraad. Rørvalseværkerne har ved Foreninger formaaet at erholde lønnende Priser i Indlandet, hvormod de lave Priser udenlands tvinger mange Værker til Indskrænkninger. Smedejerns Gas- og Vandledningsrør holdt forholdsvis lønnende Priser det hele Aar gennem ved et fælles Salgssted i Düsseldorf.

For Sukkerindustrien stillede Aaret sig atter noget ugunstigere end 1893 uagtet en Udvidelse af Rodyrkningen. Sukkerpriserne var i Almindelighed M. 1.60 lavere end Aaret før. I det tyske Riges Toldgebet blev

efter officielle Opgaver i 405 arbejdende Fabriker i 1893/94 beskattet 106 Mill. DCtr. Roer mod i 1892/93 98 Mill. DCtr. Udførselen var i Driftsaaret September—August 1893/94 raffineret Sukker 2 700 000 DCtr. og Raasukker $4\frac{1}{2}$ Mill. mod i 1892/93 resp. 2 600 000 og 4 200 000. Ogsaa Prisen paa Melasse gik betydelig ned, da Efterspørgselen for Brænderierne paa Grund af de lave Spirituspriser ikke var stor og Udførselen til Frankrig gik betydelig tilbage.

Af Affaldet fra Roesukkerfabrikationen bliver i Regelen „die Schnitzel“ efter et bestemt Procentforhold gratis tilbagegivet Roeleverandørerne og Resten sælges af Fabrikerne. Under den store Mangel paa Grønfoder i 1893 var de meget søgt som Kvægfoder og indbragte indtil 80 pf. pr. 100 Kg. Under de høje Foderpriser har man ogsaa flere Steder forsøgt at anvende Melasse som Kvægfoder, blandet med andre Stoffe; det skal have betydelig Næringsværdi, men ikke altid bekomme Kvæget godt.

For Trælasthandelen var Aaret ikke særdeles gunstigt. Priserne i Sverige var de samme som i 1893 og Kjøbelysten for nordisk Vare meget stor, saa at Producenterne dersteds ikke begyndte Sæsonen med store Lagere. Da ved Traktaten med Rusland dette Land atter var aabnet fandt Forraaadene dersteds ogsaa ret god Afsætning til gode Priser. Uheldigvis stod ikke Salget hersteds i Forhold til Indkjøbet. Importørerne maa paa den ene Side ved Salg i Provindserne gjøre betydelige Indrømmelser, og paa den anden Side være meget forbeholdne ligeoverfor Kunderne i de store Byer, da de solide Bygningseentreprenører faktisk stedse drager sig mere tilbage fra Forretningen, der nu næsten ganske er i Hænderne paa usikre Spekulanter. Producenterne i Sverige er blevet staaende med sine Priser for de Sortimenter, der alene gaar i Tydskland, og da de yderligere har indskrænket sine Kvanta mod de foregaaende Aar, er der allerede nu at melde om betydelige Kontrakter pr. „aabent Vand“.

For de faste Eiendomme er Forholdene, især paa Grund af ufor-sigtig Tilstaaelse af Kredit, aabenbart blevet mere kritiske i 1894. Bygningsforretninger er bleven gjort mulige for tvivlsomme Existentser, der ikke alene er ganske uformuende, men som mangler al Søg- og Fagkundskab. Naar saadanne Entreprenører opfører store Huse paa Tomter, der er erhvervet ved Penge, laant ofte uden nogen kontant Betaling, kan Leilighederne i saadanne udleies billigere end i solvente Eieres Huse; disse er altid betænkt paa at dække Pantekreditorerne og forrente sin egen Kapital i Eiendommen, medens de førstnævnte Entreprenører ikke har egen Kapital i Tomten og ikke tænker synderlig paa at betale Renter, men nærmest kun paa at inkassere nogle Leietermener, før Eiendommen kommer ud af deres Hænder. Ved saadan uren Konkurrence trykkes Husleien voldsomt, og faste Eiendommers Værdi formindskes og Besiddelsen deraf stiller sig meget vanskelig. Udsigterne til en bedre Konjunktur for denne Forretning ved Befolkningens Tilvæxt og bedre Erhvervsvilkaar maa betvivles; thi den uheldige Stilling skyldes mere de ovennævnte Forhold end de almindelige slette økonomiske Tilstande. Efter statsøkonomiske Principer kan Besiddelse af fast Eiendom selv ved høi Leie og stor Spekulationslyst aldrig glæde sig ved en sund Tilstand, naar ikke Eierne mindst har 15—20 pCt. staaende i sin Eiendom. Hvis der ikke sker en Forandring i Kreditgivingen vil Forholdene for Grundeiere kunne stille sig endnu mere kritiske.

Kornforretningens Udvikling var høist utilfredsstillende paa Grund af de nedgaaende Priser, der er at tilskrive stor Høst i andre Lande og forskellige andre sammenstødende Omstændigheder. Ogsaa Høsten 1894 var overmaade stor. Med Hensyn til Udsigterne for Tiden er at bemærke, at Forraadene i Europa er betydelig reduceret, samt at i Amerika Hvede i stor Udstrækning er bleven benyttet som Kvægfoder, medens efter hvad der berettes, en væsentlig Nedgang i Dyrkningen af Hvede har fundet Sted i Amerika, Rusland og Rumænien. Paa den anden Side er de kjendte Forraad i Amerika større end nogensinde før.

Textilindustrien led under de daarlige Tider; dog er der i den seneste Tid heri indtraadt en Vending til det Bedre. Efter Midten af September gik Priserne for Bomuld rask ned, hvilket ogsaa fremkaldte en varig Nedgang i Garnpriserne. Gummifabrikationen var rigelig beskæftiget og gav gode Resultater, saaat f. Ex. die Continental-Caoutchouc- und Guttapercha-Compagnie gav en Dividende af 40 pCt. og et andet Selskab af 21 pCt.

I den kemiske Industri indtraadte for mange Produkter en Nedgang i Salgsværdierne, medens Produktionsudgifterne paa Grund af dyre Raastoffe stillede sig væsentlig høiere. Produktionen af Salt i Saltværkerne Eggestorffs-hall og Neu-hall ved Hannover var ca. 42 Mill. Kg. Produktionen af den til Eggestorffs Saltværk hørende Ultramarinfabrik var 850 000 Kg.

Cementindustrien, der drives i stort Omfang i Provindsen Hannover, klager almindelig over Forretningerne, omend disse ved Hjælp af en Pris-konvention har stillet sig noget bedre. Haabet om at de holstenske Fabriker vilde slutte sig til Konventionen, er ikke bleven opfyldt, hvoraf Følgen har været en Prisnedgang.

Ølbryggerierne i Hannover havde et slettere Aar end i 1893. Konsumen led under de daarlige økonomiske Forhold og den regnfulde Sommer, samt en ny indført Kommunalafgift paa Øl. Ogsaa for Spiritus-fabrikationen var Aaret mindre gunstigt. For denne Bedrift ansees Istand-bringelse af en Handelstraktat med Spanien som ønskelig. Sæbefabrikationen led under nedgaaende Priser. For Papirfabrikationen var flere Omstændigheder til Skade. Udbruddet af Krigen mellem Japan og Kina hindrede for en Tid ganske Udførselen didhen. Ligesaa standsede Udførselen til Sydamerika. For Teppeindustrien er Forholdene uforandret. Mange Kjøbere ser mindre paa gode end paa billige Varer, hvoraf Følgen har været Nedgang i Kvalitet og konkurrerende Nedslag i Priser. I Sengefjer-Industrien var Forretningen temmelig normal; Afsætningen i Tydskland var slettere end før, men i Udlandet noget livligere. Krigen i Østasien har ikke hindret Adgangen til Raavare fra de to fiendtlige Lande eller indvirket paa disses Priser. Forholdene paa de russiske og sibiriske Markeder begynder at komme sig efter Hunger- og Epidemiaarene.

Blandt de tyske Kanalprojekter er det vigtigste „Mittelland“ Kanalen, paa hvis Realisation man haaber, uagtet det preussiske Kammer har nægtet Fortsættelsen af Dortmund—Emshäfen Kanalen til Rhin.

Bernhard Caspar.

Stettin.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Rm.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	19	2 739	1	130	20	2 869	-	-	30 340
” Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	1	224	-	-	1	224	-	-	2 500
” Sverige til Hovedsta- tionen	6	2 044	1	281	7	2 325	-	-	20 125
” andre Lande til Hoved- stationen	73	26 361	2	258	75	26 619	-	-	502 385
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	18	6 427	2	352	20	6 779	-	-	90 048
Ialt	117	37 795	6	1 021	123	38 816	87	29 201	695 398
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	4	250	25	7 305	29	7 555	-	-	2 280
” Norge fra Vicekon- sulsstationerne . . .	-	-	2	523	2	523	-	-	-
” Sverige fra Hoved- stationen	3	138	13	8 700	16	8 838	-	-	1 190
” Sverige fra Vicekon- sulsstationerne . . .	1	39	5	2 823	6	2 862	-	-	335
” andre Lande fra Ho- vedstationen	19	3 498	38	11 922	57	15 420	-	-	32 850
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	2	310	11	3 307	13	3 617	-	-	2 700
Ialt	29	4 235	94	34 580	123	38 815	87	29 201	39 355

Af svenske Skibe ankom 882 dr. 187 942 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Rm. 2 227.95, ved Vicekons. Rm. 483.19, hvoraf tilfaldt Konsulen Rm. 241.59. Af svenske Skibe ved Hovedst. Rm. 5 452.95, ved Vicekons. Rm. 1 710.13, hvoraf tilfaldt Konsulen Rm. 855.06. Ialt tilfaldt Konsulen Rm. 6 308.61. Expeditionsafgifter af norske Exp. Rm. 54.45, svenske Rm. 144.60, fælles Rm. 31.50.

Aarsberetning dateret 30 Marts 1895.

Antallet af ankomne norske Skibe fordeler sig saaledes for 1894: Seilskibe: Til Stettin 25, 7 221 Ton, Colberg 4, 595 Ton, Rügenwalde 1, 113 T., Stolpmünde 2, 196 T., Stralsund 1, 190 T., Wolgast 3, 298 T. Dampskibe: Stettin 77, 24 591 T., Colberg 2, 384 T., Stralsund 1, 240 T., Swinemünde 5, 3 271 T., Wolgast 2, 717 T.

Den norske Skibsfart viser følgende Forhold 1893 og 1894:

	1894.		1893.		Tilvæxt.		Nedgang.	
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.
Ankomne Skibe:								
Med Ladning . . .	117	37 795	155	51 846	-	-	38	14 051
I Ballast	6	1 021	3	789	3	232	-	-
Sum	123	38 816	158	52 635	3	232	38	14 051

Afgaaede Skibe:								
Med Ladning . . .	29	4 236	29	9 143	-	-	-	4 907
I Ballast	94	34 580	131	46 103	-	-	37	11 523
Sum	123	38 816	160	55 246	-	-	37	16 430

Bruttofragter:

Ankomne Skibe . . .	Rm. 695 398	Rm. 842 471	—	Rm. 142 072
Afgaaede	- 39 355	- 81 561	—	- 42 206

Den norske Skibsfart paa Distriktet er i Lighed med tidligere Aar aftaget; Nedgangen mod 1893 udgjør 35 Skibe dr. 13 819 Ton, hvorhos Bruttofragterne for ankomne Skibe er nedgaaet med 142 072 Rm., for afgaaede med 42 206 Rm.

En fast Rute blev i Aaret opretholdt mellem Stettin og Bergen og mellemliggende norske og svenske Havne af Gøteborgsdampskibene Iris, Nornan, Temis og Niord med Afgang hver Uge. Ligesaa opretholdtes faste Ruter paa Stockholm, Hernøsand og Malmø. To danske Skibe trafikerede Linierne Stettin—Kjøbenhavn—Christiania med to Ture i Ugen; Linien Stettin—Kjøbenhavn—Vestnorge, opretholdtes hveranden Uge af danske Dampskibe.

Paa norske Skibe afmønstredes 47 og paamønstredes 43 Mand. Betingede Maanedshyrer udgjorde: For Styrmænd Kr. 60—85, Matroser Kr. 38—45, Letmatroser Kr. 20—35, Jungmænd Kr. 18—33, Fyrbødere Kr. 40—45.

Fra norske Skibe rømte 2 Mand.

Generalkonsulatets Lokale er fremdeles i No. 18 Mittwochstrasse, aabent 9—12 og 3—6.

Stettins væsentligste Indførsel fra Norge udgjorde i Ton á 1 000 Kg.:

	1894.	1893.
Fisk, fersk	33	—
Tørfisk	48	63
Saltet Sild	8 209	25 176
Anden saltet Fisk . . .	65	229
Frugt, frisk	—	21
Feltspat og Kaolin . . .	3 711	2 552
Huder	38	10
Kalk, fosforsur	1 016	463
Klid	3 619	4 273
Filler	10	12
Stangjern	12	434
Snedkerarbeider	66	38
Havre	222	1 370

	1894.	1893.
Sten: Granitsten . . .	5 678	5 841
— ildfast . . .	—	73
Tjære . . .	732	240
Tran . . .	860	1 775
Træ, Bygnings- . . .	23	104
Træmasse . . .	523	1 954
Zink . . .	—	5

Udførselen til Norge var i Ton à 1 000 Kg.:

Amoniak, kulsur 14, Beg 19, Cement 2 640, Chilisalpeter 5, Frugt 595, Farvetræ 189, Glas, Hulglas 19, Græsfrø 21, Jord 187, Kløverfrø 6, Ler-varer 12, Lys 8, Malt 1 575, Maskiner: Symaskiner 12, andre 371, Mel 3 625, Natron, svovlsurt 1.5, Pap 31, Papir 7, Porcelæn 18, Poteter 34, Potetesimal 625, Potaske 122, Salt: Kogsalt 371, Salpetersyre 0.7, Saltsyre 11, Smør 72, Smørelser, mineralske 7, Sukker: Raasukker 2 237, Kandis 2 836, Sukkerfarve 5, Kornvarer: Bønner 51, Hvede 323, Rug 754, Byg 30, Sten: ildfast 54, Mursten 335, Svovlsyre 7, Telegrafkabler 0.1, Terpentinharpix 0.2, Terpentinolje 4, Træ: Kurvvidjer 11, Egestav 37, Ure 0.4, Vandglas 13, Zink, uforarbejdet 82, forarbejdet 220, Zinkhvidt 262.

Af Sild indførtes til Stettin følgende Antal Tønder:

		1894	1893	1892	1891	1890	1889
Gammel Fedsild	Tdr.	17 348	16 871	15 749	14 531	28 859	39 447
Ny —	"	36 340	153 408	129 135	96 710	91 471	119 050
Vaar- og Slosild	"	7 645	5 079	12 779	4 872	10 861	2 526
Norsk Sild	"	61 333	175 358	157 663	116 113	131 191	161 023
Skotsk Sild	"	419 028	361 875	342 379	324 360	371 560	338 744
Fransk Sild	"	—	—	—	—	—	2 210
Hollandsk Sild	"	62 938	55 140	26 964	12 560	6 471	9 447
Svensk Sild	"	72 837	59 524	50 500	54 547	49 085	49 485
Bornholmsk Sild	"	—	—	—	260	84	1 652

Tilsammen Tdr. 616 136 651 897 577 506 507 840 558 491 562 561

Beholdningen af Sild i Stettin var ved Aarets Slutning:

		1894	1893	1892	1891	1890	1889
Norsk Sild	Tdr.	5 129	37 505	49 611	28 734	28 936	31 966
Skotsk do.	"	55 086	54 812	44 092	49 306	30 379	55 079
Hollandsk do.	"	15 206	3 094	9 093	1 758	1 931	1 113
Svensk do.	"	6 949	8 868	9 244	9 427	7 090	5 321
Bornholmsk do.	"	—	—	31	88	49	1 575

Tilsammen Tdr. 616 136 651 897 577 506 507 840 558 391 562 561

I 1894 indkom til Stettins Havn:

2 966 Dampskibe dr. 1 256 478 Reg.-Ton = 3 559 427 Kbm.
1 404 Seilskibe - 134 397 — = 380 643 —

Ialt 4 370 Skibe dr. 1 390 845 Reg.-Ton = 3 940 070 Kbm.
mod i 1893 3 940 Skibe dr. 1 314 031 Ton.

Tilvæksten har sin Grund i den forøgede Import af Raastoffe, som Gadesten, Jernmalm, Svovlkis og Gjødningsstoffer.

Af de ankomne Skibe var:

	Dampskibe.	Seilskibe.	Ialt.
Tyske	1 678	798	2 476
Danske	325	304	629
Svenske	401	179	580
Engelske	396	46	442
Norske	77	25	102
Russiske	46	16	62
Hollandske	36	14	50
Franske	4	8	12
Andre	3	14	17

Følgende Tabel viser hvor mange af de forskjellige Nationers Skibe der har deltaget i Skibsfarten paa Stettin i de sidste 5 Aar:

	1894.	1893.	1892.	1891.	1890.
Tyske	2 476	2 246	2 295	2 495	2 516
Danske	629	476	536	539	580
Svenske	580	536	423	444	523
Engelske	442	433	377	429	468
Norske	102	140	163	128	168
Russiske	62	46	42	28	22
Hollandske	50	48	48	38	51
Franske	12	10	6	7	10
Andre	17	5	5	4	8

Frugtmarkedet. Efter de foregaaende Tabeller viser det sig, at Skibsfarten paa Distriktet har udviklet sig ret betydeligt. Med Sverige var Forbindelsen livligere end før paa Grund af den forøgede Import af Jernmalm og Gadesten. Forbindelsen med Rusland aabnedes atter, efterat Toldoverenskomsten med Rusland var afsluttet, og at den ikke var saa særdeles livlig, beror paa det trykkede Kornmarked, samt derpaa, at de Forretningsforbindelser, der blev afbrudt ved Toldkrigen, ikke atter kunde knyttes i Aaret. Ophævelsen af „Identitäts Nachweise“ har derhos bidraget til Udførsel af Korn, og adskillige Ladninger afgik til England og Skandinavien. En Nedgang er derimod at paavise i Skibsfarten paa Norge, hvilket er at tilskrive den formidskede Export af Mel og Sukker og den ligeledes formidskede Import af Sild.

Fragterne var meget lave og stod i samme trykkede Stilling som i 1893. Tilbudet af Skibsrum var altid større end Efterspørgselen, og under saadanne Forhold kunde ingen Stigning finde Sted.

Fragterne for Dampskibe fra Stettin var følgende:

		Vaaren.	Sommeren.	Høsten.
London, Sukker . . .	pr. Ton	7/6—6/6	7 —7/6	7/6— 6/6
— Zink	- -	7/6—6/6	6/6—6/	6/6
— Hvede	- Quarter	1/6	1/	1/ — 1/3
Å Mull, Sukker . . .	- Ton	9/ —8/	5/—8/	8/
— Zink	- -	7/ —5/6	5/6	6/
— Korn	- Quarter	1/4—1/3	1/ —1 1/2/	—

*

			Vaaren.	Sommeren.	Høsten.
Leith, Sukker . . .	pr. Ton		8/ — 7/	8/	8/ — 10/
— Korn . . .	- Quarter		1/4½ — 1/3	1/ — 1/6	1/3 + 5 %
Greenock, Sukker . .	- Ton		8/6 — 7/3	8/2	8/6
Liverpool, Sukker . .	- -		8/9 — 8/3	8/6	8/ — 7/6
— Zink . . .	- -		8/6	8/6	8/ — 7/6
Stockholm, Mel . . .	- 1000 kg. Rmk.		4½	—	5
— Korn . . .	- —		4	—	4.50
— Sukker paa fad . .	- —		—	12	12
Sundswall, Mel . . .	- —		4	4.50 — 4	5
— Sukker paa Fad . .	- —		9	9	12
Gefle, Mel	- —		—	4.50	5.50
Göteborg, Korn . . .	- —		—	—	4.50
Christiania, Mel . . .	- —		—	—	7
Sunderland, Pitprops .	- load		—	9/6 — 8/6	—
Amsterdam, Sukker . .	- 1000 kg. Rmk.		7½ — 6½	6½ — 7	6
— Mel . . .	- —		7½ — 7	6½ — 7	7
Rotterdam, Hvede . .	- —		6	5	6 — 5
Dunkirchen, Melasse .	- 2000 kg. frs.		16½ — 15	15	16 — 15½
Newyork, Cement . . .	- Ton		10/	6/6 — 7/	7/6
— Zink . . .	- -		10/	8/ — 8/6	7/6 — 8/6
— Filler . . .	- -		10/	13/ — 12/	12/
— Cellulose . . .	- -		14/	12/ — 14/	—
Helsingfors, Mel . . .	- 1000 kg. Rmk.		—	5	8 — 12
St. Petersburg, Glassand .	- —		3½	3½ — 4	5
Havre, Zink	- —		—	7/6 — 7	7

For større Seilskibe var kjendelig Mangel paa Ladninger, idet kun nogle faa Træladninger afgik til de engelske og franske Havne, hvorfor de fleste saa sig tvunget til at afseile i Ballast til Havne ved den botniske Bugt.

Raterne var meget trykket, og der viste sig heller ikke under Høsten med faa Undtagelser nogen Bedring.

Noget gunstigere var Forholdet for de smaa paa Østersøen gaaende Seilskibe. Fordetmeste fik disse Ladninger af Cement, Chamottevarer, Salt og Oliekager, om Høstmaanederne ogsaa Korn til Skandinavien, men da ligesom for Dampskibe Tilbudet af Skibsrøm i Seilskibe oversteg Efterspørgselen, forblev Raterne paa samme lave Standpunkt.

Fragtnoteringerne for Seilskibe var følgende:

Om Vaaren: London, Egeplanker pr. load 9 sh. 6 d, Hull, Furubjelker 7 sh., do. Egeplanker 9 sh., Barrow, Furubjelker 10 sh. 6 d, Randers, Chamottevarer pr. 1000 kg. 5 — 5.50 Rmk., Horsens, Cement pr. Tønde 80 pf., Kjøbenhavn, Jern pr. 1000 kg. 5 Rmk., Göteborg, Syre pr. Ballon 1 Kr., Laurvig, Glassand pr. 1000 kg. 5.50 Rmk., Malmø, Rapskager do. 5 Rmk., Ystad, do., 4.50 Rmk., Limhamn, Soda, do. 6 Rmk., Gefle, Salt pr. Sæk (62½ kg.) 15 pf., Hernösand, Sukker pr. 1000 kg. 8 Rmk., St. Petersburg, Ler, do. 4.50 — 5 Rmk., Dunkirchen, Melasse pr. 2000 kg. 16 frs., St. Aulo, Egebord pr. load 21 frs. + 16 %.

Om Sommeren: London, Egeplanker pr. load 9 sh., Grimsby, do., 9 sh., Seaham, do., 8 sh. 6 d, Sunderland, do., 7 sh. 3 d, Kjøbenhavn, Jern pr. 1000 kg. 4.20 — 5 Rmk., Odense, Chamottevarer 5 Rmk., Göteborg,

do., 4.50 Rmk., Helsingborg, Salt, 3.50 Rmk., Malmö, Rapskager 4 Rmk., Ystad, Gjødningsstoffer 3 Rmk., Carlskrona, Hvede 4 Rmk., Stockholm, Sukker 10 Rmk., do., Rapskager 6 Rmk., Gefle, do. 5.50 Rmk., Lysekil, Gjødningsstoffer 4 Rmk., Uleåborg, Sukker 10 Rmk., Riga, Sand 3.50 Rmk., alt pr. 1000 Kg., Bordeaux, Egebjelker pr. Last 20 frcs. + 15 %.

Til Aarets Slutning: London, Egeplanker pr. load 11 sh., Englands Østkyst, Byg pr. Quarter 1 sh., Mistley, Mel pr. Ton 8 sh., Bristol, Furu-bjelker pr. load 11 sh., Horsens, Rug, pr. 1000 kg. 6 Rmk., Uddevalla, do. Mel, 6 Rmk., Landskrona, Rapskager 4.50 Rmk., Malmö-Ystad, do., 4.50—4.70 Rmk., Trelleborg Åhus, do., 4 Rmk., Åhus, Rug 4—4.50 Rmk., alt pr. 1000 kg., do., Cement, pr. Tønde 1 Rmk., Carlskrona, Poteter, pr. 1000 kg. 4.50 Rmk., Oscarshamn, Gjødningsstoffer 3.50 Rmk., Norrköping, Rapskager 6 Rmk., Nyköping, Rug, 6 Rmk., Stockholm, Rapskager, 6.50 Rmk., Uleåborg, Sukker, 13 Rmk., Wasa, Sukker, 9—10 Rmk., St. Petersburg, Glassand, 5 Rmk., alt pr. 1000 kg., Charlestown, Gjødningsstoffer, pr. Ton 7 Rmk.

Til Stettin var Fragterne fra nedenstaaende Pladse følgende: For Dampskibe: Bergen, Sild pr. Tønde $1\frac{1}{2}$ Rmk., Newcastle, Kul, pr. Ton 4 sh. 6 d—4, Lysekil, Gadesten, pr. 1000 kg. $4\frac{1}{2}$ —5 Rmk., Uddevalla, do. Havre 7—8 Rmk., Middlesbro, Rujern, pr. Ton 4 sh. 6 d—4 sh. $\frac{1}{2}$ d., Haugesund, Sild, pr. Tønde $1\frac{1}{2}$ Rmk., Drammen, Gadesten pr. 1000 kg. 4 Rmk., Stockholm, Feltspat, 5 Rmk., Oxelösund, Jernmalm, 4 Rmk., Carls-hamn, Gadesten, 4— $3\frac{1}{2}$ Rmk., Reval, Havre, $5\frac{3}{4}$ Rmk., Memel, Fosfat, $4\frac{3}{4}$ Rmk., alt pr. 1000 kg., Marseille, Oliekager, pr. Ton 12 sh.—11 sh. 6 d, Luleå, Jernmalm, pr. 1000 kg. 5— $4\frac{3}{4}$ Rmk., Newcastle, Kul, pr. Ton 4 sh. 3 d—4 sh., Fraserburgh, Sild, pr. Tønde 1 sh. 3 d, London, Super-fosfat, pr. Ton 6 sh., Jönköping, Gadesten, pr. 1000 kg. 8 Rmk., Bornholm, do., 3 Rmk., Riga, Rug, do. 6 Rmk., Marstrand, fersk Sild, pr. Kasse $1\frac{1}{2}$ Rmk.

For Seilskibe: Kragerø, Feltspat, pr. 1000 kg. 5 Rmk., Buenos Ayres, Hvede, pr. Ton 20 sh., San Lorenzo, do., 24 sh., Wilmington, Harpix, pr. 310 eng. $\mathcal{B}$ 2 sh. 3 d—2 sh. 6 d + 5 %, Marseille, Oliekager, pr. Ton 9 sh. 10 d—10 sh., Stavanger, Sild, pr. Tønde 1.25 Rmk., Eymouth, do., 1 sh. 6 d, Halmstad, Gadesten, pr. 1000 kg. 4 Rmk., Carlshamn, do., 4 Rmk., Plymouth, China Clay, pr. Ton 7 sh.—7 sh. 6 d, Fowey, do., 6 sh.—6 sh. 6 d, Arendal, Kvarts, pr. 1000 kg. 5.50 Rmk., Sandvik, Feltspat, pr. do. 5 Rmk.

Helbredstilstanden i Provindsen Pommern var i 1894 fuldt tilfredsstillende.

F. L. P. Ivers.

Køningsberg.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hoved- stationen	17	3 264	1	180	18	3 444	-	-	32 440
” Norge til Vicekon- sulsstationerne . .	18	3 470	-	-	18	3 470	-	-	29 620
” Sverige til Hoved- stationen	5	605	3	651	8	1 256	-	-	2 420
” Sverige til Vicekon- sulsstationerne . .	1	347	-	-	1	347	-	-	1 260
” andre Lande til Ho- vedstationen	52	9 692	18	3 467	70	13 159	-	-	101 420
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	17	7 303	9	3 523	26	10 826	-	-	58 780
Ialt	110	24 681	31	7 821	141	32 502	111	28 463	225 940
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hoved- stationen	34	6 981	5	832	39	7 813	-	-	70 570
” Norge fra Vicekon- sulsstationerne . .	6	1 394	2	848	8	2 242	-	-	7 000
” Sverige fra Hoved- stationen	8	1 226	2	402	10	1 628	-	-	12 590
” Sverige fra Vicekon- sulsstationerne . .	-	-	4	1 338	4	1 338	-	-	-
” andre Lande fra Ho- vedstationen	40	6 987	7	1 431	47	8 418	-	-	67 530
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	27	8 226	6	2 837	33	11 063	-	-	69 130
Ialt	115	24 914	26	7 688	141	32 502	111	28 463	226 820

For Havari eller Ordre ankom 2 Skibe dr. 379 Ton.

Af svenske Skibe ankom 264 dr. 60 834 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. M. 1 086, ved Vicekons. 1 036, hvoraf tilfaldt Konsulen M. 518. Af svenske Skibe ved Hovedst. M. 2 944, ved Vicekons. M. 1 066, hvoraf tilfaldt Konsulen M. 533. Ialt tilfaldt Konsulen M. 5 209.80. Expeditionsafgifter af norske Exp. M. 10.70, svenske M. 118.10.

Aarsberetning dateret 31 Marts 1895.

Der ankom til Pillau: i 1894 2 199 Fartøier dr. 651 839 Reg.-Tons, imod i 1893 1 799 Fartøier dr. 556 251 Reg.-Tons; deraf var: i 1894 1 492 Dampskibe med 597 051 R.-Tons imod i 1893 1 254 do. med 512 011 R.-Tons og i 1892 1 226 do. med 502 502 Reg.-Tons.

Nævnte 2 199 Fartøier vare lastede med: Ballast og tom 480 Fartøier med 156 288 R.-Tons, diverse Stykgods 721, 271 602, Stenkul og

Kokes 298, 133 338, Gibs, Kalksten, Cement, Guano etc. 194, 20 122, Sild 190, 41 852, Olie, Petroleum, Tjære 11, 3 112, Salt 14, 3 785, Tagsten 286, 21 289, for Nødhavn 5 Fartøier med 451 R.-Tons.

Af de indkomne Fartøier vare under: svensk Flag 221, norsk 105, dansk 365, engelsk 204, tydsk 1 244, hollandsk 57, russisk 11, belgisk 2. Af ovennævnte Fartøier vare 1 843 i Kønigsberg.

Der afgik fra Pillau: i 1894 2 164 Fartøier dr. 645 259 R.-Tons imod i 1893 1 774 dr. 559 017 R.-Tons; deraf var i 1894 1 475 Dampskibe dr. 591 291 R.-Tons imod i 1893 1 248 dr. 514 241 R.-Tons og i 1892 1 213 dr. 493 610 R.-Tons.

Nævnte 2 164 Fartøier ere afgaaede til: Tydske Havne 954 Fartøier dr. 219 086 R.-Tons, Storbritannien 307, 160 506, Danmark 334, 32 819, Sverige 233, 63 868, Norge 57, 13 937, Holland 98, 51 255, Belgien 36, 21 257, Frankrige 40, 25 925, Rusland 104, 56 018, Portugal 1, 588. Deraf afseilede i Ballast, tomme og med medbragte Ladninger 174 Fartøier med 98 440 R.-Tons imod 186 Fartøier med 84 130 R.-Tons i 1893.

Hovedexporten søværts fra Kønigsberg bestod i 1894 af: Hvede 61 700, Rug 64 300, Byg 27 600, Havre 49 600, Ærter 30 200, Bønner 26 400, Linser 9 100, Vikker 18 300, Linsæd 11 700, Raps, Hampefrø, diverse 28 500, Mel 31 200, Klid 27 800, Mais 33 600, Hør 3 600, Hamp, Hampegarn 14 300, Hør & Hampeblaar 2 900, Sukker 5 200, Melasse 1 000, Shoddy, Uld 300, Spiritus 700, Oliekager 15 600, raa Huder, Skind 200, Klude, gammelt Tougværk, 5 300, Æg 10, Linsæd, Raps, Terpentiniolie 800 Tons, Tømmer, Staver, Props etc. 86 500 Læster.

Handelstraktaten med Rusland har hidtil ikke været til megen Nytte for herværende Kornudførsel, derimod er Exporten af Kornvarer, som Følge af den gode Høst i herværende Provindser og de nærliggende russiske Egne, tiltaget med ca. 40 %. Uagtet denne betydelige Stigning i Kvantummet af Kornvarer, som til Afskibning, have Fragterne gennemgaaende været urentable grundet paa at Tilbudet af Tonnage stadig oversteg Begjæret og Udførselen søværts af de øvrige Artikler, saasom Træ, Hamp, Hør etc. ikke var større end i forrige Aar. Rederierne have derfor ikke havt nogen Gevinst i det afvigte Aar, tvertimod vil Indtægterne i mange Tilfælde ikke have kunnet bestride Driftsomkostningerne. Den usædvanlige lange vedholdende Kulstrik i Skotland virkede ogsaa skadelig paa Trafiken. Skibsfartens Slutning her paa Kønigsberg fandt Sted for Seilskibe den 2 Januar og for Dampskibe den 9 Januar.

Fragterne stillede sig ved Aarets Begyndelse for Dampskibe fra Kønigsberg til Englands Østkyst à 1 sh. 1½ d til 1 sh. 9 d pr. 500 $\mathcal{H}$ engl. Hvede, 16 sh. til 17 sh. 6 d pr. Ton Hamp, 17 sh. 6 d til 23 sh. 6 d pr. Ton Blaar, 14 til 15 sh. pr. Ton Lumper, 6 sh. 6 d til 7 sh. 6 d pr. Ton Oliekager, 7 sh. pr. Ton Sukker, 6 til 7 sh. pr. Load Furre Sleeper. Til Rotterdam 1 sh. 6 d til 1 sh. 9 d pr. 500 $\mathcal{H}$ Hvede, 16 til 17 sh. 6 d pr. Ton Hamp, 22 sh. 6 d pr. Ton Hør, til Amsterdam 10—12 Fl. pr. 2 400 Kg. Hvede, 8 til 8.50 Mark pr. 1 000 Kg. Sukker, til Rouen 2 sh. til 2 sh. 9 d pr. 500 $\mathcal{H}$ engl. Hvede, 18 til 20 Mark pr. Ton Hamp, til Hamburg, Bremen 12—20 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 0.60—0.80 Mk. pr. 50 Kg. Hamp, 7—8 Mk. pr. cbm. Furre Snittræ, 10½ Mk. pr. cbm. Planker.

Til Norges Østkyst og Bergen 17 til 20 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 18—20 Mk. pr. Ton Hamp, 25—26 Mk. pr. Ton Hør, 10 Mk. pr. cbm. Egetræ; til Kiel, Flensburg 13—17 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 0.80—1 Mk. pr. 50 Kg. Hamp, 0.15 Mk. pr. cbf. Furre-Snittræ, til Danmarks Østkyst nordligst Aarhus 15—19 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 17—19 Mk. pr. 2 500 Kg. Oliekager, til Wasa 28 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, til Stettin $8\frac{1}{2}$ —10 Mk. pr. 2 260 Kg. Rug. Fra Pillau blev der betalt til Englands Østkyst 1 sh. til 1 sh. 3 d pr. 500 H Hvede, 15 sh. pr. Ton Hamp, til Rotterdam, Antwerpen 1 sh. 3 d til 1 sh. 6 d pr. 500 H Hvede, 14 sh. pr. Ton Hamp, 12 sh. pr. Ton Lumper, til Amsterdam $9\frac{1}{2}$ til 11 fl. pr. 2 400 Kg. Rug og Hvede, $7\frac{1}{4}$ — $7\frac{3}{4}$ Mk. pr. 1 000 Kg. Sukker, til Hamburg, Bremen $12\frac{1}{2}$ til 17 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 10 Mk. pr. Ton Lumper, til Kristiania, Bergen 13—18 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 17—19 Mk. pr. Ton Hamp, til Danmarks Østkyst 14 til 17 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug. For Seilskibe blev betalt fra Kønigsberg til den engelske Kanal 2 sh. pr. 500 H engl. Hvede, til Danmarks Østkyst 20—23 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug. For Dampskibe til Kønigsberg betaltes fra Firth of Forth 6 sh. 3 d til 8 sh. pr. Ton Kul, fra Skotlands Østkyst 1 sh. 2 d til 1 sh. pr. Tønde Sild, fra Bergen 1.50 Mk. pr. Td. Sild og 1.50 til 2.25 Mk. pr. Td. Tran, fra Skotlands Vestkyst 1.10 til 1.50 Mk. pr. Td. Sild, fra Norges Østkyst 5 Mk. pr. Ton Gadesten. For Seilskibe hertil fra Firth of Forth 8 £ til 8 £ 10 sh. pr. Ton Kul, fra Skotlands Vestkyst 2 sh. 2 d pr. Td. Sild, fra Bergen 1 Mk. pr. Td. Sild.

Skibsfartens Aabning for Dampskibe skeede den 14 Marts, for Seilskibe den 16 Marts. Fragterne stillede sig i de paafølgende Maaneder fra Kønigsberg til London og Hull 1 sh.—1 sh. $4\frac{1}{2}$ d pr. 500 H Hvede, 1 sh. $1\frac{1}{2}$ d—1 sh. $4\frac{1}{2}$ d pr. 500 H Oliekager, 13 sh.—16 sh. pr. Ton Hamp, 17—20 sh. pr. Ton presset Hør, 11 sh. 6 d—14 sh. pr. Ton pressede Lumper, 6—7 sh. pr. Load Sleeper, 9—10 sh. pr. Load Minetræ, 17 sh. 6 d pr. Ton Spiritus, til Belfast 2 sh. 9 d pr. 500 H Hvede, 25 sh. pr. Ton Hamp og Lin, til Boness 8 sh. pr. Load korte Minetræ, til Chatham 14 sh. pr. Ton Hamp, til Rotterdam 1 sh. $1\frac{1}{2}$ d—1 sh. $4\frac{1}{2}$ d pr. 2 400 Kg. Hvede, 15— $17\frac{1}{2}$ pr. Ton Hamp, 12 sh. 6 d pr. Ton pressede Lumper, 7—8 Mk. pr. 1 000 Kg. Sukker, til Antwerpen, Gent 1 sh. $1\frac{1}{2}$ d—1 sh. 6 d pr. 500 H engl. Hvede, 13 sh.—16 sh. 6 d pr. Ton Lin og Hamp, 18—20 pr. Ton presset Hør, 12 sh. 6 d—13 sh. pr. Ton pressede Lumper, til Hamburg 13—16 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 13—14 Mk. pr. 2 500 Kg. Mel, 10 sh. pr. Ton pressede Lumper, 7 Mk. pr. cbm. Furre-Snittræ, 1.30 Mk. pr. 1 000 Kg. Spiritus, til Bremen 15—19 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 16 Mk. pr. 2 500 Kg. Mel, 0.80 Mk. pr. 50 Kg. Hamp, 10 Mk. pr. cbm. Furre-planker, 0.23 Mk. pr. cbf. Rundtræ, til Leer Papenburg 20 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 0.54 Mk. pr. Stykke impregneret Furre Jernbanesviller, til Brake 6 Mk. pr. cbm. Furre-Snittræ, 8 Mk. pr. cbm. Furre Rundtræ, til Dünkirken 1 sh. 9 d pr. 500 H engl. Hvede, 17 sh. 6 d pr. Ton Lin og Hamp, til Østnorge og Gøteborg 18—20 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 18—20 Mk. pr. Ton Hamp, 1.75 pr. Tønde Tjære, Bergen 16—19 Mk. pr. Ton Hamp, til Drammen 17—18 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, til Danmark 13— $13\frac{1}{2}$ à 14 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, til Sydsverige og svenske Sundhavne $0.42\frac{1}{2}$ Mk. pr. 50 Kg. Klid, til Norrkøping, Westervik 13 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, til Stockholm 14 Mk. pr. 2 500 Kg. Oliekager, 17—18 sh. pr. Ton Hamp, til Åbo, Hangø $6-6\frac{1}{2}$ Mk. pr. Ton Mel, til Wasa 13 pr. 2 500 Kg. Rug, til Kiel

13—16 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 0.85—0.90 Mk. pr. 100 Kg. Klid, 13 Mk. pr. 2 500 Kg. Mel, 0.70—0.80 Mk. pr. 50 Kg. Hamp, 12 Mk. pr. Last Furre Snittræ, til Stettin 7—12 Mk. pr. 2 260 Kg. Rug, 0.30 Mk. pr. 100 Kg. Mel, 0.40—0.50 Mk. pr. 100 Kg. Klid, 8—8.60 Mk. pr. Last Furre Bredder, 10—11½ Mk. pr. Last ubeskaarede Bredder, 0.31—0.32 Mk. pr. Furre Jernbanesviller. For Seilskibe fra Königsberg 1 sh. 6 d—1 sh. 7½ d til Englands Østkyst, 1 sh. 9 d til 2 sh. til engl. Kanal, 2 sh. 3 d til Bristol Kanal pr. 500 Th engl. Hvede, 8 sh. til Firth of Forth pr. Load korte Furre Minestøtter, 17—18 Mk. til Weser, Ems pr. 2 500 Kg. Rug 15 Mk. til Danmark pr. 2 500 Kg. Rug. Fragterne i ovennævnte Tidsrum var for Dampskibe fra Firth of Forth og engl. Kulhavn 4 sh.—4 sh. 3 d til Pillau 5 sh.—5 sh. 6 d til Königsberg pr. Ton Kul, fra Antwerpen 5 Mk. til Pillau pr. 1 000 Kg. Phosphat, fra Limhamn 0.24 Mk. til Königsberg pr. 100 Kg. Kalksten, fra Norges Vestkyst 1.25—1.50 Mk. pr. Tønde Sild. Seilskibe fra Firth of Forth 5 £ 10 sh. til 6 £ til Königsberg pr. Keel Kul, fra Limhamn 0.24 til Königsberg pr. 100 Kg. Kalksten.

I Sommermaanederne betales for Dampskibe til Königsberg til Englands Østkyst 1 sh.—1 sh. 3 d pr. 500 Th Hvede, 13—14 sh. pr. Ton Hamp, 17 sh.—16 sh. 6 d pr. Ton Hør, 9—10 sh. pr. Ton Lumper i pressede Baller, 6 sh. pr. Ton Sukker, 8 sh. 5 d—9 sh. pr. Last Furre Sleepers, til Belfast 23 sh. pr. Ton Hamp, til Rotterdam, Antwerpen 1 sh.—1 sh. 4½ d pr. 500 Th Hvede, 12—17 sh. pr. Ton Hamp og Stry, 12 sh. 6 d—13 sh. 6 d pr. Ton Lumper i pressede Baller, 12 Mk. pr. Last Bredder, til Amsterdam 9—11 Fl. pr. 2 400 Kg. Hvede, 16—17 sh. 6 d pr. Ton Hamp og Stry, 15 Frcs. pr. 2 000 Kg. Melasse, til Rouen 7 Mk. pr. 1 000 Kg. Ege-Planchetter, fra Pillau 1 sh. 9 d—2 sh. 3 d pr. 500 Th engl. Hvede, til Nantes 2 sh. 7½ d pr. 500 Th engl. Hvede, 22—27 sh. pr. Ton Hamp, til Hamburg 12—14 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 60 Pf. pr. 100 Kg. Klid, 12 Mk. pr. 2 500 Kg. Mel, 70 Pf. pr. 50 Kg. Hamp, 7 Mk. pr. Kubikmeter Furre Snittræ, til Bremen 13—18 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 14—16 Mk. pr. 1 000 Kg. Hamp, 22½ Pf. pr. Kubikfod Bredder, 21 Pf. pr. engl. Kubikfod Rundtræ, til Wilhelmshafen 6½ Mk. pr. Kubikmeter Snittræ, til Papenburg 21.50 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, til Stockholm, Göteborg 14.20 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 18—20 Mk. pr. 1 000 Kg. Hamp, til Sydsverige 10—13 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, til Norges Østkyst 16—20 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug resp. 2 500 Kg. Mel, 18—20 Mk. pr. Ton Hamp, til Stavanger, Bergen 15—20 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, til Trondhjem 23 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug og Mel, til Kiel, Flensburg, Danmark, nordlig Aalborg 11.50—15 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 45 Pf. pr. 50 Kg. Klid, 12—16 Mk. pr. Ton Hamp, 15 Pf. pr. Kubikfod Ask kort Rundtræ, til Stettin 7—8 Mk. pr. 2 260 Kg. Rug, 8—8½ Mk. pr. Last Furre Bredder, 31—32 Pf. pr. Furre Jernbanesviller, 5 Mk. pr. 1 000 Kg. Klid, 3 Mk. pr. 1 000 Kg. Mel, 10 Mk. pr. 1 000 Kg. Hamp, til de finske og botniske Havsteder nordlig Uleaborg 12 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 5½—7 Mk. pr. Tønde Mel for flere Lossepladse. For Seilskibe fra Königsberg til Engl. Østkyst 1 sh. 4½ d, Engl. Kanal 1 sh. 9 d—2 sh., Bristol Kanal 2 sh. 3 d, Islands Østkyst 2 sh. 6 d pr. 500 Th engl. Hvede resp. Oliekager i Pakker, til Firth of Forth 7 sh. 6 d—8 sh. 3 d pr. Last kort Grubetræ, til Schleswig, Hoistens Østkyst samt Danmark 12—15 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 45 Pf. pr. 50 Kg. Klid, til pommerske Havne 12 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 35 Pf. pr. inpregnerede Furre-Jernbanesviller, til Sydsverige 10—11 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug. Til Königsberg blev betalt for Dampskibe fra Kulhavne 15 sh. pr. Ton Kul

5 sh. 6 d—6 sh. pr. Ton Salt, fra Skotlands Østkyst 1 sh. 4½ d—6 sh. pr. Tønde Sild, fra Bergen 1—1.50 Mk. pr. Tønde Sild, fra Norges Østkyst 4.50—5 Mk. pr. Ton Trottoirplader og Gadesten, fra Sydsverige 24 Pf. pr. 100 Kg. Kalksten. For Seilskibe fra Kulhavne 5 £ til 6 £ 15 sh. pr. Keel Kul. De fire sidste Maanedes af Aaret bleve følgende Fragter afsluttede: for Dampskibe til Englands Østkyst 1 sh.—1 sh. 6 d pr. 500 $\mathcal{H}$ Hvede, 6 sh. pr. Ton Sukker, 13 sh.—14 sh. pr. Ton Hamp, 17 sh. Hør, 10 sh.—11 sh. 6 d Lumper, 8 sh. 6 d pr. Load Træ, 5 sh. 3 d—6 sh. 6 d pr. Load Sleeper, Rotterdam 1 sh. 1½ d—1 sh. 6 d Hvede, 13 sh.—14 sh. Hamp, Amsterdam 9—11 holl. fl Hvede, 16 sh.—17 sh. 6 d Hamp, Antwerpen 1 sh. 4½ d—1 sh. 9½ d Hvede, 12 sh. 6 d Lumper, 14 sh.—16 sh. 6 d Hamp; Nantes 2 sh. 3 d Hvede, 25 sh. Stry, 21 sh.—25 sh. Hamp, 30 sh. Hør; Bremen 13—19 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 40—45 Pf. pr. 50 Kg. Klid, 8 Mk. pr. Kubikmeter Bredder, 16 Mark pr. 1 000 Kg. Hamp; Hamburg 12—15 Mk. Rug; Danmark 11—14 Mk. Rug, 42½—47½ Pf. Klid; Kiel 12—14 Mk. Rug, 16 Mk. Hamp; Flensburg 12—15 Mk. Rug, 40 Pf. Klid; Kristiania 17—20 Mk. Rug, 19 Mk. Hamp, 10 Mk. pr. 1 000 Kg. Træ; Bergen 18—19 Mk. Rug, 14—18 Mk. pr. Ton Hamp; Gøteborg 20 Mk. Rug, 20 Mk. Hamp; Stockholm 11½—15 Mk. Rug, 20 Mk. Hamp; Finland 5½—8½ Mk. pr. 1 000 Kg. Mel; Stettin 7½—10 Mk. Kornvarer, 40 Pf. Klid, 7½—9 Mk. pr. Last Træ. For Seilskibe: til Engl. Østkyst 1 sh. 9 d pr. 500 $\mathcal{H}$ Hvede, 7 sh. 6 d—8 sh. pr. Load Props, til den engl. Kanal 2 sh. 3 d Hvede; Bristol Kanal 2 sh. 4½ d Hvede; Schleswig Holsten 13—18 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug. Fragterne hertil stillede sig for Dampskibe fra Engl. Østkyst 5—6 sh. pr. Ton Kul, til Pillau 3 sh. 10½ d og pr. Ton Superphosphat, Thomasmel, Jern 5 sh. Pillau, 6—7 sh. Königsberg; fra Skotland 1 sh. 9 d pr. Tønde Sild; fra Riga 1.80 Mk. pr. Tønde Olie; fra Bergen 1.50 Mk. pr. Tønde Sild; Christianiafjord 5 Mk. pr. Ton Sten pr. 1 000 Kg.

Landbruget. Landmændenes Klager tiltager stadig. Et Tilbageblik paa Aaret 1894 viser at Landmændene, hvad Kornproduktionen angaar, i det Hele ikke behøver at være utilfredse. Veirliget var normalt og Høsten gik regelmæssigt for sig. Ligesom i forrige Aar har ogsaa i 1894 Foderhøsten ladet tilbage at ønske og Poteter og Roer gave ikke det forventede store Udbytte. Priserne for alle Kornsorter, i Særdeleshed for Byg og Havre, ere gaaede længere ned, omendskjøndt ved Identitetets Ophævelse dette ikke var saa meget Tilfældet for Østpreussens Vedkommende som paa andre Steder. Selv om Kvægpriserne opnaaede en betydelig Høide, saa er derved en fuld Erstatning i Landmændenes Indtægter ikke opnaaet, i Særdeleshed ogsaa, da Smørpriserne, hvilke i Begyndelsen ikke vare ugunstige, i Løbet af Aaret gik tilbage. Kvaliteten af samtlige Korn og Foderstoffer var i Forhold til det gunstige Veirligt god.

Priserne stillede sig saaledes:

	1894.		1893.
Hvede	116—136	Mark imod	125—126 Mark
Rug	102—115	—	110—120 —
Byg	85—120	—	110—125 —
Havre	90—114	—	130—160 —
Ærter	85—130	—	120—150 —
Vikker	100—115	—	150—200 —

alt for indenlandsk Korn pr. 1 000 Kg.

Potetes pr. 50 Kg. 1.80—2.50 Mark imod 1.50—1.80 Mk. i 1893. Smørproduktionen er betydelig stegen ved det stadig tiltagende Antal af Meierier. Priserne bevægede sig gennemsnitlig mellem 105—120 Mk. pr. 50 Kg. Kvaliteten af det østpreussiske Smør er meget afholdt. Forbruget af kunstige Gjødningsstoffer er i vedblivende Stigning, i Særdeleshed bliver Thomasfosfatmel meget anvendt. Derimod har Efterspørgselen efter Faxe Mergel været noget mindre. Remonter bragte Mk. 600—Mk. 1 200 pr. Hest. Kvægpriserne opnaaede af og til et meget høit Niveau; der blev betalt for:

	1894.		1893.
Oxer	Mk. 25—33	imod	Mk. 20—30
Svin	- 30—40	-	- 30—38
Faar	- 18—20	-	- 18—22

pr. 100 $\mathcal{E}$ levende Vægt.

Drægtige Kjør og Kvier bleve betalte med Mk. 400 pr. Stykke. Teglværkerne vare godt beskjæftigede, Priserne vare Mk. 25—Mk. 28 pr. 1 000 Stykker franco Byggeplads. Som Følge af de billige Kornpriser var Efterspørgselen efter Foderstoffer, i Særdeleshed Oliekager, ringere end sædvanlig. Der blev her betalt for: grov Hvedeklid Mk. 3—3.50, fin do. Mk. 2.50—3, Rugklid Mk. 2.80—3, indenlandske Rapskager Mk. 6, russiske do. Mk. 5, do. Oliekager Mk. 5.60—6, do. Hampekager Mk. 3.50—4, do. Solsikkekager Mk. 4.50—5.

Saanningen i Efteraaret 1894 forløb gunstig, dog anrettede i flere Egne Muus stor Skade, i Særdeleshed i Kløvermarkerne, saa at Udsigterne for Foderhøsten i 1895 allerede nu ere mindre gunstige.

Kornforretningen 1894. Königsberger Kornforretning havde i det Hele et langt større Omfang end i 1893. De samlede Tilførsler andrage:

	1894.		1893.
Fra selve Provindsen	135 492	imod	140 597 Ton à 1 000 Kg.
- Rusland	313 204	-	187 339 - - -
	448 696	imod	327 936 Ton à 1 000 Kg.

derimod blev exporteret:

landværts	39 153	imod	28 706 Ton à 1 000 Kg.
søværts	376 355	-	257 675 - - -
	415 508	imod	286 381 Ton à 1 000 Kg.

Der forblev en Lagerbeholdning af do. 45 000 Tons af Korn, Sæd etc. Identitetsbevisets Ophævelse, som traadte i Kraft den 1 Mai, udøvede som forudseet den bedste Indflydelse paa herværende Kornhandel; som et Bevis herpaa kan anføres, at Priserne for Kornvarer i Østpreussen, som indtil denne Tid bleve alene regulerede fra Vesttydsklands Markeder, gjorde sig uafhængige fra disse; følgende Gjennemsnitsnoteringer vil vise dette, saaledes betales den 1 Februar 1894 Hvede i Køl'n à Mk. 15.25 pr. 100 Kg. mod 128 Mk. pr. 1 000 Kg. i Königsberg, hvorimod den 30 April 1894 à Mk. 14.75 pr. 100 Kg. i Køl'n mod 130 Mk. pr. 1 000 Kg. i Königsberg, altsaa en Tilbagegang $\div$ 0.50 Mk. pr. 100 Kg., og 2 Mk. Stigning pr. 1 000 Kg., = 5 Mk. pr. 1 000 Kg.

For Rug den 1ste Februar 1894 i Køln à 13.50 Mk. pr. 100 Kg. mod 107 Mk. pr. 1000 Kg. i Königsberg, og den 30 April 1894 i Køln 12.50 pr. 100 Kg. mod 105 Mk. pr. 1000 Kg., altsaa en Tilbagegang à 1 Mk. pr. 100 Kg., 2 Mk. pr. 1000 Kg. = 10 Mk. pr. 1000 Kg. Forholdet for Hvede udviste saaledes 7 Mk.; for Rug 8 Mk. til Gunst for Königsberg,

Hvede. Exporten af Hvede skede hovedsagelig til England, Skandinavien og Vesttyskland; især herskede der en stor og livlig Forretning med Sverige i de sidste Maaneder af Aaret paa Grund af den imødesende Toldforhøjelse for Kornvarer dersteds. Priserne stillede sig i Begyndelsen af Aaret for helbunt polnisk Vare à 120 Mk. men gik senere ned til 103 Mk.; for indlandsk Hvede, først à 128—130 Mk., senere 124—122 Mk., men steg derpaa i Løbet af Sommeren til 130 Mk. Russisk Hvede i Middels Kvalitet blev betalt med 80 til 90 Mk., ordinær Vare med 65 til 70 Mk., alt pr. 1000 Kilo.

Ny indlandsk Hvede blev i Høstmaanederne betalt med 130 til 125 Mk., for ny russisk Vare i dette Tidsrum à do. 70 til 95 Mk. efter Kvalitet pr. 1000 Kilo.

Rug. Større Rugafskibninger fandt Sted i Foraarsmaanederne til Skotland og Norge, senere ogsaa til Sverige, Danmark, Finland, England og Tyskland. Noteringerne stillede sig for indlandsk Vare à 112, 107, 105, 103, 113 Mk., for russisk à 88, 80, 72, 80, 77, 70, 68, 72 Mk. pr. 1000 Kilo.

Ærter. Priserne for indlandske Ærter stillede sig i Begyndelsen à 135—155 Mk., men gik senere tilbage til 115—100 Mk. pr. Tønde; russiske Victoria vege fra 160 Mk. til 135 pr. 1000 Kilo, simplere, derunder hvide Kogærter fra 130 Mk. til 105 Mk., Foderærter à 105 Mk. til 90 Mk. pr. 1000 Kilo.

Linsæd. For Linsæd optraadte Frankrig, England, Holland, Belgien samt Skandinavien som Kjøbere. Priserne vare i Begyndelsen temmelig stabile. Steppesæd à 195 til 210 Mk., f. f. Linsæd à 180 til 195 Mk., f. Linsæd à 165 til 180 Mk., Middel Sæd à 150 til 160 Mk., men gik senere hen betydelig tilbage, Steppesæd til 170 Mk. Ko. procentige fra 160 Mk. til 135 Mk. pr. 1000 Ko. De herværende Forraad stillede sig ved Aarets Slutning saaledes:

	1894.	1893.
Hvede	10 100 Tons	9 200 Tons à 1000 Kg.
Rug	4 100 —	5 300 —
Byg	4 000 —	4 700 —
Havre	6 800 —	4 300 —
Ærter	5 600 —	4 600 —
Bønner	2 000 —	2 100 —
Linser	1 700 —	1 500 —
Vikker	1 400 —	1 600 —
Linsæd	3 300 —	2 000 —
Raps, Hampefrø, diverse . . .	5 200 —	5 400 —
Lin, Linblaar	400 —	500 —
Hamp & Hampeblaar	1 300 —	1 300 —

Hør & Hamp. Forretningen i Hør & Hamp stillede sig i Begyndelsen af Aaret ret livlig, men aftog senere betydeligt. Over den nye Høst lader der sig endnu intet bestemt sige, det antages at samme i kvantitativ Henseende stiller sig gunstig, hvorimod kvalitativ mindre god.

Noteringerne vare i Løbet af Aaret følgende: for geweichte Kron og Puickhør efter Qvalitet à 29, 37, 28, 32, 27, 29, 30 Mk., for geweichte Sorter à 22, 25, 20 Mk., for Slanitzerhør à 28, 30, 25, 29, 23, 26 Mk., for Middels og ringere à 21, 20¹/₂, 24, 18, 25, 20 Mk. pr. 50 Kg. Hampepriserne vare for 1892 Mittetlagen à 27, 28¹/₂, 29, 30, 31, 32 Mk., 1893 Mittetlagen 26, 27, 25¹/₂, 27, 26, 28 Mk., 1892 Malestowker Lagen à 24, 25 Mk., 1892 russisk Lagen à 24, 25, 22¹/₂, 24, 25¹/₄ Mk., 1893 russisk Lagen à 24, 25 Mk., 1892 Podschetzka à 24, 25, 25¹/₂, 25, 27 Mk., 1893 Podschetzka à 23, 24, 24¹/₂, 25 Mk., 1892 Petersburger Lagen à 26¹/₂, 22¹/₂, 19, 21¹/₂ Mk., 1893 Pensoet Streimel à 20, 21, 18, 20, 18¹/₂, 21, 22¹/₂ Mk. pro 50 Kg.

Sildeberetning. Total Importen af Sild beløb sig til 345 700 Tønder imod 349 900 Tønder i 1893.

Fra Norge & Sverige . . .	108 200	Tønder	imod	175 000	Tønder	i 1893
- Storbritanien	236 700	—	—	171 000	—	—
- Holland	800	—	—	3 800	—	—

345 700 Tønder imod 349 900 Tønder i 1893

Exporten af Sild i 1894 imod 1893:

Til Rusland 200 000 Tønder imod 195 000 Tønder.

I Løbet af Aarets 3 første Maaneder fik Markedet en ret betydelig Tilførsel af Sild, nemlig 16 538 Tønder norsk Sild, 31 180 Tønder svensk Sild, 6 400 Tønder skotsk Sild foruden do. 7 896 Kasser svensk fersk Sild. Afsætningen var imidlertid ret jevn og store Qvantiteter bleve tagne ud af Markedet til Priser, som dreiede sig om 18 til 20 Mk. for Fedsild I Stregs K K K, 17 til 19 Mk. for II Stregs K K, 16 til 17 Mk. for III & IIII Stregs K & K M fortoldet.

For svensk Sild, Large Fulls og Fulls 16 til 18 Mk. pr. Tønde, for Mediums 17 Mk., for Spents, Large Spents 11 til 11¹/₂ Mk. fortoldet pr. Tønde.

For skotsk Sild, Crownfulls à 23 Mk., for Crownmatties à 25 Mk., for Crownspents 17 til 17¹/₂ Mk. fortoldet pr. Tønde.

I Slutningen af Juni vare Lagrene af Sild næsten udsolgte her paa Markedet, kun af svensk Vare forefandtes nogle større Partier, idet Efterspørgselen for denne Artikel pludselig ophørte da varmere Veir indtraadte. Sildefisket paa Skotland begyndte tidligt og allerede i Slutningen af Juni fik Markedet større Tilførsler fra denne Kant, der solgtes til Priser af 17 til 21 Mk. fortoldet for Matties og Mediums samt 25 Mk. fortoldet for Fulls, hvilke Priser ogsaa holdt sig længere Tid udover Sommeren. Vistnok trykkede den rigelige Fangst i Skotland endel paa Priserne, men dette var kun forbigaagende, thi da Fedsildefangsten i Norge vedvarende lod vente paa sig, benyttede Indehaverne sig af denne Omstændighed for at sætte igjennem en Forhøjelse af Priserne, der ogsaa successiv lykkedes, saa at i Begyndelsen af October følgende Priser betaltes: for skotsk Sild 25 til

26 $\frac{1}{2}$ Mk. fortoldet for Crownfulls, 27 Mk. for Crownmatties, 18—19 Mk. for Crownspents, medens de Bagateller ny norsk Garnsild som arriverede fandt Kjøbere til 31—33 Mk. fortoldet, for I og II Stregs K K K & K K, 28—29 Mk. fortoldet for III K, 23—24 Mk. fortoldet for IIII, for M K pr. Tønde.

I November ankom de første Tilførsler af ny svensk Sild, der placeredes til 19 Mk. fortoldet for Large Spents, 16 Mk. fortoldet for Spents, men disse Priser formaaede ikke at holde sig og dalede temmelig rapid til 15 Mk. for førstnævnte og 14 Mk. for sidstnævnte, medens Fulls opnaaede 23 Mk., Mediums 21—22 Mk., Matties 19—20 Mk. alt fortoldet pr. Tønde. Grundet paa det mislykkede Fiske i Norge vare Tilførslerne hertil af Fed-sild høist ubetydelige og Beholdningerne vare ved Aarets Slutning kun 527 Tønder ny Smaasild foruden 528 Tdr. gammel Vare. Smaasilden betaltes med 24 Mk. fortoldet for IIII Stregs M K à 16 Mk. for IIII M, de større Mærker manglede fuldstændig. Af ny svensk og Hvaløer Sild ankom inden Aarets Slutning 42 854 Tdr., denne Sildeart fandt jevn Søgning og de ved Slutningen af Aaret betalte Rater dreiede sig om 24 $\frac{1}{2}$ Mk. for Fulls, 23 $\frac{1}{2}$ Mk. for Mediums, 20 Mk. for Matties, 13—14 Mk. for Spents & Large Spents fortoldet pr. Tønde, medens den skotske Vare obtinerede 27 $\frac{1}{2}$ Mk. for Crownfulls, Crownmatties og 23—25 Mk. for Crownspents fortoldet pr. Tønde.

Ifølge Vicekonsulatet i **Memels** Beretning er der i Aaret 1894 indkommen til Memel 751 Fartøier med 237 362 Reg.-Tons imod 790 Fartøier med 220 021 Reg.-Tons i 1893 og udgaaet 756 Fartøier med 236 508 Reg.-Tons imod 802 Fartøier med 222 502 Reg.-Tons i 1893, saa at Skibsfarten efter Drægtigheden har tiltaget mod Aaret før. I det hele taget har Handelen for de fleste Grenes Vedkommende ikke været tilfredsstillende dersteds og de Forhaabninger, som man knyttede til Handelstractaten med Rusland, især for Handelen med Kornvarer, ere kun for en Del gaaede i Opfyldelse. Fragterne have holdt sig lave hele Aaret igjennem, og have ikke været lønnende for derværende Rederier. Pengemarkedet var let tilgængeligt, og Bankdiscontoen har holdt sig i 3 % pr. A. Af Indførselsartikler fremhæves Stenkul udelukkende fra Storbritanien med 65 567 600 Kg. mod 55 561 600 Kg. for 1893; Sild, hvoraf 18 675 Tdr. fra Norge, 11 989 Tdr. fra Sverige, 16 475 Tdr. fra Skotland, ialt 47 079 Tdr. imod 30 505 Tdr. fra Norge, 5 901 Tdr. fra Sverige og 16 475 Tdr. fra Skotland, ialt 40 862 Tønder i 1893. At Tilførslerne af norsk Sild iaar har været langt mindre end ellers, har sin Grund deri, at Fedsildefisket i Norge for 1894 maa betragtes som mislykket, saa at Priserne stillede sig for høje for Markedet dersteds; af ny Fedsild indførtes derfor intet, hvorimod man dækkede Behovet fra Sverige og Skotland, hvor Fiskerierne have givet et godt Udbytte og Priserne vare moderate.

Salt næsten udelukkende fra England med ialt 3 983 700 Kg. mod 4 140 800 Kg. for 1893.

Udførselen bestod hovedsagelig i Trælaster og udgjorde 396 942 Cubikmeter mod 376 789 Cubikmeter i 1893. I Kornvarer og især i Rug har Forretningen været større end forrige Aar, hovedsagelig efter at Toldkrigen med Rusland ophørte i Slutningen af Marts Maaned. Priserne have havt en dalende Retning. Der udførtes 2 774 700 Kg. Rug mod 570 600 Kg. i 1893. 4 810 100 Kg. Havre mod 3 992 900 Kg. i 1893. Høsten saavel

af Kornvarer som Fodervarer har været god indenom Distriktet, saa der tilførtes mere fra nærmere Omegn end almindelig. Handelen med Hør har været indskrænket og Priserne nedadgaaende, saa de gamle Beholdninger efter hvert ryddedes med betydelige Tab. Den nye Høst er af forskjellig Qvalitet, men da Spinderierne vise liden Kjøbelyst, saa har Om sætningen været ubetydelig til lave Noteringer.

Paa- og Afmønstring. Ved Hovedstationen paamønstreredes Aar 1894 1 Nordmand, 3 Svensker, 4 Tyskere, 1 Russer; afmønstret 3 Nordmænd, 4 Svensker, 3 Russer. Journalen over indkomne Skrivelser omfattede 91 Nummer og udgaaende 110 Nummer.

Sundhedstilstanden indenom Distriktet har i det Hele taget været god, af Cholera indtraf i Høstmaanederne nogle faa Tilfælde, hvorom der i sin Tid er gjort særskilt Indberetning.

Carl L. Meyer.

Malta.

Aarsberetning modtaget 3 April 1895.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 53 norske Dampskibe dr. 67 578 Ton og i Ballast 58 Dampskibe dr. 71 963 Ton.

Til Norge afgik med Ladning 8 norske Dampskibe dr. 12 814 Ton og til fremmede Lande med Ladning 45 dr. 54 764 Ton og i Ballast 5 dr. 4 385 Ton.

Af svenske Skibe ankom 4 dr. 3 463 Ton.

Skjøndt Øens almindelige Handelsforhold ikke er blomstrende har de dog ikke forværret sig. Det er ubestrideligt, at Havnen Tunis, hvor saamange direkte Dampskibe fra Kontinentet anløber, har bidraget til at berøve denne Havn en betydelig Del af dens Trafik, Transiten, og det er derhos at befrygte, at Aabningen af Biserte og andre Havne vil bidrage til at formindske den ringe Transit, som vi endnu har tilbage.

Der ankom 2 824 Dampskibe dr. 3 509 954 Ton. Heraf var 1 948 engelske, 304 maltesiske, 122 tyske, 121 italienske, 100 franske, 71 østerrig-ungarske, 65 græske, 58 norske, 9 spanske, 7 tyrkiske, 7 russiske, 4 svenske, 5 hollandske, 2 danske, 1 bulgarisk.

Af Seilskibe ankom 1 199 dr. 87 730 Ton. Heraf var 757 italienske, 199 græske, 148 maltesiske, 63 tyrkiske, 14 tunesiske, 10 montenegrske, 6 samiotiske, 1 østerrig-ungarsk, 1 engelsk.

Ialt ankom 4 023 Skibe dr. 3 597 684 Ton. I 1893 ankom 3 841 Skibe dr. 3 413 360 Ton.

Indførselen af Stenkul udgjorde 432 395 Tons, hvoraf fra Antwerpen 670 T., Resten fra engelske Havne. Fragterne for Stenkul varierede fra

Januar til sidst i Juli 4 sh. 6 d til 5 sh. 6 d pr. Ton, fra August til sidst i December fra 3 sh. 9 d til 4 sh. 3 d pr. Ton.

Paa Grund af den større Skibsfart i 1894 var ogsaa Indførselen af Stenkul større end i 1893. Forskjellen var 97 000 Ton.

Priserne varierede fra 18—20 sh. pr. Ton f. o. b.

Af Olivenolie indførtes i 1893 57 907 Caffiser. Indførselen aftager stadig og indskrænker sig nu alene til det lokale Behov.

Af Korn indførtes 113 515 Salmer, af Mel 33 117 Kvintaler i 1893. Af Vin indførtes 1893 287 887 maltesiske Bariler, af Spiritus 19 885 do., af Øl 74 825 do. Af Sukker indførtes i 1894 40 763 Sække og 560 Kasser.

Af Trælaster indførtes i 1894 følgende Kvanta, bestaaende af Bjælker, Smaabjælker og Planker af forskellige Dimensioner af Gran og Furu i forskellige Tykkelser, og fordetmeste 13—14 Fods Længde.

552 495 Stkr. af forskellige Størrelser, 6 280 fardeaux Bord skaaret til Kasser, 460 000 Stav i 12 Partier à 30—40 000, samt en Ladning af ca. 500 Ton Bord og Stav fra Odessa. Forøvrigt kom Alt fra Triest, Fiume og Venedig. Priserne var de samme som i 1893, med Undtagelse af Agioen, der udgjorde en Forskjel af ca. 4 % til Fordel for engelsk Mynt mod østerrigsk, hvoraf Importørerne drog Nytte. Priserne var:

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

Bord af Gran og Furu, Længde 13 Fod, Bredde 8—15 Tommer, Tykkelse $\frac{5}{8}$ Tommer til $2\frac{2}{8}$ " varierede efter Dimensioner og Kvalitet fra fr. 38 til 750 pr. 100 Stk.

I 1894 passerede to norske Skibe med Trælaster til Alexandria, et fra Sverige og et fra Portland, Oregon. Ligesaa to svenske med Trælaster til samme Sted fra Sverige.

Indførselen af Potetes var i 1894 ca. 4 000 Ton, især fra Sicilien, Triest og Marseille. Indførselen fra England var forbudt fra November af Sundhedsraadet. Priserne var fra 3 sh.—3 sh. 6 d fra Sicilien, 5 sh. 3 d—5 sh. 9 d fra Triest og Marseille, Alt pr. maltesisk Kvintal. For engelske Poteter betaltes 5 sh. 3 d—5 sh. 6 d.

Udførselen af Potetes var ca. 4 500 Ton til en Pris af 4 sh. 6 d—5 sh. 6 d.

Af Løg udførtes i 1893 3 700 Kvintaler og af Karve 1 900 do. Af Appelsiner udførtes i 1893 251 360 Dusin og af Cottonin 1 100 Koli.

En Salmekorn = et engelsk Quarter.

Et maltesisk Quintal = 80 Kilogram.

En maltesisk Baril = $9\frac{3}{4}$ engelsk Imperial Gallon.

En Caffis = $4\frac{1}{2}$ do.

Øen er i daglig Postforbindelse med Kontinentet.

James Gollcher.

La Paz (Bolivia).

Aarsberetning dateret 15 Februar 1895.

Der er ingen Forandring i Statens Forhold til fremmede Magter i 1894. Ingen Forandring er skeet med Armeen, der bestaar af ca. 1 200 Mand.

Landbrug. Paa Grund af manglende Statistik er intet officielt bekjendt om Landets produktive Evner. Mine tidligere Rapporter har indeholdt Beretninger om de hovedsagelige Exportprodukter, hvori der ikke er stor Forandring i dette Aar. Alene for India Rubber (Cautschuc) har der vist sig større Interesse i Forøgelse af Produktionen i de Provindser, der tilhører Departementet La Paz. Det kan antages, at ca. 1 000 Qvintaler til Værdi Bolivianos 120 000 er produceret i dette Departement i 1894. Produktionen i Departementet Beni, hvilken udføres ad Amazonfloden, beløber sig til ca. 20 000 Qvintaler à Bs. 2 Millioner. Næsten hele Benis Handel, baade Import og Export, sker gennem Amazonflodens og Brasiliens Territorium, og meget betydelige Firmaer er etableret ved Benifloden i Cautschuc Forretning.

Chinconabark der for mange Aar siden var det nordlige og østlige Bolivias Rigdom, er bleven næsten værdiløs formedelst Prisfaldet i Europa, foraarsaget ved den store Import fra Ostindien og Java.

For Kaffe fra Bolivia er Udsigterne gode. Nogle smaa Partier Bolivia Kaffe er udført til de fornemste europæiske Kaffemarkeder og de opnaaede Resultater har været tilfredsstillende. Planterne er nu mere opmærksomme paa dette Produkt, og Land, der før anvendtes til Chiucona Bark, beplantes nu med Kaffe træ. Kaffe træet behøver ca. 4 Aar, før det bærer sin første Frugt. Et voxent Træ frembringer 5—22 lbs. tør Kaffe. Den nærværende Værdi af et spansk Qvintal er ca. Bs. 30 til en Kurs af 20 d, men da Transportudgifterne er meget store indbringer Prisen, 70 d, i England kun omtrent Salgsprisen her. Kvaliteten af Bolivia Kaffe er meget fin, den ligner Mokka i Arom.

Cocablade udgjør endnu Bolivias fornemste Produktion. Den aarlige Produktion er ca. 60 000 Qvintaler til Værdi ca. Bs. 2½ Million, men næsten alt tygges af den indiske Befolkning og kun ca. 2 000 Qvintaler exporteres til den argentinske Republik, Chile og lidt til Europa.

Industri. Foruden Bjergværksindustrien findes der ingen anden her i Landet værd at tale om. Om Produktionen vil Oplysninger findes i vedlagte Rapport fra Finantsministeren, der indeholder mange andre interessante Oplysninger. Samme Rapport indeholder alle officielle Data, der kjendes, om Handelen. Paa Grund af Sølvets Nedgang i Pris og den almindelige Handelskrise, har Bolivias Handel vist en svag Tendents, og Importen viser Tegn til Tilbagegang.

Budgettet viser en Indtægt af Bs. 5 781 471 og en Udgift af Bs. 5 913 089. 1 Boliviano (B.) er lig ca. 20 pence Sterling.

Theodore Böttiger.

Rom.

Aarsberetning dateret 27 Marts 1895.

I de i mine tidligere Beretninger skildrede Handelsforhold i dette Konsulatsdistrikt er ingen Forandring indtraadt i 1894, forsaavidt angaar Forholdet til de forenede Riger, og der er for Tiden desværre heller ikke Udsigt til Aabning af direkte Handel mellem Norge og denne Provinds. De faa af dets Exportartikler, som kommer i Betragtning for den her-værende Konsum, indføres nu som før i beskedne Kvantiteter indirekte over Italiens største Handelspladse til Rom, hvorfor statistiske Ogaver herom ikke kan gives. Der var ingen Export fra Rom til Norge, fraseet nogle smaa Sendinger romerske Vine.

H. Bohn.

Georgetown (Britisk Guiana).

Aarsberetning dateret 15 Marts 1895.

Der ankom fra fremmede Steder 42 norske Skibe dr. 23 766 Tons, hvoraf i Ballast 3 dr. 1 264 Ton. Heraf afgik med Ladning eller Rest-ladning 21 dr. 14 160 Ton, Resten i Ballast til fremmede Steder. Erlagte Konsulatafgifter § 339.14.

Af svenske Skibe ankom 5 dr. 1 821 Ton. Erlagte Konsulatafgifter § 30.74.

Skibsfarten viser atter en Nedgang mod 1893, paa Grund af den store Depression i Øens Hovedartikel, Sukker. De i Aaret herskende lave Priser har bevirket at flere Plantager er lagt øde, og hvis ikke en Forandring til det Bedre finder Sted, trues hele Industrien, og Udsigterne er blevet meget alvorlige.

Den anden store Industri, Guldproduktionen, har omtrent holdt sig oppe som før, skjøndt der er en liden Nedgang mod 1893.

Der exporteredes af Sukker 103 000. Af Guld udførtes 130 000 Unzer.

I. H. de Jonge.

Indhold: Berlin Side 82. — Breslau Side 75. — Georgetown (Britisk Guiana) Side 112. — Hannover Side 87. — Konstantinopel Side 65. — Königsberg Side 100. — La Paz (Bolivia) Side 111. — Livorno Side 72. — Malta Side 109. — Montevideo (Uruguay) Side 69. — Riga Side 78. — Rom Side 112. — St. John's (Antigua) Side 77. — Stettin Side 94.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1894 m. M.,

No. 4.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1895.

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

Amsterdam.

Den norske Skibsfart paa Distriktet har i 1894 været følgende:

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragt i Kroner.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.		Ant. Tons.		Seilskibe.	Dampskibe.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.				
I. Ankomne.												
Fra Norge til Hovedstationen	12	2 358	62	23 268	2	1 131	-	-	76	26 757	21 891	194 810
- Norge til Vicekonsulsstationerne . .	86	19 263	43	14 184	2	138	-	-	131	33 585	191 021	125 957
- andre Lande til Hovedstationen . .	18	15 751	7	5 270	5	769	1	1 001	31	22 791	481 819	60 268
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	117	67 853	105	124 726	7	2 485	1	319	230	195 383	1 720 497	583 912
Ialt	233	105 225	217	167 448	16	4 523	2	1 320	468	278 516	2 415 228	964 947
											3 380 175*)	
II. Afgaaede.												
Til Norge fra Hovedstationen	7	951	48	18 584	6	1 593	1	781	62	21 909	4 024	145 864
- Norge fra Vicekonsulsstationerne . .	28	5 223	23	6 204	68	21 770	1	596	120	33 793	21 683	36 448
- andre Lande fra Hovedstationen . .	7	2 106	1	1 002	17	15 516	20	9 173	45	27 797	52 860	4 725
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	25	7 438	17	5 432	97	58 561	109	127 199	248	198 630	56 320	10 272
Ialt	67	15 718	89	31 222	188	97 440	131	137 749	475	282 129	134 887	197 309
											332 196*)	

Af svenske Skibe ankom 136 dr. 78 347 Ton.

*) Heri er ikke medregnet Bruttofragterne for Dampskibe med Time-charters og Seilskibe der medhavde Ladning for egen Regning.

*

Konsulatafgifterne udgjorde i 1894:

	Ved Hoved- stationen.	Ved Vicekonsulaterne.		Ialt tilfaldt General- Konsulen.	Expeditions- Gebyrer.
		Ialt erlagt.	Heraf tilfal- der General- Konsulen.		
Erlagt af:	Gulden.	Gulden.	Gulden.	Gulden.	Gulden.
Norske Skibe . .	1 415.42	8 989.95	4 494.97	5 910.39	260.10
Svenske Skibe .	1 231.41	1 816.74	908.37	2 139.78	
Ialt	2 646.83	10 806.69	5 403.34	8 050.17	

Aarsberetning modtaget 13 April 1895.

Sammenlignet med de fem foregaaende Aar, stiller 1894's Skibsfart sig som følger:

Ankomne norske Skibe i	Antal. Tons.	
1894	468	278 516
1893	400	189 182
1892	440	209 208
1891	415	168 779
1860	480	172 172
1889	407	152 005

Gjennemsnit for 1889—1893 . . . 428 178 269

De forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet har i 1894 været betydelig større end i noget af de foregaaende 5 Aar. Den overstiger 1893 og 1892 Skibsfart med respektive 107 og 38 Fartøier samt 116 579 og 89 513 Reg.-Tons. Denne Stigning falder væsentlig paa Rotterdam, der i 1894 besøgtes af 266 norske og svenske Fartøier med en samlet Tonnage af 196 803 R. T. mod i 1893 208 Fartøier med 100 667 R. T. og i 1892 243 Fartøier med 122 342 R. T.

Heraf udgjorde den norske Skibsfart:

i 1894 . . .	202 Fartøier	à 162 504 R. T.,	deraf Damp.	115 824 R. T.
i 1893 . . .	155 —	- 76 944 —	—	34 051 —
i 1892 . . .	161 —	- 86 860 —	—	36 153 —

Stigningen skyldes hovedsagelig den Omstændighed, at store Partier Jernmalm i Aarets Løb er afskibet fra Sverige til Rotterdam, til hvilken Transport for en stor Del er benyttet norske Dampskibe i time-charters. Saavidt antages, vil det samme Forhold ogsaa gjentage sig i indeværende Aar. Malmen gaar for Størstedelen til Rhinprovindsen og Westfalen samt for en mindre Del til Belgien.

Forholdet mellem den Tonnage, som i 1894 besøgte Distriktet, og de foregaaende Aars Tonnage stiller sig yderligere gunstig, naar man tager i Betragtning den ikke uvæsentlige Reduktion i Ansættelsen af den beregnede Tonnage, som fremkommer efter Indførelsen af de nye norske Maalings Regler for Dampskibe. Naar Differentsten i saa Henseende kan ansættes til

ca. 10 %, skulde Forholdet mellem den samlede Tonnage paa Distriktet i 1894 og de tvende foregaaende Aar stille sig omtrent som 380 til 240 og 267, samt for Rotterdams Vedkommende som 140 til 100 og 122. Naar Fartøiernes Gjennemsnitsdrægtighed tages i Betragtning i Sammenligning med de foregaaende Aar, maa selvfølgelig ogsaa det samme Forhold have for Øie; denne vil da udvise Stigning som tidligere.

Fartøiernes Gruppering efter Seilskibe og Dampskibe viser følgende Zifre i 1894 og 1893:

Norske Skibe: 1894 219 Dampskibe dr. 168 758 R. T., 1893 170 Dampskibe dr. 91 172 R. T., 1894 249 Seilskibe dr. 109 748 R. T., 1893 230 Seilskibe 98 010 R. T.

Mellem de norske Fartøier, som i 1894 ankom og afgik med eller uden Ladning, har Forholdet stillet sig saaledes:

	Ankomne.	Antal.	Tons.
med Ladning		450	272 673
i Ballast		18	5 843
Afgaaede.			
med Ladning		156	46 940
i Ballast		319	135 189

Medens saaledes kun et ubetydeligt Antal Fartøier ankom i Ballast, er det modsatte Tilfældet med de udgaaende, hvoraf de fleste gik i Ballast. Aarsagen er den samme som tidligere, nemlig Vanskeligheden ved at finde passende Udfragter.

De til Distriktet med Ladning ankomne norske Skibe fordeltes efter Afgangsstederne saaledes som følger:

Ankomne med Ladning fra:	Antal.	Tons.
Norge	203	59 074
Sverige	95	110 757
Ruslands nordl. Havne og Finland	26	15 665
do. sydlige Havne	1	1 137
Tydske Havne og Danmark	4	1 257
England og Skotland	10	2 821
Frankrige	1	326
Spanien og Portugal	12	6 613
Donau Fyrstendømmerne	1	984
Middelhavet	1	1 799
Amerikas Forenede Stater	54	48 257
Mexico, Vestindien	28	11 886
Syd Amerika (Brasilien)	10	8 152
Ostindien	2	1 792
Australien	2	2 153

Sammenligner man disse Tal med den i Aarsberetningen for 1893 indtagne Tabel, vil man finde en overordentlig Stigning i de fra Sverige ankomne Fartøier, hvis Tonnage er steget med ca. 74 000 R. T. Endel Stigning mærkes ogsaa ellers, særlig paa de fra russiske, finske og ameri-

kanske Farvand ankomne Fartøier. Stigningen skyldes som ovenfor bemærket hovedsagelig den store Import til Rotterdam af svensk Jernmalm.

Opgave over de fra Distriktet med Ladning afgaaede norske Skibe:

Til	Antal.	Tons.
Norge	106	30 962
Sverige	4	901
Ruslands nordl. Havne & Finland	11	3 323
England & Scotland	12	3 267
Tydske & danske Havne	6	1 371
Amerikas For. Stater	1	675
Spanien	1	416
Vestindien	3	788
Afrikas Østkyst	1	157
Ostindien	3	1 367
Australien	1	1 512

Sammenlignet med den tilsvarende Opgave for 1893 viser de med Ladning fra Distriktet afgaaede norske og svenske Fartøier nogen Forøgelse i Tonnage for Destinationslandene Sveriges, Ruslands, Storbritanniens, Tydslands og Danmarks Vedkommende, men nogen Nedgang for Norges. I Lighed med tidligere Aar danner Afskibningerne til de forenede Riger den væsentligste Contingent i denne Henseende, og besørger samme for den største Del af de almindelige Rutedampskibe. Disse er de samme som tidligere, nemlig for Farten mellem Norge og Nederlandene de af D'Herrers „Winge & Co.“ i Christiania disponerede Dampskibe, hvoraf 2 mellem Christiania og Amsterdam (enkelte Gange med Anløb af Gøteborg paa Hjemturen) og 1 mellem Christiania og Rotterdam, samt for Farten mellem Sverige og Nederlandene de Actieselskaberne „Svea“ i Stockholm og „Göta“ i Gøteborg tilhørende Dampskibe henholdsvis paa Amsterdam og Rotterdam. Af det førstnævnte Firmas Skibe gjordes ialt 70 Reiser repræsenterende 24 586 R.-T. og af de svenske Selskabers Skibe ialt respektive 20 og 24 Reiser repræsenterende henholdsvis 16 464 R.-T. og 8 295 R.-T.

Hvilken Plads den norske og svenske Skibsfart indtager ligeoverfor de nederlandske og fremmede Skibe, der aarlig besøger Distriktet, fremgaar af nedenstaaende Opgave for Aarene 1891—1893 (for Aaret 1894 foreligger endnu ingen Opgave).

Ankomne i	Alle Nationers		Deraf							
			nederlandske		norske		svenske		øvrige fremmede	
	Antal	Tons	Antal	Tons	Antal	Tons	Antal	Tons	Antal	Tons
1891	9 356	5 720 327	2 644	1 657 013	427	166 430	123	51 112	6 162	3 845 772
1892	9 367	5 934 407	2 743	1 805 159	451	205 270	124	54 896	6 049	3 869 082
1893	9 178	6 255 911	2 722	1 831 852	405	187 630	94	46 301	5 957	4 190 128

De øvrige fremmede Fartøier i den sidste Rubrik tilhørte i 1893 følgende Nationalitet:

Engelske	4 436	Skibe, drægtige	3 167 266	Tons
Tydske	1 037	—	—	664 382 —
Spanske	88	—	—	114 559 —
Danske	155	—	—	83 930 —
alle Øvrige . . .	241	—	—	159 991 —

De norske og svenske Skibes Andel i alle Nationers Fart mellem Norge, Sverige og Nederlandene i ovennævnte Aar 1891—93 fremgaar af følgende Tabel:

	Alle Nationers.		Deraf							
			neder- landske		norske		svenske		øvrige fremmede	
	Ant.	Tons	Ant.	Tons	Ant.	Tons	Ant.	Tons	Ant.	Tons
Ankomne i 1891.										
Fra Norge	326	102 490	88	29 101	225	67 041	-	-	13	6 348
„ Sverige	461	230 436	157	65 969	30	10 722	92	39 703	182	114 042
„ Norge & Sverige	787	332 926	245	95 070	255	77 763	92	39 703	195	120 390
1892.										
Fra Norge	323	99 001	87	29 082	220	64 875	1	737	15	4 307
„ Sverige	571	330 165	151	63 067	36	15 148	68	32 264	316	219 686
„ Norge & Sverige	894	429 166	238	92 149	256	80 023	69	33 001	331	223 993
1893.										
Fra Norge	278	88 982	75	27 566	191	56 502	-	-	12	4 914
„ Sverige	491	341 421	117	64 117	37	21 392	67	32 179	270	223 733
„ Norge & Sverige	769	430 403	192	91 683	228	77 894	67	32 179	282	228 647

Summen af de Bruttofragter, som har været angivet som optjente af ind- og udgaaende norske og svenske Fartøier, udgjør som ovenfor angivet Kr. 4 796 768 sammenlignet med respective Kr. 4 276 571 i 1893 og 5 009 695 i 1892. Af de i 1894 optjente Bruttofragter falder Kr. 4 217 824 paa de ankomne og Kr. 578 944 paa de afgaaede Fartøier. I disse Bruttofragter er imidlertid ikke medregnet de af Dampskibe i „Timecharters“ optjente Beløb, hvilke i det forløbne Aar udgjorde meget betydelige Summer, idet de fleste af de i den svenske Jernmalm-Trade engagerede Dampskibe var befragtede paa denne Maade, hvoraf bl. A. 20 af en Ton-

nage fra 1 780 R.-T. til 2 000 R.-T. for £ 1 050 pr. Maaned og 14 af en Tonnage af ca. 1 450 R.-T. for £ 815 pr. Maaned i Ruten Luleå—Rotterdam. Heller ikke de Bruttofragter, som er optjent af Fartøier, som har medhavt Ladning for egen Regning, er indbefattet i ovenstaaende Sum; Fragten herfor opgaar dog neppe til noget betragteligt Beløb.

Den paa Dampskibe og paa Seilskibe faldende Andel af de Bruttofragter, hvorover Opgave haves, stiller sig saaledes for Aar 1894 sammenlignet med 1893:

	1894.	1893.
Ankomne Dampskibe . . .	Kr. 1 521 913	Kr. 1 338 841
Afgaaede — . . .	- 389 446	- 370 085
Ankomne Seilskibe . . .	- 2 695 911	- 2 405 624
Afgaaede — . . .	- 189 498	- 162 021

I 1894 paamønstredes paa norske Fartøier ved Hovedstationen 34 Nordmænd, 11 Svensker og 56 Udlændinger og afmønstredes 90 Nordmænd, 23 Svensker og 27 Udlændinger. Ved Viceconsulaterne paamønstredes med norske Fartøier 202 Nordmænd, 81 Svensker og 209 Udlændinger og afmønstredes 368 Nordmænd, 82 Svensker og 134 Udlændinger.

Ved Hovedstationen rømte fra norske Skibe 7 Nordmænd; samt ved Viceconsulstationerne: 9 Nordmænd, 8 Svensker og 5 Udlændinger.

Gjennem Generalconsulatet hjemsendtes i 1894 af opsparede Hyrebeløb Kr. 262.50 til Norge, samt gennem Sømandsmissionen i Amsterdam Kr. 2 000.30 og gennem Sømandsmissionen i Rotterdam Kr. 1 196.07. Aarsagen til, at forholdsvis mindre betydelige Hyrebeløb hjemsendes af norske Sømænd end af svenske, skriver sig vistnok derfra, at de fleste gifte norske Sømænd ombord paa norske Skibe gennem de saakaldte Træksedler lader en større eller mindre Del af sin Hyre udbetale directe af Rederiet til sine Familier i Norge.

Af Efterladenskaber efter afdøde norske Undersaatter hjemsendtes til Norge Kr. 468.07.

Af Søulykker paa den nederlandske Kyst forekom i Aarets Løb kun 2, nemlig et norsk Skib, der grundstødte, men senere indbragtes til Land, samt et svensk Skib, der totalt forliste. Et norsk Seilskib paatraffes forladt af Mandskabet i Nordsøen og indbjergedes til Maassluis, hvor det senere solgtes til et hollandsk Rederi.

For norsk Regning indkjøbtes i Nederlandene i 1894 4 Seilskibe med tilsammen 3 526 Register Tons Drægtighed samt for en samlet Kjøbesum af fl. 92 800.

Foruden det ovennævnte abandonnerede norske Fartøi solgtes der hertilands intet norsk Skib.

For 2 norske Fartøier udfærdigedes nye midlertidige Nationalitetets Beviser.

Den nederlandske Handelsmarine holdt sig i det foregaaende Aar omtrent paa samme Standpunkt som i Aaret 1893, og var der den 31 December 1894 indregistreret som Søskibe under nederlandsk Flag:

424 Seilskibe dr. 108 679 R. Tons, 157 Dampskibe dr. 182 835 R. T., ialt 581 Fartøier dr. 291 064 R. T.

Af Seilskibene udgjordes 158 Stykker, drægtige tilsammen 91 318 R. T., af større Søskibe, medens Resten udgjordes af Koffer, Galeaser etc.

Op og ned ad Rhinen transporteredes med Seil- og Dampskibe for Opgaaende 4 710 000 Tons og for Nedgaaende 3 095 000 Tons. Af de ca. 22 000 Fartøier, som besørgede denne Trafik, var ca. 17 500 nederlandske, ca. 600 belgiske, ca. 60 britiske og Resten tyske.

Fragtmarkedet. Aaret 1894 frembyder et trist Billede for Skibsfarten, idet ingen eller liden Opgang i Fragterne har været at spore fra det foregaaende Aar, som ellers maa betegnes som et af de sletteste, som denne Næringsgren har at opvise.

Seilskibsfarten mellem Nederlandene og Celebes og Molukkerne, som hidtil væsentlig har været i Hænderne paa Danske, der hidtil har anvendt mindre Fartøier à 200—250 Tons Drægtighed, har i den senere Tid for en stor Del gaaet over til norske Skibe af 350—500 Tons Drægtighed. Denne Fart, der vistnok kun kan employere et ringe Antal Fartøier, har imidlertid vist sig at være af de mere lønnende.

Nedenfor hidsættes en Opgave over ind- og udgaaende Fragter paa Distriktet for 1893 og 1894:

Indgaaende Fragter:		1893.	1894.
Træløst fra			
nordl. Østersøhavne	pr. Std.	fl 14 à fl 18	fl 14 à fl 20
Finske og Livl. Havne	- -	do.	do.
Vestkystaf Sverige, Fredriksstad	- -	fl 10 à fl 14	fl 11½ à fl 14
Christianiafjorden, Laurvig . .	- -	fl 11½ à fl 14	fl 11 à fl 14
Forenede Stater, Atlant. Havne	- -	85/ à 105/	90/ à 102/6
do. Mexik. Bugt	- -	85/ à 100/	90/ à 107/6
Canada	- -	40/ à 50/	45/ à 50/
Farvetræ fra			
Mexico	pr. Ton	32/6 à 38/	32/6 à 35/
Vesindien	- -	30/ à 35/	28/9 à 33/6
Harpix fra			
De Forenede Stater	pr. 310 Eng. $\mathcal{H}$	2/6 à 3/	2/3 à 3/9
Terpentin fra			
De Forenede Stater	pr. 40 Gallons	3/ à 4/	3/6 à 3/9
Rug fra			
Østersøen	pr. 480 $\mathcal{H}$ Eng.	1/3½ à 1/6	1/3½ à 1/7
det sorte Hav	pr. 1 006 Kg.	7/ à 16/	10/ à 14/
Hvede fra			
Østersøen	pr. 500 $\mathcal{H}$ Eng.	1/3½ à 1/6	1/3½ à 1/6
det sorte Hav	pr. 1 015 Kg.	7/ à 16/	10/ à 14/
Havre fra			
Østersøen	pr. 320 $\mathcal{H}$ Eng.	1/ à 1/3	1/3 à 1/4½
Petroleum fra			
De Forenede Stater	pr. 40 Gallons	1/9 à 2/3	1/6 à 2/6

Kaffe fra			
Nederl. Ostindien (pr. Dampskibe)	pr. 1800 K.G.	fl 60 à fl 75	fl 60 à fl 70
Ris fra			
Nederl. Ostindien (pr. Dampskibe)	pr. 2000 K.G.	fl 45	fl 40 à fl 45
Birmah	pr. Ton	—	—
Japan	- -	—	—
Kobber og Jernmalm fra			
Sverige	pr. Ton	4/ à 7/	4/6 à 5/9
Frankrige	- -	4/ à 4/6	4/ à 4/6
Spanien	- -	4/9 à 5/10	4/6 à 5/7 ¹ / ₂
Svovlkis fra			
Norges Vestland	- -	6/	6/ à 6/8
Stenkul fra			
Englands Østkyst	- -	4/6 à 6/9	4/3
do. Vestkyst	- -	5/6 à 6/6	4/9
Udgaaende Fragter:			
Cokes til			
Christiania	pr. Ton	R.M. 4 à R.M. 6	R.M. 3 ³ / ₄ à R.M. 5 ¹ / ₂
Vestkyst Sverige	- -	- 4 ¹ / ₂ à - 6	- 3 ³ / ₄ à - 5 ¹ / ₂
Kul til			
Christiania	- -	- 3 ¹ / ₂ à - 6	- 3 ¹ / ₂ à - 4
Tydskland	- -	- 3 ¹ / ₂ à - 6	- 3 ¹ / ₂ à - 5
Cement og Phosphat til			
Østersøen	- -	5/ à 7/	5/ à 6/6
Klid til			
Danske Havne	- -	fl 5 ¹ / ₂ à fl 7	fl 5 à fl 6
Pibeler til			
Danske Havne	- -	5/ à 7/	5/ à 6/

Handelen maa for 1894 Aars Vedkommende i sin Almindelighed betegnes som lidet opmuntrende, og Mangel paa Kjøbelyst var et fremtrædende Træk for de fleste Artikler.

Trælastermarkedet, som for de forenede Riger spiller den væsentlige Rolle hertilands, danner imidlertid en Undtagelse fra den ellers herskende Stemning, og Aaret 1894 maa i saa Henseende betegnes som et ret gunstigt Aar.

Priserne hersteds stillede sig saaledes for følgende Dimensioners Vedkommende:

3	× 11	} fl 100—105 pr. Std.	3	× 8	} 85 à 90
3	× 10		3	× 7	
3	× 9		2 ¹ / ₂ × 7		
					75 à 80

$2\frac{1}{2} \times 6\frac{1}{2}$	}	70 à 75	$1\frac{1}{2} \times 8$	}	90 à 95
$2\frac{1}{2} \times 6$			$1\frac{1}{4} \times 8$		
$1\frac{1}{2} \times 11$	}	125 à 130	1×8	}	75 à 80
$1\frac{1}{4} \times 11$			$1\frac{1}{2} \times 7$		
1×11			$1\frac{1}{4} \times 7$		
$1\frac{1}{2} \times 10$	}	105 à 110	1×7	}	65 à 70
$1\frac{1}{4} \times 10$			$1\frac{1}{2} \times 6$		
1×10			$1\frac{1}{4} \times 6$		
$1\frac{1}{2} \times 9$	}	100 à 105	1×6	}	
$1\frac{1}{4} \times 9$			1×5		
1×9			1×4		

Fra Norge bestod Importen væsentligt af høvlede Bord, idet der af Kassebord og skaaren Last kun ankom en Ubetydelighed. Tiførslen af rund Smaalast, Juffers, Kult, Ellens, Spirer etc., hvilken tidligere var af stor Betydning, er nu næsten ophørt og vil formentlig om ikke lang Tid ganske ophøre.

Paa Grund af den skarpe Konkurrence fra Sverige -- hvortil de lave Fragter i den senere Tid for en stor Del bidrager -- er Importen af høvlede Bord fra norske Havne gaaet noget tilbage. Særlig paa de betydeligere Afladningssteder, hvor større Dampskibe kan løbe ind og hvor betydeligere Partier kan modtages, er det Tilfældet, at svensk Last fortrænger den norske. Paa de mindre Pladse derimod, hvor Kjøberne kun tiltrænger mindre Partier ad Gangen og saaledes er henviste til smaa Seilfartøier, beholder Norge fremdeles sin tidligere Andel af Importen af denne Artikkel.

Mærkbart er det, at ogsaa Hollænderne nu begynder at gaa fra de bredere Dimensioner og foretrækker -- i Lighed med andre Lande -- de smalere og forholdsvis billigere Sorter. Medens saaledes for nogle Aar siden Bord af 9--11 Tommers Bredde var de mest efterspurgte Dimensioner, er man nu gaaet ned til 7 og 8" med endel 5 og 6" iblandt.

Priserne paa høvlede Granbord har været jevnt gode hele Aaret gennem og der er betalt for cif god Havn:

fl 104 à 108	for mixed	9" Gran
- 96 à 100	- -	8" -
- 80 à 84	- -	5" -

Nytten af Sammenslutning mellem Producenterne har vist sig ogsaa her, idet man nu altid opnaar Høvel-Last-Export-foreningens Konditioner 2: fl 3 mere for $\frac{3}{4}$ " og fl 9 mindre for „faldende tertia“.

Ovenstaaende Priser undergik dog i Efteraaret nogen Nedgang specielt for 9".

De herværende Kassefabriker, som tidligere tog ikke ubetydelige Partier af færdige norske Kassebord, har nu gaaet over til at bruge Østersø-Last, hovedsagelig smale Dimensioner, der kommer dem billigere.

Da Byggevirksomheden i de større Byer har befundet sig i en Stilstand, har Importen af færdige Trævarer saasom Døre, Vinduer, Listværk etc. været ringe.

Udsigterne for 1895 var ved dette Aars Begyndelse ganske lovende og der er i Slutningen af forrige Aar afsluttet Kontrakter for betydelige Par-

tier skaaren Last, væsentlig Bord og Battens, til gode Priser. Brede Plan-ker har det dog været vanskeligt at sælge. Bjælker har ogsaa undergaaet en Nedgang i Prisen i den senere Tid, idet man fra de russiske Østersø-havne Pernau, Libau, Riga og Narva tilbyder ret god saadan Vare til be-tydelig billigere Priser. Det er derfor antageligt, at Importen fra Sverige hertil af denne Artikel vil aftage.

Pitch pine var meget flau under hele det forløbne Aar og kunde kun realiseres til meget lave Priser.

Importen af Træmasse og Cellulose har i 1894 været større end tidligere, idet den Papirfabrik, som i nogen større Udstrækning hertilands benytter disse Materialer, i Aarets Løb har undergaaet en betydelig Ud-videlse.

Tjære fra Sverige og Finland holdt sig i Aarets Løb omtrent ufor-andret, og varierede Priserne fra fl 155 til 160.

Importen af Granit fra de forenede Riger til Nederlandene var — udenfor hvad der gik til de nye Sluseanlæg ved Ymuiden — ikke af megen Betydning. Gadesten til Amsterdam vil neppe for Fremtiden komme til at realisere de Forventninger, som man engang nærede herom, idet man hersteds mere og mere gaar over til Brolægning med Asphalt. Man har sogar ifjor solgt ubenyttet Gadesten herfra som Ballast. For norsk Marmor antages det, at man i Nederlandene maa kunne oparbejde et lønnende Marked, da meget af denne Sten anvendes i det Indre af hollandske Huse, som Gulvbelæg og Væggedækning i Korridorer, Trapper etc.

Fiskemarkedet. Høstsaisonens første Forsendelse fra det øst-landske Sildefiske ankom hertil den 20 November. Partiet udgjorde 580 Tønder Storsild eller Slosild og fandt god Afsætning til Priser, der varierede mellem 9 og 11 Gulden pr. Tønde. Da Afskiberne ogsaa ved senere Forsendelser viste den Forsigtighed ikke paa én Gang at sende altfor store Kvanta og da Omstændighederne forøvrigt stillede sig ret gunstige for Konsumtionen, holdt disse Priser sig nogenlunde stabile, saalænge Fisket var igang. Som i Generalkonsulatets Rapport af den 24de November f. A. gjort opmærksom paa, er det herværende Markeds Konsumptionsevne tem-melig begrændset og vil under almindelige Omstændigheder let trykkes, saa-fremt mere end 500 à 600 Tønder udbydes paa en Gang.

I den senere Tid er det væsentlig Storsild, som har været importeret hertil, idet Tomsild, hvoraf der tidligere ankom ikke ubetydelige Kvanta fra Norge, og som søgtes afsat — som hollandske „Zuidersee-Bokkings — nu vanskeligt finder et lønnende Marked hertilands. Enkelte Partier Tom-sild har saaledes kun opnaaet en Pris af 2—3 Gulden pr. Kasse, en Pris der kun kan bringe Tab. Den Sild, som ankommer hertil fra Norge maa altid pakkes i Tønder og gives en tynd Saltlage; fersk Sild spises nemlig ikke i Holland, og Sild i Borsyre finder ikke let Kjøbere. Omtrent al den importerede Sild gaar til de forskjellige Røgerier rundt om i Landet. Næsten alt Salg foregaar i Konsignation og pr. Kontant.

Der klages fremdeles hersteds over den norske Silde daarlige Pakning og mangelfulde Sortering, og tidligere Henstilling til norske Afskibere om at søge rettet paa disse Mangler maa derfor gjentages.

For saltet Torsk, Linge og Helleflyndre i Tønder danner Holland et ganske betydeligt Afsætningsmarked, og skjøndt de hollandske Fiskerier afgiver en betydelig Kontingent af sit Udbytte til saadan prepareret Fisk, finder dog jævnlig Import Sted heraf. Da Publikum imidlertid er meget nøiieseende med Varens Beskaffenhed og Udseende, er det kun prima Sort Fisk, som her vil kunne vente at finde lønnende Afsætning. Saa høie Priser, som den hollandske Vare opnaar — undertiden lige op til 50 à 60 Gulden pr. Tønde for saltet Torsk — kan norsk Tilberedning vistnok ikke gjøre Regning paa; dertil er den Torsk, som fiskes i vore Farvand, altfor mager i Forhold til den hollandske. Men en Gjennemsnitspris af ca. 30 Gulden pr. Tønde for prima norsk Torsk og 20 à 25 Gulden for Do. Helleflyndre maa dog under almindelige Omstændigheder kunne ventes, d. v. s. af Aarets Produktion, da fjorgammel Fisk neppe her vil finde Afsætning. I det forløbne Aar holdt Priserne sig, paa Grund af knap Tilførsel, i Fastetiden meget høie, men dalede som sædvanligt adskilligt udover Sommeren.

For den til Holland bestemte Vare er det af Betydning, at Fisken bliver behandlet mest muligt i Lighed med den af de hollandske Fiskere brugte Fremgangsmaade: den bør saaledes stivpakkes i Egetønder, der rummer 120 Kg. Fisk Nettovægt. Dernæst bør Fisken altid efter nogen Tids Forløb ompakkes og omsaltes, da den ellers synker sammen og taber i Vægt og Udseende. Den hollandske Fisk bliver altid skaaret umiddelbart efterat den er taget op af Vandet, derefter yderst nøiagtigt rensset for Indvolde og vasket for Blod i flere Skiftninger af Vand samt hurtigst muligt lagt i Salt og stærk Lage. Den yderste Vægt lægges paa, at dette foregaar med Omhyggelighed og Precision, da det færdige Products hele Udseende afhænger heraf. Torsk og Lange skjæres op langsefter og Rygbenet udtages indtil omtrent 20 cmt. fra Halen. Helleflyndre opskjæres i store Stykker, Torsken bør være saa stor, at der kun gaar ca. 35 paa Tønden af samme.

Saisonen for Afsætning af saltet Fisk er for Torsk i Fastetiden og om Sommeren og for Helleflyndre i Fasten.

Det hollandske Sildefiske blev i 1894 drevet af 594 Fartøier (Luggers og Bommens; de første med en Besætning af 14 og de sidste af 9 Mand). Heraf var 90 hjemmehørende i Vlaarding, 78 i Maassluis, 271 i Scheveningen, 72 i Katwyk etc. Det samlede Udbytte af dette Fiske opgik i 1894 til 585 466 Tønder mod 585 335 i 1893. Priserne begyndte som meget høie, idet der i Midten af Juni noteredes 20—30 Gulden for fuld Sild og 15 à 16 Gulden for „Maatjes“. De faldt dog hurtigt, saaledes noteredes den 25 Juni respective 19 og 11 Gulden; den 9de Juli respective 11 og 8 Gulden; den 16 Juli respective fl 8 og fl 6.50; i Løbet af September steg de noget og holdt sig i denne og den paafølgende Maaned i respective ca. 10 Gulden for fuld Sild; i November steg de atter til 12 à 13 Gulden for fuld Sild.

Fangstfartøiernes Redere gjorde gennemgaaende gode Forretninger; dog mistedes i November Maaned megen Redskab i de da herskende Storme. Det gode Udbytte i 1894 har havt tilfølg, at man har gjort større Bestillinger end sædvanligt paa nye Baade for 1895 Aars Fiske.

Det voldsomme Uveir, som ved Aarsskiftet hærjede Hollands Kyster, rammede haardt Scheveningen, hvor en stor Del paa Stranden staaende Fiskefartøier totalt ødelagdes. Det saaledes forvoldte Tab anslaaes til ca. 100 000 Kroner.

Ogsaa for Fersk-Fisk-Fangsten har det forløbne Aar været gunstigt saavel med Hensyn til Udbytte som Priser. Trawlfisket fra Kuttere fra Scheveningen bragte et godt Udbytte af Torsk og Kolje, medens et Forsøg med Damptrawler fra Schiedam ganske mislykkedes. Anschovis-fisket betegnes som mindre heldigt.

Hermetiske Fiskevarer vilde ganske vist kunne vinde større Indpas her i Landet, saafremt ikke den høje Told paa Madvarer i Blikboxer stod hindrende i Veien. For Hermetik i Træ- eller Glasdunker, der kommer ind under lavere Toldsatser, kunde der ventes en god Afsætning.

Angaaende Isindførselen hertil henvises til den i sin Tid derover afgivne specielle Rapport.

Landbruget har kun givet et meget tarveligt Udbytte. Især har Poteterne, som her dyrkes i stor Mængde og som danner en væsentlig Del af Befolkningens Føde, slaæet meget feil, saavel hvad angaar Quantitet som Qualitet.

Tobak. Aaret 1893's Sumatrahøst, som kom her paa Markedet i 1894, var adskillig større end det foregaaende Aars Høst, nemlig 162 972 Balter mod 136 381 Baller. Gjennemsniitsprisen var ogsaa høiere, nemlig 144 cents mod 125 cents. Javahøsten viser ogsaa et bedre Udbytte, men lavere Priser. Der solgtes ialt heraf for ca. 10 Millioner Gulden. Borneo-høsten gav omtrent det samme Quantum som det foregaaende Aar, nemlig ca. 9 100 Baller, der solgtes efter en Pris af 139 cents eller 18 cents høiere end Aaret forud.

Af The ankom fra Java i 1894: 53 000 Kister mod i 1893: 39 000 Kister og i 1892 34 000 Kister.

Af Kinabark var Tilførslerne meget store og Priserne derfor lave.

Med Cacao var det samme Tilfældet; der indførtes saaledes heraf i 1894: 17 000 Baller mod i 1893: 13 000 Baller og i 1892 9 300 Baller.

Ristilførslen var i 1894 ikke saa betydelig som i det foregaaende Aar; Priserne holdt sig nogenlunde uforandrede.

Sukkerpriserne har paa Grund af den store Produktion været meget lave.

Ogsaa i 1894 har Coleraen optraadt hertilands, uden dog at have antaget nogen egentlig epidemisk Karakter. De fleste Tilfælde forekom i Provindserne Limburg, Sydholland og Nordholland.

Af smitsomme Sygdomme blandt Husdyr optraadte Mund- og Klovesygen meget voldsomt i Løbet af Eftersommeren.

For norske Statsobligationer har følgende Kurser været noteret:

for $3\frac{1}{2}$ %	Obligationer	1886	. . .	$93\frac{3}{8}$ —101
- 3 %	—	1888	. . .	87 — $91\frac{1}{2}$
- 4 %	—	1892	. . .	101 — $102\frac{1}{2}$

P. Ottesen
est.

Monrovia (Liberia).

Aarsberetning dateret 5 Marts 1895.

Der ankom med Ladning fra Christiania et norsk Skib dr. 132 Ton. Bruttofragt Kr. 4 050. Ladning: høvlede Bord, tørret og saltet Fisk.

Der afgik til Norge med Ladning et Skib dr. 257 Tons. Bruttofragt Kr. 11 800. Erlagt Konsulatafgift Kr. 41.64.

Ingen svenske Skibe ankom.

Handelen var uhørt stille i 1894, idet hele Republiken og Folket led under finansielle Vankeligheder. Efter den aarlige Rapport fra Finantsministeren, der forelagdes Repræsentationen den 12 December, var Statens hele Indtægt i Fiskalaaret indtil 30 Septbr. 1894 ca. 159 Mill. \$, hvilket viser at hele Republikens Handel har været ubetydelig. Ministeren bemærkede, at Indtægterne aldeles ikke strak til til at dække Statens Udgifter og foreslog at nødvendige Bestemmelser maatte blive truffet til Forøgelse af Indtægterne.

Skibsfart. Af norske Skibe afgik i 1894 kun et. Et andet ankom i December 1894 og blev overliggende til 1895; det ankom med Tab af en Del af sin Dæksladning i Nordsøen.

Export. Ingefær, Piasava, Palmekjærner og andre afrikanske Produkter er udført i smaa Kvantiteter paa Grund af de lave Priser paa de europæiske Markeder. Kaffehøsten slog i denne Sæson (1894—95) ganske fejl, da forrige Aars Tørke ødelagde alle Blomster. Denne Ulykke rammede haardt de fattigere Klasser, der lever af at indhøste Kaffe og indkøber sine Livsfornödenheder for den kommende Regntid, da de ikke kan udrette Noget. Iaar har Træerne heldig overstaaet den anden Blomstring, og hvis der bliver Regn inden 14 Dage, er den 3die sikret, og Høsten 1895—96 maa blive overmaade stor.

Den lovgivende Forsamling adskiltes 30 Januar for atter at møde 2 December. Forhandlingerne er endnu ikke udkommet, men der tales om, at der er skeet Forandringer i Toldtarifen.

M. A. Aenmey.

Leith.

Skibsfarten 1894.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragter £	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.				Seil- skibe.	Damp- skibe.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.				
I. Ankomne.												
Fra Norge til Hovedstationen . . .	45	7 890	22	6 979	5	910	1	109	73	15 888	3 332	3 38
- Norge til Vicekonsulsstationerne .	296	51 009	161	64 737	52	7 748	34	9 009	543	132 503	21 521	26 06
- andre Lande til Hovedstationen .	60	19 563	27	11 002	4	1 519	2	1 239	93	33 373	21 431	8 85
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	317	145 975	133	45 864	227	59 937	235	85 336	912	337 112	149 159	25 77
Ialt	718	224 437	343	128 582	288	70 114	272	95 743	1 621	518 876	195 443	64 00
II. Afgaaede.												
Til Norge fra Hovedstationen . . .	19	4 282	1	316	26	9 240	4	758	50	14 596	1 151	10
- Norge fra Vicekonsulsstationerne .	334	75 268	207	82 725	117	34 577	16	3 922	674	196 492	25 325	32 87
- andre Lande fra Hovedstationen .	24	5 562	23	8 247	49	12 083	23	9 564	119	35 456	3 423	2 43
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	199	69 680	228	79 181	264	96 385	114	43 801	805	289 047	44 747	36 67
Ialt	576	154 792	459	170 469	456	152 285	157	58 045	1 648	535 591	74 646	72 07

Af svenske Skibe ankom 472 dr. 198 243 Tons, hvoraf Dampskibe 227 dr. 136 369 Tons, optjent Bruttofragt £ 49 187.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. £ 164 10 sh. 5½ d., ved Vicekons. £ 1 546 9 sh. 7 d. Af svenske Skibe ved Hovedst. £ 43 11 sh., ved Vicekons. £ 513 3 sh. 6 d. Ialt tilfaldt Konsulskassen £ 1 237 18 sh.

Aarsberetning dateret 27 Marts 1895.

Følgende Zifre udviser Omfanget af Norges Skibsfart paa Scotland og tilliggende Øer i Aaret 1894 sammenholdt med Aaret 1893:

	1893.		1894.		Forøgelse.		Formindsk.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Ankomne Fartøier:								
Med Ladning .	921	328 862	1 061	353 019	140	24 157	—	—
I Ballast . .	677	226 481	560	165 857	—	—	117	60 624
Tilsammen	1 598	555 343	1 621	518 876	23	—	—	36 467

	1893.		1894.		Forøgelse.		Formindsk.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Afgaaede Fartøier:								
Med Ladning . . .	1 194	420 114	1 035	325 261	—	—	159 94	853.
I Ballast . . .	392	124 878	613	210 330	221	85 452	—	—
Tilsammen	1 586	544 992	1 648	535 591	62	—	—	9 401
Skibsfartens hele								
Omfang . . .	3 184	1 100 335	3 269	1 054 467	85	—	—	45 868.
Bruttofragter:								
Med ank. Fartøier	£ 224 440		£ 259 447		£ 35 007		—	
- afg. Do.	£ 198 612		£ 146 722		—		£ 51 890	
Tilsammen	£ 423 052		£ 406 169		—		£ 16 883.	

Den norske Skibsfarts hele Omfang paa dette Distrikt er i 1894 sammenholdt med 1893 forøget i Antal med 85 Fartøier og formindsket i Drægtighed med 45 868 R. Tons.

Den væsentligste Nedgang i de ankomne Fartøiers Tonnage falder paa Boness med omtrent 8 000 R. Tons, Burntisland 6 000 T., Glasgow 14 000 R. T., Grangemouth 6 000 R. T., Methil 8 000 R. T.,

medens følgende Havne paa den anden Side viser en Forøgelse i Drægtighed: Aberdeen med omtrent 7 000 R. Tons, Granton 3 000 R. T., Lerwick 7 000 R. T., Montrose 3 000 R. T., Peterhead 3 000 R. T.

Totalbeløbet af de optjente Bruttofragter er formindsket med £ 16 883.

Inden Distriktet indkøbtes for norsk Regning:

3 Dampskibe dr.	2 502 R. Tons for en Kjøbesum	£ 17 175
9 Seilfartøier -	3 213 - - - -	£ 8 825

Tilsammen 12 Fartøier dr. 5 715 R. Tons for en Kjøbesum £ 26 000

Inden Distriktet forliste 17 norske Fartøier.

Den norske Skibsfart var i 1894 fordelt paa Distriktets Havne saaledes:

Ankomne Fartøier.	Ant.	Tons.	Heraf	
			Dampskibe.	
			Ant.	Tons.
Leith	166	49 261	52	19 379
Aberdeen	75	24 671	37	10 379
Alloa	104	20 782	14	4 019
Arbroath	2	311	—	—
Ardrossan	32	18 205	3	1 490
Ayr	28	11 550	2	510
Boness	169	41 841	53	19 095
Burntisland	76	24 697	41	17 254
Charlestown	54	7 647	—	—
Dunbar	—	—	—	—
Dundee	43	14 808	4	965
Dysart	55	6 456	2	449

Ankomne Fartøier.	Ant.	Tons.	Heraf	
			Dampskibe.	
			Ant.	Tons.
Fraserburgh	40	8 176	31	7 027
Glasgow	112	54 260	67	28 385
Grangemouth	277	108 449	135	62 744
Granton	48	12 485	10	3 789
Greenock	41	46 135	4	6 608
Kirkwall	6	1 060	1	248
Lerwick	52	10 222	47	9 028
Macduff	6	641	—	—
Methill	81	23 310	29	12 960
Montrose	19	5 877	7	2 669
Peterhead	46	8 903	33	6 992
Port Glasgow	1	468	—	—
St. Davids	17	2 969	5	1 372
Stornoway	35	7 915	30	7 072
Troon	11	3 856	—	—
Wick	25	3 921	8	1 891

Tilsammen 1 621 518 876 615 224 325

I de 10 sidstforløbne Aar ankom til Distriktet af norske Fartøier:

Aar	Antal	Tons	Aar	Antal	Tons
1885	1 843	447 595	1890	1 789	541 344
1886	1 747	435 914	1891	1 667	544 807
1887	1 628	410 112	1892	1 759	571 782
1888	1 723	458 594	1893	1 598	555 343
1889	1 873	522 411	1894	1 621	518 876

Totalbeløbet af optjente Bruttofragter udgjorde:

1885	£ 379 109	1890	£ 558 682
1886	- 359 529	1891	- 524 212
1887	- 327 228	1892	- 479 057
1888	- 242 364	1893	- 423 052
1889	- 351 340	1894	- 406 169

Til den norske Sømandskirke i Leith indkom som frivillige Gaver fra norske Skibsførere: i 1894 £ 16—17—4, 1893 £ 12—13—11, 1892 £ 18—2—7.

Af Sømandsanvisninger hjemsendtes: for 7 norske Sømænd £ 56.

Antallet af skibbrudne, syge og nødlidende norske Sømænd og andre Personer, der modtog Understøttelse af Consulatet udgjorde 293.

Paa norske Skibe paamønstredes 654 og afmønstredes 425 Mand samt rømte 39 Mand.

Følgende Tabel udviser Kvantiteten og Værdien af nedenstaaende fra Norge til Scotland indførte Vareartikler under Aar 1894:

Trælast.

Huggen Last	55 975	Loads	Værdi £	71 332
Saget —	53 598	—	—	92 842
Stav	15 205	—	—	36 061

tilsammen 124 778 Loads Værdi £ 200 235

mod i 1893 103 295 Loads, Værdi £ 157 652, 1892 138 948 Loads, Værdi £ 193 892.

Papir & Træmasse.

Millboard	340	cwts.	Værdi £	85
Andet Slags Papir . . .	83 363	—	—	66 130

tilsammen 83 703 cwts. Værdi £ 66 215

mod i 1893 85 547 cwts., Værdi £ 68 829, i 1892 44 396 cwts., Værdi £ 32 828.

Materiale for Papirfabrikation.

Træmasse	20 865	Tons	Værdi £	109 321
Andre Materialer . . .	104	—	—	860

tilsammen 20 969 Tons Værdi £ 110 181

mod i 1893 21 458 Tons, Værdi £ 119 382, i 1892 23 459 Tons, Værdi £ 90 068.

Jernvarer.

Forarb. Jernvarer 6 824 cwts. Værdi £ 6 270

mod i 1893 £ 5 251, i 1892 £ 3 787.

Forskjellige Artikler.

Olie, Tran & Spæk . . .	3 892	Tons	Værdi £	62 606
Margarin	4 733	cwts.	—	12 123
Is	26 019	Tons	—	19 129
Sten	2 061	—	—	4 100
Condenceret Melk . . .	1 301	cwts.	—	2 600
Faar	7 907	Stkr.	—	9 877

tilsammen £ 110 426

Totalværdien af de nævnte indførte Artikler udgjorde saaledes for Norge £ 493 327. Fra Sverige var Indførselen £ 614 739.

Af Landbrugsprodukter indførtes fra alle Lande til Scotland:

	1894.		1893.
Smør . .	244 077 cwts. £ 1 313 777	174 074 cwts. £	953 879
Margarin	135 077 — - 417 859	158 893 — -	506 272
Ost . .	215 066 — - 505 372	219 360 — -	492 730
Eg . .	966 590 st. hundr. - 343 934	861 657 st. hundr. -	301 083
Heste . .	6 434 Stkr. - 204 359	2 186 Stkr. -	102 469
Kvæg . .	54 930 " - 915 597	47 191 " -	818 735
Faar . .	54 718 " - 78 064	6 807 " -	8 773
Moss Litter	21 848 Tons - 27 757	13 748 Tons -	17 161

Tilsammen £ 3 806 719

£ 3 201 102

1892.			
Smør	184 407	cwts.	£ 1 036 630
Margarin	151 719	—	- 471 947
Ost	237 170	—	- 497 684
Eg	854 950	st. hundr.	- 299 507
Heste	3 346	Stkr.	- 88 840
Kvæg	89 149	"	- 1 426 207
Faar	105	"	- 183
Moss Litter	15 397	Tons	- 19 424

Tilsammen £ 3 840 422

Fragtmarkedet. Fragterne tog heller ikke i Aaret 1894 noget Opsving, og Udbyttet, saavel for Damp- som for Seilfartøier, har vistnok i de fleste Tilfælde stillet sig endnu værre end tidligere. Med Hensyn til Udsigterne for den nærmeste Fremtid er det næsten umuligt at opdage et eneste Lyspunkt.

Paa de forskellige Farter stillede Fragterne sig omtrent saaledes:

Til Firth of Forth Trælastfragter: fra Throndhjem (Battens) 20 sh., fra Namsos, do. 19 sh. 6 d—22 sh. 6 d, fra Hernøsand, do. 22 sh.—24 sh., fra Söderhamn, do. 22 sh.—22 sh. 6 d, fra Cronstadt, do. 18—19 sh., fra Archangel, do. 36 sh., fra Drammen (Props) 14 sh., Isfragter (Tons) 5 sh. 9 d—6 sh. 6 d.

Til Clyden: Trælastfragter fra Mobile (Planker) 85 sh.—97 sh. 6 d, fra Pensacola, do. 82—90 sh., fra Quebec (Tømmer) 16 sh.—16 sh. 9 d pr. L., Isfragter (Tons) 8 sh.—8 sh. 9 d, Kornfragter fra Odessa, do. 11 sh. 6 d, fra St. Fransisco, do. 25 sh.—27 sh. 6 d, fra River Plate, do. 19 sh.—23 sh. 6 d.

Kulfragter. Fra Firth of Forth til Christiania 3 sh. 7 d—5 sh. 3 d, til Nordl. Norge 5 sh. 2 d—6 sh. 6 d, til Stockholm 4 sh. 3 d—5 sh., til Norrköping 4 sh.—6 sh., til Kjøbenhavn 4 sh. 4½ d—5 sh. 3 d, til Flensburg 4 sh.—6 sh. 6 d, til Cronstadt 4 sh.—4 sh. 6 d, til Libau 4 sh. 6 d—5 sh., til Genua 5 sh.—5 sh. 9 d.

Fra Clyden til Christiania 4 sh. 6 d—5 sh. 9 d, til Göteborg 4 sh. 3 d—5 sh., til Demerara 10 sh.—12 sh., til Buenos Ayres 9 sh.—10 sh.

Under Aarets Løb bleve følgende Fartøier af Board of Trade paalagte at udlosse en Del af den indtagne Ladning, forinden de bleve tilladte at afseile:

Bark „Celurca“ af Holmestrand, Skipper Abrahamsen i Leith den 22de Marts lastet med Kul.

„Dampskibet „Mudir“ af Motala, Kaptein Anderson i Fraserburgh den 12te September, lastet med Sild.

Dampskibet „Sjofna“ af Bergen indtog en Ladning Kul i Burntisland den 1ste September og blev betydet af Board of Trade at Fartøiet var for dybt lastet; men dette gik til Søs forinden de fornødne Foranstaltninger kunde treffes til dets Standsning.

Handel og Næringer. Handelsaaret 1894, der begyndte ikke uden ret gode Tegn til en Vending til det Bedre, afsluttedes imidlertid i de fleste Henseender med ugunstige Resultater og Priserne paa mange Artikler vare de laveste hidtil kjendte. Spekulationsforretninger have været meget faa; Sølvets Værdiforringelse, Uenighederne i Amerika angaaende Toldtariffen har foraarsaget Indskrækning i Fabrikdriften. Arbejdsstandsninger have fundet Sted og som i tidligere Tilfælde have nærliggende Distrikter tjent i Forhold til de Tab, der ere overgaaede de Distrikter, hvor Streikerne opstod. Den udenlandske Konkurrence har selvfølgelig ogsaa bidraget sit til Konjunkturernes Stilling. Med Hensyn til Udsigterne for den nærmeste Fremtid giver følgende Omstændigheder ikke ugrundede Haab om et Opsving saavel i Forretningernes Volume som deres Afkastning, nemlig: livligere Handel med de Sydamerikanske Republiker, forøget Trafik med de Nordamerikanske Fristater under den reviderede Toldtarif samt Forretningernes Gjenoptagelse og Udvidelse i Øst-Asien ved den Japanesisk-Chinesiske Krigs Øphør.

Is. Som anført paa et andet Sted udgjorde Indførselen af Is fra Norge til Skotland i 1894 26 019 Tons, i 1893 24 797 Tons, altsaa en Forøgelse af 1 222 Tons.

Priserne c. i. f. Leith vare: Januar—Marts 7 sh. 3 d pr. Ton, April—Mai 8 sh. 3 d pr. Ton, Juni—December 9 sh. 3 d pr. Ton.

Af det indførte Kvantum Is var 14 376 Tons bestemt til Glasgow, hvor Priserne var 1 sh. til 1 sh. 6 d pr. Ton højere end de ovennævnte.

Sten. Viceconsulen i Aberdeen meddeler: Stenindustrien gik i 1894 meget tilbage og som Følge heraf var Indførselen betydelig mindre end i det foregaaende Aar.

Fra Norge og Sverige indførtes der af Granit

fra September 92—September 93 . .	13 700 Tons
- — 93— — 94 . .	8 224 —

eller en Formindskelse af 5 476 Tons,
men der er Udsigt til at indeværende Aar vil blive bedre.

Den skotske Granit er graa og rød og vil der saaledes fra Udlandet blive Spørgsmaal efter Sten af forskellig Farve til Brug for Ornamente og Dekorationer. Stenen bliver afpudset, poleret og tilhugget i Aberdeen og forsendes til de større Byer i Storbritanien, til Amerika, Australien, Afrika og Indien.

Faar. Der indførtes i 1894 fra Norge 7 907 Stykker mod i 1893 6 807 Stk., altsaa en Forøgelse af 1 100 Stk. De erholdte Priser varierede mellem 26 sh.—22 sh. 6 d og 19 sh. 6 d pr. Stk. alt efter Størrelsen og Vægten. De ankom i 5 Ladninger, den ene paa omtrent 4 000 Stk. i et britisk Dampskib og de 4 øvrige Ladninger i et norsk Dampskib, hver Ladning paa omtrent 1 000 Stk. Som sædvanligt fandt Indførselen Sted i Oktober og November Maaned.

Smør. For det over Kjøbenhavn hidførte Smør stillede Prisen sig for de forskellige Maaneder saaledes pr. 112 $\mathcal{B}$ engelsk = 101½ $\mathcal{B}$ dansk.

Januar.					Februar.			
2den 122/	8de 124/6	15de 126/6	22de og 30te 122/	5te 117/	13de 117/	19de 120/	26de 122/	
Marts.				April.				
5te 121/6	12te 117/	19de 117/	26de 112/6	2den 113/	9de 112/	17de og 23de 108/	30te 102/	
Mai.				Juni.				
7de 97/6	14de 97/6	21de 97/6	28de 98/6	4de 98/6	11te 98/6	18de 95/	25de 95/	
Juli.					August.			
2den 90/	9de 90/	16de 95/	23de 98/	30te 100/6	6te 100/	13de 100/	20de 100/	27de 100/
September.				Oktober.				
3die 105/	10de 108/	18de 110/6	24de 110/6	1ste og 8de 110/6	15de og 22de 110/	29de 114/		
November.				December.				
5te 119/	12te 134/	19de 126/	26de 126/	3die og 10de 126/	17de 104/	24de og 31te 106/		

Skibsbyggeri. Tvertimod alle Forudsætninger og Forventninger ved Udgangen af Aaret 1893 var den nybyggede Tonnage i det heromhandlede Aar ikke ubetydelig større end i det foregaaende Aar; der byggedes saaledes i Storbritannien og Irland i 1894:

718 Dampskibe drægtige	1 189 524 Tons
253 Seilskibe	— 135 147 -

tilsammen 971 Fartøier	drægtige 1 324 671 Tons mod
	i 1893 988 402 -

altsaa en Forøgelse af 336 269 Tons.

De ovennævnte Opgaver indbefatter saavel Handels- som Krigs-Fartøier.

Følgende Tabeller udviser for hvilke Lande Fartøjerne blev byggede:

Dampskibe: Storbritannien og Irland 645 292 Tons, britiske Kolonier 2 576, Norge 6 114, Tydskland 24 487, Frankrige 5 528, Danmark 4 561, Italien 2 480, Østerrige 4 095, Spanien 2 385, Belgien 153, Holland 14 482, Vestindien 2 045, Afrika 724, Syd Amerika 4 802, forskjellige Lande 469 800, tilsammen 1 189 524 Tons.

Seilskibe: Storbritannien og Irland 75 198 Tons, britiske Kolonier 674, Tydskland 6 888, Frankrige 160, Vestindien 48, Afrika 329, Sydamerika 1 128, forskjellige Lande 50 722, tilsammen 135 147 Tons.

I Skotland byggedes:

	Seilskibe.		1894. Dampskibe.		Tilsammen. Tons.	1893. Tons.
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.		
Ved Clyden . . .	75	72 130	182	268 755	340 885	280 159
- Firthfjorden .	2	522	27	14 840	15 362	13 492
- Tay . . .	14	4 384	16	7 006	11 390	6 340
- Dee . . .	2	490	10	6 439	6 929	2 427
Tilsammen	93	77 526	235	297 040	374 566	302 418
saaledes en Forøgelse for 1894 af						72 148

Der blev intet Fartøi bygget i Skotland for norsk eller svensk Regning i sidstforløbne Aar.

Med Hensyn til Udsigterne for den kommende Sæson kan der vistnok ikke forventes noget synderligt Opsving i Skibsbyggerindustrien. Uagtet Driftsomkostningerne for Dampskibe er noget mindre end før, Assurancepræmierne lidt billigere for ny Tonnage, Hyrerne mindre og Udrustning noget mindre kostbar, vil de overordentlig lave Fragter mer end modvirke de nævnte gunstige Betingelser for Industriens Fremme.

Kul. Aaret 1894 vil staa som et Mærkeaar i den skotske Kulindustri, og vil der ikke kunne paavises nogen tidligere Periode i den Grad ugunstig ikke alene for Grubeeierne, Exportørerne og de indenlandske Konsumenter, men kanske mest for Grubearbejderne. Allerede ved Aarets Begyndelse arbeidedes der under de uheldigste Konjunkturer, og Priserne for de forskellige Slags Kul gav blot yderst liden Gevinst. Som ganske naturligt var bragte Streiken i England i det foregaaende Aar et betydeligt Opsving saavel i Produktion som i Export fra Skotland og som Følge deraf indrømmedes ogsaa Forhøielser i Arbeidernes Løn. Da imidlertid den ved den engelske Kulstreik foranledigede gunstige Indflydelse ophørte ved Arbeidets Gjenoptagelse, og de skotske Grubeeiere derfor fandt sig nødsagede til at nedsætte Arbeidernes Løn, vilde disse ikke finde sig deri, og den 26 Juni 1894 begyndte den store Kulstreike, der varede indtil henimod Slutningen af Oktober Maaned, under hvilken Tid Arbeiderne underkastede sig de allerstørste Savn, og gjenoptoges Arbeidet paa de af Arbeidsherrerne stillede Vilkaar. Da Streiken ophørte, var Efterspørgselen efter Kul meget stor for omtrent en Maanedes Tid, men allerede i December Maaned var Forretningerne meget trevne, paa samme Tid som Forretningerne i de nordlige Kuldistrikter i England, der under den skotske Kulstreik havde erholdt betydelig forøgede Ordres, var i fuld Sving.

Som et Hovedtræk under Streiken kan mærkes, at der fra Grubeeiernes Side ikke viste sig det mindste Tegn til at give efter med Undtagelse af nogle faa isolerede Gruber, der kunde arbeides paa særlig gunstige Vilkaar.

Det er selvfølgelig ganske umuligt at kunne forudsige noget om Udsigterne for den skotske Kulindustri i indeværende Aar, men vil det kun være en naturlig Følge at forvente, at Arbeidsherrerne og Arbeiderne med den dyrekøbte Erfaring i frisk Minde vil være istand til at finde en Udvei, der kan tjene til en Forbedring i deres gjensidige Interesser.

Til en Sammenligning hidsættes en Opgave over Priserne paa de forskellige Slags skotske Kul:

31 December 1893—31 December 1894.			
Main Coal	10 sh.	7 sh. f. o. b. Glasgow	
Ell -	11 sh.	7 sh. 6 d—7 sh. 9 d - - -	—
Splint -	9 sh. 9 d	7 sh. 6 d—7 sh. 9 d - - -	—
Steam -	11 sh.	8 sh. 3 d—8 sh. 6 d - - -	—
Ayrshire steam coal.		7 sh. Troon f. o. b. Ayr.	
Fifeshire - - - }		8 sh. 3 d—8 sh. 6 d Methil f. o. b. Burntisl.	
1st Quality . . . }			
2d —		7 sh. 6 d—8 sh. — - - -	—

Totaludførselen fra Skotland udgjorde:

	1893.	1894.
Til Udlandet	4 604 503 Tons	3 359 938 Tons
- engelske og irske Havne . . .	3 323 491 -	1 981 045 -
Tilsammen	7 927 994 Tons	5 340 983 Tons
Formindskelse		2 587 011 -
Heraf udførtes til Norge	298 069 Tons	253 368 Tons
- — - Sverige	387 830 -	282 425 -
Tilsammen	685 899 Tons	535 793 Tons
Formindskelse		150 106 -

Rujern. Handelen med skotsk Rujern har været uden Profit. Medens der i Begyndelsen af Aaret 1893 var en Del Opsving og Spekulation i denne Industri, saaledes at Priserne paa Warrant Jern endog varierede indtil 14 sh. 8 d pr. Ton inden en Maanedes Tid, har Markedet i 1894 stillet sig meget jævnt hele Aaret gennem og hele Prisforskjellen var blot 2 sh. 11 d pr. Ton. I Januar betaltes 43 sh. 6 d til 44 sh. $\frac{1}{2}$ d, men da flere Smelteovne sattes i Virksomhed og Jernproduktionen tiltog, faldt Priserne og under de næste 3 Maaneder obtineredes kun 42 sh. 10 d. I Mai Maaned, da Smelteovnenes Antal var blevet forøget til 74, betaltes kun 41 sh. 3 d — Aarets laveste Kvotering —. I Juni og Juli Maaned steg Værdien omtrent 11 $\frac{1}{2}$ d pr. Ton tiltrods for at Smelteovnenes Antal reduceredes til 11 paa Grund af Kulstreiken, som da begyndte. Da denne Streik syntes at skulle blive langvarig holdtes i August blot 4 og i September kun 2 Smelteovne i Virksomhed i Skotland, og Jernpriserne steg til 44 sh. 2 $\frac{1}{2}$ d — Aarets høieste Kvotering.

Af Rujern produceredes i Skotland:

	1894.	1893.
	655 614 Tons	783 867 Tons
Ialt forbrugtes . . .	420 476 -	546 133 -
Der udførtes . . .	258 329 -	299 590 -
Beholdning 31 Decbr. 94	358 599 -	381 790 -

Fiskerierne. Af de forskellige Slags Fisk landedes inden Konsulatdistriktet i

	1894.		1893.	
	Cwts.	Værdi i £	Cwts.	Værdi i £
Sild	4 319 523	769 938	4 414 886	804 789
Haddock	812 390	372 162	685 195	387 602
Torsk	447 144	161 565	425 870	156 031
Flyndre	81 262	67 831	75 587	62 905
Lange	168 612	50 910	189 732	58 714
Soles	17 885	30 593	17 267	28 827
Halibut	31 468	31 426	31 260	28 054
Hvitting	41 524	20 108	33 794	20 714
Pigvar	3 134	10 075	4 141	13 394
Andre Slags	249 150	50 576	318 554	62 247
Skjælfisk		69 632		75 064
Totalværdi		1 634 816	1 698 341	

Af Sild var saaledes Udbyttet i 1894 95 363 cwtr. mindre end i det foregaaende Aar og Værdien £ 34 851 mindre end i 1893.

Leith. Hverken de lave Fragter eller den stærke Synken i Priserne paa de fleste Artikler har formaaet at formindske Trafiken paa Leith, og Havne- og Dok-Indtægterne vise fremdeles en Stigning. Saaledes oppebæres i Indtægter af Havnvæsenet:

	af Fartøier.		Indført.		af Gods Udført.		Tilsammen.	
	£	sh. d	£	sh. d	£	sh. d	£	sh. d
i 1894	28 392	7 9	28 541	6 1	12 309	0 2	69 242	14 0
mod i 1893	26 670	10 2	28 336	6 9	13 290	16 11	68 297	13 10

Af Korn, der danner den fornemste Indførselsartikel, indførtes betydeligt mere i 1894 end i det nærmest foregaaende Aar, men Priserne var de laveste, der er noterede i dette Aarhundrede; nogen Profit for Kornkjøbmændene var der da heller ikke. Der indførtes i 1894 336 868 Tons Korn mod i 1893 293 075 Tons.

Af de øvrige vigtigste Indførselsartikler hidsættes:

	1894.	1893.	Forøgelse.	Formindskelse.
Mel	54 659 Tons	63 453 Tons		8 794 Tons
Sukker	100 465 -	84 900 -	15 565 Tons	
Esparto	9 292 -	17 344 -		8 052 -
Guano	44 246 -	25 868 -	18 378 -	
Trælast	91 481 -	83 776 -	7 705 -	

De vigtigste Udførselsartikler vare:

	1894.	1893.	Forøgelse.	Formindskelse.
Kul	350 525 Tons	519 117 Tons		168 592 Tons
Rujern	36 316 -	45 527 -		9 211 -
Olie	35 951 -	35 016 -	935 Tons	
Øl	69 515 -	67 371 -	2 141 -	
SulphateAmonia	27 810 -	28 476 -		667 -

Toldindtægterne for de fem sidste Aar udgjorde:

1890	£ 669 906. 19. 6
1891	- 751 338. 6. 4
1892	- 864 834. 7. 5
1893	- 842 421. 17. 3
1894	- 864 306. 2. 7

Trælasthandelen aabnede med ordinære Beholdninger hos Importørerne og da Priserne viste nogen Stigning, vare Udsigterne til gode Forretninger temmelig lyse. Under Vaarmaanederne var der dog ingen synderlig Livlighed i Trælasttransaktionerne; men Priserne holdt sig, idet Afskiberne holdt igjen, og den lokale Bygningstrafik var god. Eftersom Sæsonen skred frem ankom større og større Forsyninger, og da samtidigt nogle Bygnings-entreprenører gik Fallit, var Omsætningerne ikke saa vidstrakte, som man havde forudset. Ved Midtsommertid udgjorde Tilførselen 50 procent mere end til samme Tid i 1893, tildels forårsaget ved den usædvanlig tidlige Aabning af Skibsfarten. Omtrent ved denne Tid begyndte den langvarige Kulstreik, der ogsaa virkede til en Slaphed i Forretningerne. Alligevel, tiltrods for det formindskede Behov for Grubedistrikterne, blev dog Aarsforbruget af Trælast gennemsnitlig god, idet fuld Forsyning optoges af Husebygninger, Kassefabrikation, Snedkerierne og andre beslægtede Industriegrene.

Indførselen beløb sig til:

	Hugget Virke. Loads.	Saget Virke. Loads.	Tilsammen. Loads.
1892	7 702	103 091	110 793
1893	6 793	93 609	100 402
1894	4 436	99 981	104 417

Alloa. Indførsel af Pitprops fra Norge har i den senere Tid aftaget i stor Grad men tiltaget fra Sverige, Rusland og Tydskland. Som oftere bemærket er den norske Props ikke saa omhyggeligt skaaret og heller ikke afskibet i saa god Tilstand som er Tilfældet fra andre Lande, og Følgen er at den norsk Props i Regelen ikke opnaar saa gode Priser, som den svenske og tydske; der synes dog i den senere Tid at være indtraadt nogen Bedring, men der er endnu meget at rette paa. Paa Grund af den langvarige Kulstreik forbleve Oplagene af Props meget betydelige, og Udsigterne er ikke lyse. Priserne er meget lave, og Kjøbmændene er ikke tilbøjelige til at afslutte nye Kontrakter.

Der er ingen Forbedringer i Dokkene og Havnene i dette Distrikt; men det var meget sjelden, at noget Fartøi maatte vente paa Turn for at komme ind i South Alloa Havn.

Handelstrafiken i denne Havn var i Almindelighed under det gennemsnitlige.

Boness. Det forgangne Aar vil længe blive erindret paa Grund af den 14 Uger varige skotske Kulstreik, i hvilken Tid Kulafskibningerne ganske ophørte, og om denne Streik ikke havde indtruffet vilde Kulexporten uden Tvivl være blevet større end nogensinde. Der udførtes fra Boness:

1894.	1893.	1892.
315 719 Tons	501 024 Tons	487 840 Tons

Det er for største Parten bedste Sort Dampskibskul, der i store Kvantiteter sendes til Norge og Sverige til Brug for Jernbanerne og Dampskibene.

Uagtet Streiken i meget væsentlig Grad forstyrrede Afskibningerne til de forenede Riger, er der al Udsigt til, at der i 1895 igjen vil indløbe betydelige Ordre for Kul fra Boness, især eftersom Priserne synes at være i Favør af Kjøberne. Det synes næsten sikkert at Grubearbejderne meget snart vil have at finde sig i en yderligere Nedsættelse af Arbeidslønnen, og dette Forhold og de uhørt lave Fragter vil være til Fordel for de udenlandske Konsumenter.

Trælast. Der indførtes:

	Hugget.	Saget.	Tilsammen.
1894	81 777 Loads	4 884 Loads	86 661 Loads
1893	76 159 -	6 597 -	82 756 -
1892	94 900 -	5 911 -	100 811 -

Under det forløbne Aar tiltog Pitpropsoplagerne betydeligt, især da Tilførslerne vedbleve under Streiken, og Resultatet er, at Importørerne vil reducere sine Beholdninger heller, end at afslutte nye Kontrakter; sandsynligvis vil derfor ogsaa Priserne i den kommende Sæson blive lave.

I 1894 var Priserne:

Foraaret	$\frac{2\frac{1}{2}''}{1/10}$	$\frac{3''}{3/}$	$\frac{3\frac{1}{2}''}{3/6}$	$\frac{4''}{4/}$	$\frac{4\frac{1}{2}''}{4/6}$	$\frac{5''}{5/6}$	$\frac{5\frac{1}{2}''}{6/6}$	$\frac{6''}{7/6}$
----------	-------------------------------	------------------	------------------------------	------------------	------------------------------	-------------------	------------------------------	-------------------

pr. 100 ft. cif. Boness.

Senere fluktuerede Priserne noget og 3" som er den almindelige Dimension, hvorpaa Priserne baseres, erholdt i Februar 2 sh. 10 d og steg i April til 3 sh., men faldt til 2 sh. 9 d i Mai for atter igjen at gaa noget op under Resten af Aaret. Disse Priser er for norske „mixed“ Ladninger. Disse Skibninger kommer nu for største Delen over i Dampskibe.

Der er intet videre at bemærke angaaende Handelen og Skibsfarten paa Boness.

Burntisland. Skibsfarten paa Burntisland laa i 1894 uhyre tilbage sammenlignet med tidligere Aar og Grunden hertil var den store Kulstreik, der begyndte den 25de Juni. Havneindtægterne er som Følge heraf betydelig mindre for Aaret 1894, og vil dette bevirke, at de meget paakrævede Forbedringer, med Hensyn til hurtig Expedition af Skibene, vil udsættes.

Skibsfarten paa Burntisland var i 1894 Dampskibe 413, Seilskibe 179, dr. ialt 480 706 Ton mod i 1893 772 056 Ton eller en Nedgang af 291 350 Ton.

Indførselen viser derimod en Forøgelse af 3 236 Ton sammenlignet med 1893. Den samlede Indførsel i 1894 beløb sig til 27 357 Ton mod 24 121 i 1893. Der er en stadig Opgang i Indførselen af Bomuld- og Linfrø fra Alexandria.

Fra Burntisland udførtes af Kul til Norge 23 669 Ton, til Sverige 43 567 do., til Tyskland 225 887 do., til Danmark 83 599 do., til Rusland

27 563 do., til Frankrige 24 596 do., til andre Lande 4 466 do. og til Havne i Storbritanien 3 895 Ton.

Dundee. Trælaster. Indførselen af Trælaster til denne Havn under det sidst forløbne Aar er ikke ubetydelig større end i 1893, ialfald for de forenede Rigers Vedkommende, og for Sveriges Vedkommende viser den en betydelig Forøgelse. Denne Forøgelse skyldes dog delvis Indførselen af flere smaa Skibsladninger med Plankeender for Kassefabrikation, hvilke tidligere næsten udelukkende blev indført fra russiske Havne. I tidligere Aar er en betydelig Mængde af huggen Furu indført hertil fra Sverige, men Pitspine bliver nu købt til den samme Pris som svensk Tømmer, og viser sig bedre skikket for Bygningsmaterial.

Næsten al Import fra Sverige bestaar nu af Battens og Scantlings med smaa Kvantiteter af god, rød Furu.

Indførselen udgjorde i 1894 fra Norge 1 052 Loads, fra Sverige 18 679 Loads, tilsammen 19 731 Loads imod i 1893 fra Norge 946 Loads, fra Sverige 15 589 Loads, tilsammen 16 535 Loads og udviser saaledes en Forøgelse for 1894 af 3 196 Loads, af hvilke 3 090 Loads faldt paa Sverige og 106 Loads paa Norge.

Fra andre Lande indførtes i 1894: fra russiske Havne 26 654 Loads, fra Tyskland 1 833 Loads, fra Amerika 10 571 Loads, fra Asien 513 Loads, fra forskellige Lande 175 Loads, tilsammen 39 746 Loads.

I 1893 udgjorde Importen fra russiske Havne 29 943 Loads eller 3 289 Loads mere end i 1894, og det er tilfredsstillende at bemærke at denne Formindskelse er suppleret fra Sverige som oven anført. Af ovenstaaende Ziffre fremgaar, at Totalimporten af Trælaster til denne Havn i 1894 beløber sig til 59 477 Loads eller 3 900 Loads mere end i 1893.

Ved Siden af disse Kvantiteter er der toldbehandlet i Dundee 7 204 Loads bestemt for Perth, af hvilke 3 003 hidrørte fra Sverige. Forøgelse i Indførselen af Trælaster i 1894 kan dog ikke skyldes en større Efterspørgsel af denne Vare end i de foregaaende Aar, men da Fragterne var meget lave i den sidste Del af Aaret, benyttede nogle af Importørerne sig af Omstændighederne og bragte større Kvantiteter end der virkelig var Brug for, og Følgen er, at ved Slutningen af Aaret alle Oplagssteder vare overfyldte med alle Slags Trævarer.

Priser. Gjennem hele Aaret har Priserne været faste, omend nogle af de større Exportører i Udlandet var nødt til at give noget Afslag.

I Begyndelsen af Aaret forlangtes £ 5—5 à £ 5—2—6 pr. St. for almindelig Hernøssand og Sundsvall $2\frac{1}{2}'' \times 6\frac{1}{2}'' \times 7$. For Cronstadts Whites £ 5—7—6 à £ 5—5.

En god Del af Cronstadt Planker fandt Kjøbere til disse Priser, men de svenske Exportører maatte give efter, og vore Kjøbmænd sikrede sig den større Del af Behovet fra Sverige for £ 5 og £ 4—17—6.

Ved Slutningen af Aaret var Priserne meget faste i Udlandet og Afskiberne talte om et Paalæg af 5 sh. à 7 sh. 6 d pr. Std.

Efter al Sandsynlighed vil Eierne af Lagerne faa fuld Pris for deres f. o. b. Skibninger i den kommende Saison. Bygningsindustrien har under Aarets Løb været i en meget god Forfatning, og vore Trælastimportører har arbejdet under gunstige Forhold.

Fragter. Ovenfor er bemærket om de miserabelt lave Fragter, og Trælastimportørerne har neppe nogensinde været istand til at faa deres

Varer hjem til saa lave Rater som i 1894. Der var altid fuldt op af Skibsrum og Dampskibeierne tog næsten hvilken som helst Fragt, Kjøbmændene tilbød dem. Da Importørerne tjener store Summer paa Assurancen ved at bringe deres Varer, specielt sent i Saisonen, over i Dampskibe, var denne Slags Skibe engageret for Farten paa Archangel og Baltic.

Ved Skibsfartens Aabning opnaaede smaa Seilskibe 24 sh. pr. Std. for Planker og Bord og 26 sh. for Square Tømmer fra Sundsvall Distrikt, men senere faldt Fragterne 1 sh. pr. Std. Fra Qvebek obtinerede Seilskibe 19 sh. 6 d à 20 sh. pr. Load og 42 sh. 6 d à 43 sh. 9 d pr. Std. Dampskibstonnage var endog billigere. Disse lave Fragter varede til Slutningen af Aaret.

Skibsfarten. Denne Havn besøgte i 1894 af 43 norske Fartøier, drægtig 14 808 Ton og i 1893 af 40, drægtig 14 858.

Is. Fra Norge ankom 5 Fartøier med 1 135 Ton Blokis imod i 1893 972 Ton eller en Forøgelse af 163 Ton.

Marmor Støv. Fra Stavanger ankom 99 Ton af denne Artikel, der bruges ved Tilvirkning af Mineralvand.

Flasker og Fyrstikker. Fra Sverige ankom 99 Ton Tomflasker og 22 Ton Sikkerheds Fyrstikker.

Bark. Fra Carlshamn, Sverige, ankom 118 Ton Egebark for Garverierne.

Oliekager. Fra Stockholm ankom 300 Ton Oliekager til Opfodring af Kvæg.

Jute. I 1894 indførtes 350 944 Baller eller 70 190 Ton mere end i 1893. Totalindførselen udgjorde: fra Calcutta 1 009 237 Baller, Chitagong 180 520 Baller, tilsammen 1 189 757 Baller til en Vægt af 237 953 Ton. Til Overførselen anvendtes 29 Dampskibe drægtig 70 531 Ton og 50 Seilskibe drægtig 50 092 Ton fra Calcutta og 3 Dampskibe drægtig 4 918 Ton samt 7 Seilskibe drægtig 15 917 Ton fra Chitagong, ialt 32 Dampskibe og 57 Seilskibe drægtig 141 458 Register-Ton.

Den store Forøgelse i Indførselen var ikke saameget foranlediget af en tilsvarende større Efterspørgsel, men nærmest ved de forholdsvis lave Priser for Raamaterialet, og mange Speculanter indførte langt større Kvantiteter end Juteindustrien fornødigede, hvilket selvfølgelig medførte Ruin for mange af de i denne Branche interesserede Firmaer.

Priser. I Januar Maaned vare Priserne meget høie, fra £ 16—10 til £ 16—15 for de bedste Mærker, men begyndte at falde næsten straks, og fortsatte dermed hele Aaret igjennem og i stærkeste Grad, da den nye Høst viste sig at være exceptionel høi.

Ved Slutningen af Mai tilbødes første Mærker for £ 13—5, men ingen Kjøbere fandtes undtagen for Prøver. Der var store Restoplæg fra tidligere Aar, og kun faa Forretninger kom istand, indtil Priserne i Juni Maaned faldt ned til £ 10—10, og de laveste Priser nemlig £ 9—15 for de bedste Mærker betaltes i November.

I Slutningen af December var der en liden Bedring til £ 10—5.

Fragter. Med de yderst lave Fragter er det kun de største Fartøier, der afgive en liden Gevinst. Der var visselig store Fluktuationer; medens nogle Fartøier via Ksp. maatte nøie sig med 18 sh. 9 d, erholdt andre indtil 30 sh. pr. Ton af 5 Baller, en Fragt, der for store Fartøier giver godt Udbytte. Via Suez Canal varierede Dampskibsfragterne mellem 22 sh. 6 d og 31 sh. 3 d pr. Ton. Gjennemschnittsfragterne for Damp- og Seilskibe var saaledes omtrent 25 sh. 6 d pr. Ton.

Flax, Hamp, Codilla. Omend betydelig under foregaaende Aars Indførsel, var dog denne for 1894 større end i 1893. Der indførtes saaledes i 1894 fra Baltic og Archangel med 86 Dampskibe 21 481 Ton, 1893, 66 Dampskibe 19 813 Ton, altsaa en Forøgelse i 1894 af 1 668 Ton.

Af Dampskibene eiedes 31 i Dundee. Intet Seilskib anvendtes i denne Fart.

Priser. Forretningerne aabnedes i Januar meget gunstigt. For ordinære Riga Crereres quoteredes £ 26—10 à £ 27, for Bejetsky Seretz £ 40—10 til £ 41., Jarapol £ 35 à £ 36 og for Pernau Livonian D £ 38, alt c. i. f. Priserne faldt imidlertid meget hurtigt især paa Grund af de gunstige Efterretninger om den nye Høst. Ny Flax udbødes for cirka £ 20 i Oktober Maaned for Riga Crereres almindelig Kvalitet. £ 30—10 à £ 31 for Bejetsky Seretz, £ 28 for Jarapol og £ 30 for Pernau Livonian D alt c. i. f. Ved Aarets Slutning faldt Priserne yderligere £ 3—10 à £ 4 for alle Kvaliteter.

Fragterne fra Baltic for Flax o. s. v. forbleve næsten de samme, mellem 15 sh. à 17 sh. 6 d. Fra Archangel erholdt et Dampskib 22 sh. 6 d for Flax, de øvrige Sorter i Forhold.

Sæl- og Hvalfiskerierne. I det store hele taget har Hvalfisket været heldigt, medens New Foundlands Sølfangst mislykkedes. Denne sidste Bedrift engagerede 2 Fartøier imod 3 Fartøier i 1893, 4 i 1890 og 5 i 1887. Fangsten for de 2 Skibe „Esqimaux“ og „Terra Nova“ udgjorde 13 400 Sæl, og maa hensees til at Fangsten i 1891 og 1892 for 3 Skibe udgjorde henholdsvis 88 490 og 83 000 Sæl, vil det lettelig forstaaes, hvor uheldig denne Bedrift var i det forløbne Aar. David Straits Hvalfiske beskæftigede 5 Skibe „Esqimaux“, „Terra Nova“, „Nova Zembla“, „Balæna“, „Eclipse“, alle Dampskibe.

Der dræbtes 15 Hval som udbragtes til 12½ Tons Hvalben og 218 Ton Olie, samt 110 Ton hvid Hvalolie, der hjemførtes af „Balæna“ og 40 Ton af „Esqimaux“. Der var mange Hval overalt med Undtagelse af i Lancaster Sund, men Veiret var i højeste Grad uheldigt.

Fangsten for de 5 Skibe fra Davids Strædet stillede sig saaledes:

	Hval.	Tons	Hvalben.	Tons	Hvalolie.	Tons	Hvid Hvalolie.
Balæna	1	1	18	110			
Eclipse	5	4½	75	—			
„Esqimaux“ . .	—	—	—	40			
Nova Zembla . .	4	3½	65	—			
Terra Nova . .	5	3½	60	—			

Fangsten for 3 Fartøier paa Grønland stillede sig saaledes:

	Hval.	Tons Hvalben.	Tons Olie.
„Active“	2	$\frac{3}{4}$	40
Diana	1	$\frac{1}{4}$	30
Polar Star	1	$\frac{1}{2}$	31 $\frac{1}{2}$

Priser. Sæl- og Hvalolie havde et meget trevent Salg for £ 17 10. 0 pr. Ton, og for Bottlenose har det været vanskeligt at finde Kjøbere til £ 20. 10. 0 à £ 21. 0. 0. Nogle Smaapartier Hvalben er bleven afsat efter en Pris af £ 1 300 pr. Ton, men Gjennemschnittsprisen var £ 1 250 à £ 1 200 pr. Ton.

Store Sælkind har været næsten usælgelige. Grønlands Sælkind opnaaede 6 sh. og Bluebacks 3 sh. Hvide Hval Skind erholdt 9 d à 10 d pr. $\mathcal{L}$.

Esparto. 17 Dampskibe bragte 11 408 Tons Esparto Græs for Papirfabrikation, nemlig 7 800 Tons fra Spanien og 4 608 Tons fra Algier og Tripolis. I 1893 indførtes 11 344 Tons.

Canadisk Kvæghandel. Jordbrugerne i dette Distrikt føre høilydte Klager over Regjeringens Restriktioner og Paabud vedrørende denne Handel, og haabe at der snart maa gives Tilladelse til at indføre levende Kvæg fra Canada, der har vist sig mest tjenlige til Opfødnings til Slagtekvæg. Imidlertid staar de meget kostbare Bygninger, der opførtes for denne Trafik, ubenyttede og bringer ingen Indtægt til Havnevæsenet.

Skibsbyggeri. Ved Slutten af 1893 var Skibsbyggeriet i Dundee i en meget fortrykt Tilstand. Ved Nyaaret 1894 indløb Ordre for 3 smaa Hjuldampskibe, og da disse vare færdig byggede, blev et stort Antal Mænd arbejdsløse.

I det hele byggedes i Dundee i

1894.	1893.
9 Fartøier drægtig 8 991 Tons	5 Fartøier drægtig 6 340 Tons

Ved Nyaaret 1895 findes ingen nye Ordre og ere saaledes Udsigterne meget mørke.

Formedelst Havnevæsenets mislige økonomiske Forfatning er Dokavgifterne blevne forhøiede med 12 $\frac{1}{2}$ % fra 1 Oktober 1894, men man haaber, at en Ordning i Forretningsverdenen vil kunne medføre en Tilbagevenden til de gamle Taxter.

Glasgow. Priserne paa Staal og Jern stillede sig saaledes:

	Begyndelsen af 1894.	Enden af 1894.
Iron Angles pr. Ton	£ 5. 0. 0	£ 4. 17. 6
- Plates - - - - -	- 5. 5. 0	- 5. 2. 6
Steel Angles - - - - -	- 4. 15. 0	- 4. 12. 6
- Plates - - - - -	- 5. 5. 0	- 5. 2. 6
Skibe af omtrent 1 200 Tons pr. R. Ton Jern	- 9. 0. 0	- 8. 15. 0
- - - - - Staal	- 9. 0. 0	- 8. 15. 0
Maskiner paa nominelle H. Kr. (compound)	- 35. 0. 0	- 32. 0. 0
- - - - - (triple exp.)	- 38. 0. 0	- 35. 0. 0

Arbeidslønnen for Skibstømmermænd og Snedkere var gennemsnitlig $7\frac{1}{2}$ d pr. Time og for mekaniske Arbeidere $6\frac{3}{4}$ d pr. Time.

Der var en kortvarig Streik blandt de mekaniske Arbeidere.

De regulære Dampskibslinier paa Gøteborg har været vedligeholdte i Aarets Løb.

Is. I 27 norske Seil- og Dampskibe ankom 14 376 Tons imod 14 377 Tons i 1893.

For de første Seilskibsladninger beholdtes 8 sh. à 8 sh. 6 d pr. Ton og for Dampskibsladninger 9 sh. à 9 sh. 6 d pr. Ton. Senerehen steg Priserne fra 10 sh. 6 d til 11 sh. pr. Ton.

Fra de forenede Stater indførtes indførtes i 1894: Af fersk Kjød 11 672 quarters vægtig 2 105 418 $\mathcal{H}$, af Kvæg og Faar 42 711 Stykker; fra Canada: Af Kvæg og Faar 34 183 Stk.; fra Island: Heste 12 Stk., Faar 7 595 Stk.

Kulforretningerne. Priserne i Januar og en Del af Februar var for Main Kul 9 sh. 6 d pr. Ton f. o. b., for Splint og Ell Kul 9 sh. 6 d pr. Ton f. o. b.; henimod Enden af Februar faldt de ovennævnte Priser til 7 sh. 9 d for Main og 8 sh. 3 d for Splint og Ell og holdt sig uden væsentlig Forandring indtil Enden af Mai, da der var en ubetydelig Forbedring, som Følge af den forventede Streik. Fra Udgangen af Mai til den 26 Juni, da Streiken begyndte, var Priserne meget ustadige. Efterat Streiken var ophørt aabnedes Priserne med 8 sh. 9 d pr. Ton for Main, 9 sh. 3 d for Splint og Ell, og sank efterhaanden til 7 sh. 9 d og 8 sh. 3 d ved Udgangen af November. I December faldt Priserne for Main fra 7 sh. 6 d til 7 sh. og Ell fra 8 sh. til 7 sh. 9 d, medens Splint, hvorefter der var stærk Efterspørgsel, holdt sig i 8 sh. pr. Ton f. o. b. Glasgow.

Slamannan Navigation Steam Kul beholdt en Gjennemsnitspris af 9 sh. pr. Ton f. o. b. Glasgow.

Kulminearbejdernes Arbeidsløn var: Fra Januar til 5 Mai 6 sh. pr. Dag, fra 7 Mai til 26 Juni 5 sh. pr. Dag, fra 9 Oktober til 31 December 5 sh. pr. Dag.

Grangemouth. Totalværdien af Indførselen fra Norge og Sverige beløb sig til £ 317 101, en Nedgang af £ 9 129 sammenlignet med 1893.

Totalværdien af Udførselen til Norge og Sverige udgjorde £ 328 708, en Nedgang af £ 30 026 sammenlignet med 1893.

Indførsel af toldfrit Gods fra Norge £ 249 137, do. af toldpligtigt Gods £ 139, tilsammen £ 249 276. Udførselen udgjorde til Norge £ 249 623.

Denne Havn besøgte i 1894 af 285 norske Skibe, hvoraf 135 vare Dampskibe og af 55 svenske Fartøier, hvoraf 20 vare Dampskibe.

Den regulære Dampskibslinie mellem denne Havn og Christiania, Vestkysten af Norge samt Stockholm fortsattes som før.

Totaludførselen af Kul udgjorde 866 596 Tons eller en Nedgang af 339 194 Tons i Forhold til 1893, der ene og alene var en Følge af Kulstreiken, der varede fra 23 Juni til omtrent Slutningen af September.

Totaludførselen af Rujern beløb sig til 33 500 Tons, en Nedgang af 2 990 Tons sammenlignet med 1893.

Fragterne vedbleve lave og Udsigterne for 1895 er meget ugunstige.

I Grangemouth er bygget under Aaret 5 Staaldampskibe, drægtig 6 571 Tons gross.

Følgende Tabeller udviser Kvantiteterne og Værdierne af de forskjellige Artikler, der i 1894 ind- og udførtes til og fra Grangemouth til og fra Norge og Sverige:

Opgave over toldfrit Gods indført fra Norge til Grangemouth under Aaret 1894: Heste 6 Stykker Værdi £ 120, Messingvarer 1 cwt., £ 5, Margarin 4 733 cwt., £ 12 123, Kobbervarer £ 80, Kork, uforarb., 34 Ton, £ 90, Bomuldsaffald 8 960 $\mathcal{H}$, £ 36, Kemikalier £ 2 211, Fisk, salt, 1 575 cwt., £ 1 185, Frugt 12 bush, £ 9, Glas, Flasker, 8 Gross, £ 6, Glas, forarbeidet 288 cwt., £ 423, Hø 86 Ton, £ 333, Hamptoug 11 do., £ 190, Skind 3 cwt., £ 7, Jern, forarb., 6 824 do., £ 6 270, Bly 2 do., £ 3, Gjødning, Ben-Guano, 711 Ton, £ 3 453, Metal, uforarb., 1 do., £ 25, Metal, gammel, £ 5, condenseret Melk 1 301 cwt., £ 2 600, Moss Litter 110 Ton, £ 137, Tran 3 860 Tuns, £ 61 987, Papir, forarbeidet, 77 701 cwt., £ 54 751, Pap 340 do., £ 85, Papirmateriale, Filler, Lin etc. 80 Ton, £ 727, do. Træmasse 11 917 do., £ 72 878, do. andre Slags 104 do., £ 860, Malerier 9 Stkr., £ 195, Poteter 100 cwt., £ 35, Høns £ 2, Skind, Sælhund, 7 750 Stkr., £ 1 631, do. Forvæks 30 do., £ 255, Sten 205 Ton, £ 895, Hvalben 82 cwt., £ 483, Træ, huggen 1 833 Loads, £ 2 812, do., saget 6 959 do., £ 11 741, Stav 1 172 do., £ 1 759, Bindingsværk £ 45, Gods, uforarbeidet, £ 8 432, do. forarbeidet, £ 253, Total Værdi £ 249 137.

Af toldpligtigt Gods indførtes fra Norge til Grangemouth: Øl 25 Tdr., £ 48, Caffe, raa, 12 cwt., £ 57, Rosiner £ 2, The 55 $\mathcal{H}$, £ 3, Cigarer 30 $\mathcal{H}$, £ 24, Vin 11 Gal., £ 5 Total Værdi £ 139.

Opgave over britisk og irsk Gods udført fra Grangemouth til Norge: Klæder £ 2 046, Sække 6 455 Dus., £ 1 434, Biscuits 191 cwt., £ 374, Messing 9 do., £ 32, Mursten 43 600 Stkr., £ 220, Lys 2 200 $\mathcal{H}$, £ 45, Gummivarer £ 11 330, Vognhjul £ 12, Kemikalier £ 41, Ler 59 Ton, £ 24, Kul 36 068 do., £ 28 500, Koks 51 do., £ 46, Kulprodukter £ 8 234, Tougværk 2 738 cwt., £ 4 370, Havremel 426 do., £ 286, Bomuldstgier, alle Slags, 724 700 Yard, £ 10 612, Kniplinger £ 88, Bomulds garn 64 400 $\mathcal{H}$, £ 12 219, do. andre Slags £ 5 060, Farvestof £ 1 268, Pottemagervarer £ 21, Møbler £ 197, Grease 271 cwt., £ 265, Galanterivarer £ 773, Isenkramvarer 5 cwt., £ 31, Instrumenter £ 196, Jern: Rujern 860 Ton, £ 2 169, Stangjern 2 131 do., £ 11 382, Jertraad 17 do., £ 515, Plader 85 do., £ 541, do. galvaniserede, 3 do., £ 30, Tøndebaand 301 do., £ 1 659, Rør 316 do., £ 4 277, Spiger 56 do., £ 549, Støbejern 1 688 do., £ 8 621, do. forarbeidet 105 do., £ 1 425, Staal: Stænger 1 321 do., £ 7 157, Plader 1 599 do., £ 9 030, Staal, forarbeidet 1 do., £ 38, Jute (Garn) 129 100 $\mathcal{H}$, £ 1 510, Jute 1 761 700 Yards, £ 11 285, do. forarbeidet £ 96, Læder 9 cwt., £ 92, Lingarn 48 500 $\mathcal{H}$, £ 1 288, Lintraad 9 500 $\mathcal{H}$, £ 1 427, Linvarer 92 800 Yard, £ 2 480, Seildug 265 600 do., £ 12 464, Dampmaskiner £ 7 581, Symaskiner £ 21 584, Vævemaskiner £ 108, Gjødning 2 Ton, £ 12, Medicin £ 333, Metaller £ 20, Olie £ 199, Olieklæder 11 100 Yard, £ 638, Maling £ 114, Papir, Skrivpapir 1 175 cwt., £ 1 419, Pikles £ 875, Fødemidler £ 270, Frø £ 92, Silke 353 Yard, £ 31, Spirituosa 5 803 Gall., £ 1 942, Sukker, Raffinade 42 182 cwt., £ 34 307, do., Molasses, 5 464 do., £ 3 205, Trævarer £ 252, Uldgarn, 36 300 $\mathcal{H}$,

£ 2 948, Uldvarer, forskjel. Slags 26 600 Yards, £ 1 686, Flonel 300 do., £ 12, Gulvtæpper 2 100 do., £ 136, Sengetæpper 154 Par, £ 56, Shal & Plaid 1 051 Stkr., £ 439, Uldvarer, forarbejdede £ 447, andet Slags Varer £ 1 675, total Værdi £ 246 150.

Opgave over udenlandske og Kolonialvarer udført fra Grangemouth til Norge i Aar 1894: Oxekjød, saltet 22 cwt., £ 55, Smør 4 cwt., £ 20, Kork, utilberedt 42 Ton, £ 1 901, Korn og Bønner 4 cwt., £ 3, Hvede 17 cwt., £ 9, Bomuldsaffald og Garn 7 506 H , £ 10, Skinke 1 cwt., £ 8, Fedt 53 cwt., £ 113, Læder £ 102, Margarin 66 cwt., £ 212, Kjød, preserveret 14 cwt., £ 28, Olie, Fiskeolie og Sperm. 1 Tun, £ 80, Flesek, saltet 17 cwt., £ 45, Ris 6 cwt., £ 3, Silke £ 8, Grønsager £ 6, Spirituosa 2 Gal., £ 1, Totalværdi £ 2 604.

Opgave over Indførsel af toldfrit Gods fra Sverige til Grangemouth 1894: Smør 986 cwt., Farvestof, Bark 4 130 cwt., Jern, Malm 930 Tons, Papir Materiale, Træmasse 77 Tons, Sæd, Vikker 672 bush., Trælast, huggen 1 474 Loads, do., saget 30 441 Loads, do., andet Slags 6 Loads, do., Stav 661 Loads, Totalværdi £ 67 820.

Granton. Fra Norge indførtes til Granton:

	1893.	1894.	Forøgelse.	Formindskelse.
Planker og Battens	3 106 Loads	3 131 Loads	25 Loads	
Pitprops	513 -	765 -	252 -	
Salt Fisk	- -	7 Tons	7 Tons	
Træmasse	- -	897 -	897 -	
Furustav	98 -	20 -		76 Loads
Guano	- -	20 -	20 -	
Stolper	38 -	- -		38 -
Is	159 Tons	- -		159 Tons

Til Norge udførtes fra Granton.

	1893.	1894.	Forøgelse.	Formindskelse.
Dampskibskul . .	4 413 Tons	5 363 Tons	950 Tons	
Nøddekul	75 -	97 -	22 -	
Gas Kokes	50 -	- -		50 Tons
Ildfaste Sten . .	- -	2 000 Sten	2 000 Sten	
Maskinerier . . .	- -	206 Tons	206 Tons	

Fra Sverige indførtes til Granton i 1894: Planker og Battens 1 606 Loads, Pitprops 3 064 do., Træmasse 3 233 Tons, Papir 2 723 do., Filler 348 do., Jernstænger 88 do., Granitblokke 33 do., Korkaffald 132 do., Havre 5 030 qrs., Bønner 437 do., Tyttebær 4 328 Gallons, Sneller i Sække 2 476 Sække, Flasker i Matter 13 592 Matter, do. løse 1 275 984 Flasker, Smør 11 582 casks, Fyrstikker 11 060 Kasser, Glas 816 do., Hestekosøm 10 908 do., Stole 1 370 Stkr., Maskinerier 27 Tons, Sild 32 Tdr., Laths (Lægter) 4 995 Bundter, Kassebord 43 Loads, Gjerdestokke 155 Loads, tomme Fade 10 510 Stkr., tomme Kasser 601 Stkr., Gjødning 21 Tons, Telefoner 66 Kasser, Skrabjern 23 Tons, Washboards 165 Bundter, Borde 30 Stkr., Sofaer 36 Stkr., Komoder 2 Stkr., Tare (Fuglevikker) 677 qrs., Trækul 30 Tons, Fiskeolie 696 Tønder, Feltspat 5 Tons, Amykos 4 Kasser, Staal 5 Tons, Døre 28 Loads, Skuffer 6 Dusin, Stav 493 Bundter, dreiede Varer 288 Kasser.

Greenock. Skibsfarten: Fra Udlandet ankom i 1894 199 Fartøier, dr. 184 377 Ton, hvoraf 81 Skibe, dr. 75 916 Ton, var under fremmed Flag og 118 Skibe dr. 108 461 Ton, under britisk Flag. De fremmede Fartøier tilhørte de forskjellige Nationer saaledes: Norske 40 dr. 44 475 Ton, spanske 8 dr. 10 180 T., tyske 15 dr. 6 826 T., italienske 5 dr. 4 220 T., hollandske 4 dr. 3 628 T., portugisiske 1 dr. 2 087 T., russiske 2 dr. 1 993 T., amerikanske 1 dr. 1 536 T., franske 2 dr. 525 T., danske 2 dr. 332 T., brasilianske 1 dr. 114 T., tilsammen 81 dr. 75 916 Ton.

Under Aarets Løb indkøbtes for norsk Regning af britiske Fartøier Dampskibet „Coromandel“, 1 370 Ton, og Bark „Merle“, 281 Ton.

Skibsbyggeri. I Greenock og Port Glasgow byggedes i 1894 64 nye Fartøier til en Drægtighed af 138 798 Ton, der viser en Forøgelse af 62 141 Ton sammenlignet med foregaaende Aar. I Begyndelsen af Aaret var Skibsbygningsvirksomheden temmelig flau; men under Foraaret indløb flere betydelige Ordre for nye Fartøier, og har siden Skibsbygningen foregaaet med stor Regelmæssighed, naar undtages den Tid, da den skotske Kulstreik fandt Sted.

Trælast: Til Greenock indførtes i 1894 130 000 Loads, omtrent en Trediedel mere end i 1893. Oplagene den 31 December 1894 ere ogsaa selvfølgelig ikke ubetydelig større end 12 Maaneder forud. Af saget Pitch Pine var der oplagt i Greenock og Port Glasgow $1\frac{3}{4}$ Million Kubikfod eller omtrent dobbelt saameget som Aaret før.

Methil. Ligesom de øvrige Kuludskibningssteder led ogsaa Methil under den langvarige Kulstreik, og der er en betydelig Forskjel mellem Aaret 1894 og det foregaaende Aars Udskibning; saaledes udførtes der i 1894 534 248 Tons, i 1893 832 305 Tons, hvilket udviser en Formindskelse af 298 057 Tons.

Indførselen viser derimod en Forøgelse, hvilket væsentlig har sin Grund i Tilførselen af engelsk Kul under Streiken.

Den samlede Indførselsmængde udgjorde i 1894 50 346 Tons, i 1893 34 856 Tons eller en Forøgelse for Aaret 1894 af 15 490 Tons.

De vigtigste Indførselsartikler vare: Kul (omtrent 11 000 Tons), Trælast, Træmasse, Cement, Rujern etc.

Under Aarets Løb forlod 533 Dampskibe med en samlet Drægtighed af 249 596 R.-Tons Havnen og 303 Seilskibe af 45 114 R.-Tons.

Peterhead. Udførsel: Sild danner den eneste Udførselsartikel fra Peterhead; den udskibedes for det meste direkte til Continentet, men en stor Del udskibedes ogsaa over Leith.

Totaludførselen beløb sig til 224 550 Tønder i 1894 mod 203 036 Tønder i 1893. Næsten den hele Udførsel gik til Tydskland og Rusland, 156 493 Tønder sendtes direkte til Tydskland og 38 057 do. til Rusland, og 75 020 Tønder udskibedes i norske og svenske Skibe. Fragten baade til Tydskland og Rusland varierede fra 1 sh. til 1 sh. 6 d pr. Tønde.

Indførsel. Indførselen saavel som Udførselen afhænger ganske af Sildefisket og bestaar derfor hovedsagelig af Stav og Salt, dog indføres en Del Trælast til andet Brug. Hovedmassen af Trælast kommer fra Norge og Sverige og indføres i disse Landes Skibe.

Mængden af den i norske og svenske Skibe indførte Trælaster udgjorde: Stav 934 $\frac{1}{2}$ Standard, Battens 666 do., Bjælker 31 $\frac{1}{2}$ do., Spars 13 do., Brændeved 104 $\frac{1}{2}$ do., Kassebord 35 do.; i andre Nationers Skibe indførtes: Stav 222 $\frac{1}{4}$ Standard, Battens 249 do., Bjælker 50 do., Brændeved 6 $\frac{1}{2}$ Standard.

Foruden ovennævnte Kvantiteter indførtes fra Rusland 398 Stdr. Fragten var som i det foregaaende Aar 30 sh. pr. Stdr. og den gennemsnitlige Pris i Peterhead var: Stav pr. 1000 Fod £ 2—5—0, Planker og Battens pr. Stdr. £ 6—15—0, Spars (Master) pr. Stkr. £ 4.

Af Is indførtes fra Norge 124 Ton, af Salt ialt 12 071 Ton, hvoraf 1 176 Ton ankom i norske Skibe.

Sildefiskeriet. Den opfiskede Kvantitet af Sild i 1894 er mindre end i det foregaaende Aar. Ved Peterhead og den tilstødende Fiskerby Boddam opfiskedes der i:

1893 . .	197 368 Crans, hvoraf mærkedes 107 918 $\frac{1}{2}$ Barrel
1894 . .	180 804 — — — 112 222 —

Den høieste Pris, der betaltes til Fiskerne var 20 sh. pr. Cran og den laveste 2 sh. 6 d pr. Cran. Gjennemsnitsprisen var 11 sh. 10 d mod 12 sh. 6 d i 1893.

For Crownfulls	erholdtes 17 sh.	til 23 sh.
„ Mattie full	— 17 -	- 20 -
„ Spents	— 11 -	6 d - 14 -
„ Mixed	— 12 -	

Sundhedstilstanden har været meget god, naar undtages en temmelig omsiggribende Koppeepidemi i Leith, der varede fra 10de November 1893 indtil 20 August 1894, under hvilket Tidsrum 405 Patienter bleve indlagte paa Koppelazaretet, og hvoraf 383 viste sig at lide af Børnekopper.

Nedenstaaende Tabel indeholder nærmere Beskrivelse over Tilfældene:

Tilfælde.	Helbredede.	Kjøn.		Alder for helbr.		Dødsfald.	Kjøn.		Dødsalder	
		Mand.	Kvinde.	Under 15 Aar.	over 15 Aar.		Mand.	Kvinde.	under 15 Aar.	over 15 Aar.
383	333	184	149	62	271	50	33	17	7	43

Af de 383 Tilfælde var: 217 eller 56.6 Procent Mandkjøn, 166 eller 43.4 Procent Kvindekjøn, 69 eller 18 Procent under 15 Aar, 314 eller 82 Procent over 15 Aar.

De 50 Dødsfald (13 Procent) viser at Epidemien var af en alvorlig Natur.

Vaccinationens Nytte fremgaar af følgende Tabel:

	Antal Tilfælde.	Antal Dødsfald.	Procent Dødsf.
Vaccinerede	332	25	7.5
Ikke do.	20	10	50.0
Tvivlsomme	31	15	48.3
Tilsammen 383		50	13.0

J. W. Tornøe.

Bremen.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hoved- stationen	12	1 522	-	-	12	1 522	-	-	11 768
” Norge til Vicekon- sulsstationerne . .	51	14 460	-	-	51	14 460	-	-	124 204
” Sverige til Hoved- stationen	1	250	-	-	1	250	-	-	3 450
” Sverige til Vicekon- sulsstationerne . .	12	4 285	-	-	12	4 285	-	-	37 934
” andre Lande til Ho- vedstationen	36	13 745	41	14 050	77	27 795	-	-	356 048
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	31	21 538	17	5 423	48	26 961	-	-	441 920
Ialt	143	55 800	58	19 473	201	75 273	110	39 495	975 324
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hoved- stationen	42	12 627	19	8 211	61	20 838	-	-	96 035
” Norge fra Vicekon- sulsstationerne . .	12	2 315	15	5 475	27	7 790	-	-	15 261
” Sverige fra Hoved- stationen	6	955	-	-	6	955	-	-	8 855
” Sverige fra Vicekon- sulsstationerne . .	2	563	1	196	3	759	-	-	4 138
” andre Lande fra Ho- vedstationen	7	2 268	13	4 579	20	6 847	-	-	8 869
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	15	6 154	65	30 052	80	36 406	-	-	10 879
Ialt	84	24 882	116	45 513	197	73 595	110	39 495	144 037

Af svenske Skibe ankom 135 dr. 32 234 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. M. 1 299.29, ved Vicekons. M. 2 236.78, hvoraf tilfaldt Konsulen M. 1 318.39. Af svenske Skibe ved Hovedst. M. 1 087.48, ved Vicekons. M. 1 258.82, heraf tilfaldt Konsulen M. 629.41. Ialt tilfaldt Konsulen M. 4 334.57.

Aarsberetning modtaget 8 April 1895.

Det forløbne Aar kan ikke kaldes gunstigt for Bremen, da Handel og Skibsfart endnu var i en betrængt Stilling, om end Godstrafiken herover er tiltaget.

Af norske Skibe indklareredes i Bremen 1894, 118 dr. 51 217 Ton, 1893 77, 33 250 Ton, 1892 91, 46 328 Ton, 1891 92, 38 581 Ton, 1890 98, 39 006 Ton.

Fra Norge ankom paa Weser 2 svenske, 60 norske, 5 bremiske, 16 andre tyske og 2 hollandske Skibe, ialt i 1894 85, dr. 23 934 Ton, mod i 1893 71, 19 824, 1892 76, 21 157, 1891, 73, 19 665, 1890 102, dr. 22 973 Ton. Værdien af de dermed befordrede Ladninger udgjorde i 1894 Rm. 662 583, Kr. 588 963, 1893, Rm. 553 250, Kr. 491 777, 1892 Rm. 663 760, Kr. 590 009, 1891 Rm. 639 862, Kr. 568 766, 1890 Rm. 776 024, Kr. 689 799.

Fra Weser gik til Norge 57 norske, 2 svenske, 37 tyske, 3 hollandske og 2 danske Skibe, ialt 101, dr. 30 940 Ton. Værdien af de til Norge afsendte Ladninger var i 1894 Rm. 3 330 389, Kr. 2 960 346, 1893 Rm. 4 298 970, Kr. 3 821 306, 1892 Rm. 3 805 060, Kr. 3 382 295, 1891 Rm. 3 877 047, Kr. 3 446 264, 1890 Rm. 2 677 778, Kr. 2 380 247.

Til Brake og Nordenham ankom i 1894 følgende norske Skibe: Fra Norge med Ladning 22, dr. 6 619 T., fra Sverige med Ladning 1, 449 T., fra fremmede Havne med Ladning 14, 10 742 T. og i Ballast 4, 2 835 T. Der afgik derfra til Norge 4 norske Skibe, 2 120 T., i Ballast og til fremmede Havne 2, 1 124 T. med Ladning og 35, 17 402 i Ballast.

Til Papenburg ankom 4 norske Skibe, 649 Ton fra Norge med Ladning og 5, 1 160 T. med Ladning fra fremmede Havne.

Til Norge afgik med Ladning 3, 523 T.

Til Leer ankom 1 norsk Skib, 407 T. fra Norge med Ladning og 3, 624 T. fra fremmede Havne med Ladning. Til Norge afgik med Ladning 1 dr. 74 T.

Til Emden ankom fra Norge 5 norske Skibe, 1 885 T., med Ladning, fra Sverige med Ladning 1, 218 T., og fra fremmede Havne 2 dr. 1 048. Til Norge afgik med Ladning 1 norsk Skib dr. 218 T.

Bremens Indførsel var i 1894 Rm. 694 485 348 og Udførselen Rm. 672 109 730, ialt Rm. 1 366 595 078 mod i 1893 Rm. 1 399 767 966, 1892 1 403 818 979, 1891 1 474 499 526, 1890 1 456 535 999.

Fra alle Dele af Verden ankom til Bremen 1894, 4 178 Skibe dr. 2 172 075 Ton, 1893, 4 003, 2 030 082 T., 1892, 3 612, 1 996 378 T., 1891, 3 552, 2 084, 214 T., 1890, 2 950, 1 733 809 T.

Udvandringen over Bremen var i 1894 47 499 Personer i 300 Skibe mod i 1889 106 291 i 220 Skibe.

Wesers Handelsflaade udgjorde i 1894 570 Skibe dr. 540 890 R.-Ton mod i 1893 571 dr. 528 320 T.

Trods de ugunstige Forhold for Skibsfarten har dog de to herværende paa Fragtfart baserede Skibsfartsselskaber Hansa og Neptun givet bedre Resultater end i 1893. Hansa uddelte for sin sædvanlige Linie en Dividende af 6 pCt. og for den asiatiske Linies Aktier 7 %, og Neptun 13 $\frac{1}{3}$ %. Norddeutsche Lloyd, der specielt er indrettet paa Persontrafik, kunde formodet den stærkt aftagende Udvandring ikke give nogen Dividende. Selskabets i forrige Beretning omtalte to nye Dampskibe for Australien og Østasien er leveret i Aarets Løb og sat i Fart, og 4 nye Dampskibe for Brasilien og La Plata Linien vil blive sat i Fart i dette Aar.

Korrektionen af Nedre Weser er at anse som fuldendt. Skibe paa 5 M. Dybgaaende kan ved almindeligt Høivande til enhver Tid naa Byen Bremen, og da Weserstrækningen Bremerhaven til Bremen nu er fuldstændig forsynet med Fyre, kan Skibene nu ikke blot om Dagen, men ogsaa om Natten naa Frihavnen i Byen Bremen. Resultaterne af Korrektionen har langt overtruffet Forventningerne. Medens der i 1889 kun ankom til Frihavnen 14 Skibe med over 4 Meters Dybgaaende, ankom der indtil

1 December 1894 allerede 454 af over 4 Meter. I dette Aar vil Opkrævningen af Korrektionsafgifter, hvorom der nu føres Forhandlinger, træde i Kraft.

Forhandlinger foregaar med Riget om Oprettelse af et Agentur for „Seewarte“ i Bremen og om Underholdning af den af Bremen oprettede Tidkuglestation i Frigebetet. Riget har allerede oprettet en Semaforstation paa Hoheweg-fyrtaarnet, der er af væsentlig Betydning for Skibsfarten.

Arbejderne paa Udvidelse af Kaiserhafen i Bremerhaven gaar godt fremad og man venter Fuldførelse af den for de største Skibe til enhver Tid tilgængelige, storartede nye Havn, der bygges af Bremen med en Udgift af 16 Mill. Mark, til Høsten 1896.

Ingen Forandring er indtraadt i Losningsloven, ligesaa lidt som i den om Befordring af Udvandere. Derimod fortsættes med Energi Agitationen for de forskellige Kanalanlæg uden at hidtil nogen Afgjørelse har fundet Sted.

Et nyt Institut til Fremme af Bremens Industri er aabnet her ved Oprettelse af et Technicum, der omfatter en Bygnings-, Maskin- og Skibsbygnings- og Sømaskinistiskole.

Ogsaa i forrige Aar har de to norske Dampskibe „Bremen“ og „Kong Sigurd“ opretholdt regelmæssig 8 Dages Forbindelse mellem Christiania og Bremens By, og det herværende Selskab „Neptun“ mellem Bremen og Norges Vestkyst og til Spanien.

Paa norske Skibe afmønstredes 105 og paamønstredes 75 Mand.

Vicekonsulen i **Papenburg** beretter: „Aaret var i det Hele ugunstigt for Handelen. Afsætningen af Trællest var temmelig betydelig, men Priserne paa Grund af den store Konkurrence saa trykket, at der ofte solgtes uden Udbytte. Indførselen var 2 000 Std. mindre end i 1893. Forraadene ved Aarets Slutning blev ansat til 7 000 Std. Importen iøvrigt var ringe,

Exporten af Cokes var ca. 6 000 Ton mindre end i 1893, efter hvad der siges, fordi Producenterne holdt for høje Priser. Exporten af Kul steg med ca. 1 400 Tons.

Af Trællest indførtes fra Norge 2 800 Std., Sverige 6 200, Rusland 6 400, tyske Østersøhavne 2 900 Std.

Til Norge udførtes 3 200 Tons Cokes.

Skibsfarten gav atter et slet Resultat. Paa Grund af, at stedse større Skibe, Dampskibe indtil 800 Std., bemægtiger sig Farten herpaa, er Fragterne stedse gaaet mere tilbage, saa at de mindre Skibe slet ikke mere kanistere. Fragterne var hele Aaret saa lave som aldrig før, og selv om Høsten, da de ellers sædvanlig gaar op, steg de ikke synderlig.

For Trællest var Fragterne fra Norge hertil i Gjennemsnit M. 20 pr. Std., Sverige M. 24, Rusland M. 25, tyske Østersøhavne M. 26.

Fragterne for Cokes og Kul var herfra til Norge M. $3\frac{3}{4}$ — $4\frac{1}{2}$ pr. Ton, Sverige, Cokes M. 5—6, Kul $4\frac{1}{2}$, Danmark Cokes 5—6, Rusland do. $5\frac{1}{2}$ — $6\frac{1}{2}$, tyske Østersøhavne Cokes $4\frac{3}{4}$ — $7\frac{1}{2}$, Kul M. 4—5 pr. Ton.“

Indførsel fra Norge:

Fisk, saltet etc., Sardeller og Ansjos	2 287	Kg. netto, Værdi M.	2 054
— saltet og røget, anden . . .	2 957	— — -	2 348
— tørret	23 219	— — -	10 061
Smør	449	— — -	472
Konserver	753	— — -	675
Andre Næringsmidler for		-	198
Graasten	169	Kbm. — -	29 635
Gjødningsstoffer	515 800	Kg. netto — -	25 790
Is	114 107	Ctr. — -	51 456
Jernerts	97 885	Kg. netto — -	1 566
Træ, Gran, Or, etc.	6 199	Kbm. — -	135 640
Bord og Planker	1 157 542	Stkr. — -	209 006
Naturalier	484	Kg. brutto — -	691
Heste	1	— — -	500
Tran	1 661	Tdr. — -	68 766
Vox	1 136	Kg. netto — -	2 920
Andre Raastoffer for		-	196
Metaller	1 298	— — -	366
Jernvarer: Søm	17 299	— — -	5 426
Andre Jernvarer	246	Kg. brutto — -	669
Galanteri- og Kortevarer	2 412	— — -	2 460
Malerier	51	— — -	1 300
Glasvarer	1 445	— — -	3 035
Trævarer, almindelige	5 469	— — -	1 823
Instrumenter, matematiske, optiske	235	— — -	657
Maskiner	24 938	Kg. netto — -	12 500
Papir	4 000	- brutto — -	1 185
Fyrstikker	1 336	— — -	730
Andre Industriprodukter	1 090	— — -	458

M. 662 583

eller Dobbelt Centner brutto:

Næringsmidler	335	Mark	15 808
Raastoffer	258 763	—	616 166
Halvfabrikater	13	—	366
Andre Industriprodukter	599	—	30 243

256 710 — 662 583

= Kroner 588 963

Værdi af Udførsel til Norge (i Reichsmark): Amidam 54 255, tørrede Frugter 351, Kryderier 2 593, Humle 781, Kaffe 419 770, Kjød, Flæsk 30 624, Gryn 12 934, Ost 6 239, Rugmel 294 540, Hvedemel 21 577, andet Mel 21 685, andre Levnetsmidler 713, Frugt 4 289, Ris 394 774, Salt 10 981, Spirituosa: Cognac 3 258, Rum 6 082, andre Spirituosa 724, Tobak 863 585, Cigarer 59 407, Klid og Mel 46 312, Risaffald 2 554, Vin 17 823, Champagne 835, Sukker 49 021, Asfalt 10 741, Cement 361, Graasten 13 488, Mursten 1 871, Fire bricks 1 241, Stenkul og Cokes 24 236, raa Potaske 3 441, Schellak 8 078, præp. Saltsyre 3 951, do. Svovlsyre 4 298, andre Syrer 2 451, Vitriol 734, andre Chemikalier 2 041, Blaatræextrakt 866,

Indigo 4 455, andre Farvestoffe 600, Jordfarver 1 465, Fernis 702, Mønje 461, Ultramarin 422, andre Farvevarer 2 317, Sengefjær 476, Glycerin 453, Egetræ 3 195, Mahogni 1 450, Korketræ 10 228, Petroleum 86 489, Maskinfedt 5 945, Stølrør 2 233, Rørstokke 268, Tungspat 1 814, Faareuld 62 301, Shoddyuld 535, andre Spinde- og Flettestoffe 675, Tobakslud 3 030, Tjære 393 Pibeler, Lerjord 2 631, Jernblik 2 573, Jerntraad 130 637, Stangjern 11 287, andre Metaller 141, Lingarn 220, Manufakturvarer 531, Bøger og Tryksager 2 074, Jernbaneskiner 1 962, Søm 24 257, Staalvarer 53 561, andre Jernvarer 189 962, Galanteri- og Kortevarer, fremmede 3 045, do. tyske 1 592, Malerier, Statuer etc. 11 306, Vogne etc. 12 222, Flasker 1 475, andre Glasvarer 381, Gummivarer 410, Tungværk 1 584, andre Hampvarer 1 114, Cigarkassebord 3 862, fine Trævarer, tyske 550, fremmede 1 335, Shoplug 600, alm. Trævarer 1 388, Instrumenter 341, Korkevarer 1 164, do. tyske 9 183, Maskiner, tyske 244 636, fremmede 1 101, Matter 398, Messingvarer 943, Metalvarer 2 203, Papir og Papirvarer 1 145, Porcellænvarer 6 415, Stenvarer 5 727, Uhre og Uhrfurniturer 2 430, Tinfolie 383, Tændstøffe 5 192, andre Industrivarer 742, ialt M. 3 330 389.

Heraf var:	Dobb. Ctr. brutto.	Mark.
Fortæringsgjenstande	77 967	2 325 916
Raastoffe	37 793	270 774
Halvfabrikater	7 251	144 858
Manufakturvarer	3	531
Andre Industrivarer	8 361	588 310
	131 375	3 330 389
	= Kr. 2 960 346	

Herm. S. Gerdes.

Melbourne.

Skibsfarten i 1894.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra andre Lande til Ho- vedstationen	5	2 308	1	1 348	6	3 656	2	452	4 890
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	1	1 321	1	806	2	2 127	-	-	4 890
Ialt	6	3 629	2	2 154	8	5 783	2	452	4 890
II. Afgaaede:									
Til andre Lande fra Ho- vedstationen	3	2 054	4	1 320	7	3 374	2	452	4 005
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	2	2 127	-	-	2	2 127	-	-	-
Ialt	5	4 181	4	1 320	9	5 501	2	452	8 175

Til Distriktet ankom 3 svenske Fartøier, drægtige 2845 Tons, samtlige i Ballast. Bruttofragterne for Udgaaende androg til £ 3940.

Intet svensk Dampskib besøgte Melbournes Konsulsdistrikt i Aaret 1894.

Af foranstaaende Tal sammenlignet med Opgaverne fra det foregaaende Aar fremgaar, at Norges Skibsfart paa Distriktet tiltog med 2 Fartøier og 905 Tons, og Sveriges med 342 Tons, medens Skibenes Antal forblev uforandret.

Intet norsk eller svensk Fartøi anløb Distriktet alene for at søge Ordre eller for at reparere.

Opgave over det samlede Beløb af de ved Konsulatet i Melbourne i Aaret 1894 oppebaarne Afgifter.

Erlagte Konsulatafgifter.				Expeditionsgebyrer.
Ved Hovedstationen.	Ved Vicekonsulstationerne.		Ialt tilfaldt Konsulen	Ved Hovedstationen.
	Ialt erlagt	Heraf tilfalder Konsulen.		
Af norske Fartøier . £ 11. 16. 0	£ 5. 2. 6	£ 2. 11. 3	£ 14. 7. 3	For norske Expeditioner £ 20. 1. 6
Af svenske Fartøier . „ 4. 19. 4	„ 3. 14. 9	„ 1. 17. 4½	„ 6. 16. 8½	Forsvenskede „ 4. 2. 5
£ 16. 15. 4	£ 8. 17. 3	£ 4. 8. 7½	£ 21. 3. 11½	„ fælles do. „ 0. 0. 0
				£ 24. 3. 11

Aarsberetning dateret 26 Februar 1895.

Almindelig Oversigt. Man antog ved Udgangen af foregaaende Aar, at en Krise var vel overstaaet, at Priserne paa saavel fast Eiendom som Aktier og Varer havde naaet sit Minimum, at Handel og Næringer langsomt men sikkert vilde opblomstre igjen, og at man i det hele taget gik bedre Tider imøde. Men disse Forhaabninger er i det forløbne Aar ingenlunde blevne realiserede, ihvorvel der nu synes at være sikre Tegn til, at den Bedring, som man havde ventet, nu snart vil komme. Afviklingen af Forpligtelserne fra Overspekulationernes Aar har taget længere Tid og vist sig vanskeligere, end man havde troet, men efterhaanden bliver man dog færdig dermed, og Landets Hjælpekilder ere saa rige, at dets Økonomi snart atter vil kunne komme i fuld Orden. Den samme Toldpolitik, som ved at fostre mange Slags Industrier, der enten slet ikke eller ialfald ikke paa dette Tidspunkt vare naturlige for Landet, har bevirket, at Melbourne absorberede mere end Halvdelen af Koloniens Befolkning, viser sig nu at have stængt flere udenlandske Markeder uden at have skabt det profitable indenlandske, som var stillet i Udsigt. Saasnart mindre gode Tider indtraadte, begyndte en Masseudvandring fra Melbourne, dels til Syd Afrika og Western Australia, dels til Landdistrikterne, med den Virkning, at Staden

nu har henved 40 000 Indbyggere mindre end for to Aar siden. Da der altid, medens Byen var i hurtig Tilvæxt, fandtes opført mellem 3 og 4 000 Huse flere, end der just for Øieblikket var Brug for, er det ikke til at undres over, at der nu staar mindst 13 000 Huse leieledeige, hvilket har foraarsaget, at Husleien er gaaet ned til henimod det halve af, hvad den var for faa Aar siden. I det forløbne Aar hændte det fortvæk, at Huse, paa hvilke der skyldtes Penge, maatte overtages af Kreditorerne, mest Banker og Building Societies, og da disse, som for en stor Del ere under Likvidation, søgte at forcere Salg, maatte Eiendomspriserne vedblivende synke og ere fremdeles synkende. Store Strækninger Land i Udkanterne af Melbourne, hvilke for nogle Aar siden udlagdes til Byggetomter, og ofte skiftede Eiere til voldsomt stigende Priser, ere nu i de sidste Par Aar atter reducerede til sin naturlige Værdi, det vil sige, til den Værdi, de have som Agerland. Mindre Tomter, der fornylig kostede sine £ 50 eller £ 100, ere tildels absolut usælgelige, da ingen vil betale for dem en penny mere, end hvad Skjødets Udstedelse koster. Indstilling eller Indskrækning af offentlige Arbejder har gjort Tidernes Tryk mere føleligt for Arbeiderbefolkningen, og endelig har faldende Priser paa de to Hovedexportartikler, Uld og Hvede, i høi Grad reduceret Befolkningens Kjøbeevne. Alligevel mangler der ikke lyse Punkter i Billedet, og der er mange Omstændigheder, som give berettigede Haab om bedre Tider. Fallitternes Antal har ikke været større end sædvanlig, Sparebankerne have floreret, Bjergværksdriften givet godt Udbytte, Exporthandelen været tilfredsstillende, og hvad der maaske er væsentligst, Folkets Vaner ere betydeligen forandrede i den Retning, at Livsfordringerne ere blevne mindre og Arbeidsomheden større.

Budgetaaret 1893—94 viste som det foregaaende et meget betydeligt Underskud, og for 1894—95 blev Udgifterne beregnede til £ 7 087 000 og Indtægterne til £ 6 559 000, altsaa et yderligere Underskud af £ 528 000. For at dække dette er der fremkommet det ene Forslag efter det andet til nye Skattepaalæg, men samtlige ere, formentligen til Landets store Gavn, blevne forkastede alene med Undtag af en Indtægtskat, der naagtet den ei er beregnet at indbringe mere end noget over £ 200 000, dog maaske vil vise sig tilstrækkelig til at dække Underbalancen. Saavidt man hidtil kan se, vil nemlig Udgiftsbudgettet blive noget mindre, og Indtægterne ei ubetydeligt større, end paaregnet. Uagtet i senere Aar store Reduktioner har fundet Sted i Embedsmændenes Aflønning, antages endnu en betydelig Besparelse uden Skade at kunne afstedkommes dels ved yderligere Afknapninger, dels ved Inddragning af overflødige Poster og i det hele ved Embedsværkets Forenkling. Den første procentvise Nedsættelse fandt Sted i 1892, da Lønninger paa mere end £ 150 og op til £ 300 nedsattes med $2\frac{1}{2}$ %, de paa £ 300 op til £ 750 med 5 %, og de høiere med $7\frac{1}{2}$ %. I sidste Parliamentssession besluttedes en ny Nedsættelse, gjældende for de første tre Aar og beløbende sig til 5 % af Lønninger paa £ 100 til £ 150 samt gradvis stigende indtil 15 % af Lønninger over £ 1 000. Der har naturligvis hævet sig et Skrig herimod fra dem, som Foranstaltningen gik ud over; men den Omstændighed, at Lønningerne tidligere virkelig vare altfor høie, i Forbindelse med at Pengenes Kjøbeevne i Løbet af faa Aar er steget med omkring 30 %, gjør, at denne Nedsættelse i det hele betragtes som rimelig. Tillige besluttedes, at for den nye Guvernør, som tiltræder i 1895, vil Lønnen blive nedsat til £ 7 000, istedetfor tidligere £ 10 000 — en Løn som ved Siden af Victoria kun én anden britisk

Koloni betalte, nemlig Canada. New South Wales betaler £ 7 000, South Australia og Queensland £ 5 000 og Tasmania £ 3 500. Ogsaa Regjeringsmedlemmernes Lønninger nedsattes. Mærkelig nok gav Underhuset intet Exempel paa Offervillighed, da Regjeringen fremsatte Forslag om Reduktion af Medlemmernes Antal og Diæternes Nedsættelse fra £ 300 (før Reduktionen i 1892) til £ 200 pr. Aar. Paa Grund af haardnakket Modstand særlig fra Arbejderrepræsentanternes Side, maatte Regjeringen nøies med at faa sat igjennem et Mellemforslag om Nedsættelse til £ 250. Overhusets Medlemmer nyde ingen Betaling. Toldintraderne for 1894 androg kun til £ 1 774 399, idet Koloniens Toldsatser have naaet betydelig ud over den Grændse, som giver den største Indtægt.

I Tasmania gik Statsindtægterne op til £ 709 000, og Udgifterne til ca- £ 800 000.

Pengemarkedet i 1894 karakteriseres ved betydelig Indskrænkning af Kreditten og Mangel paa Tillid. De mest solvente Institutioner og Penge-mænd have saavidt mulig holdt sig fuldstændig passive, afventende bedre Tider; man trækker fremdeles sine Penge ind, hvor man kan, og indlader sig ikke paa nye Foretagender. Pengetransaktionernes Omfang maales maaske bedst ved Opgaverne fra „The Melbourne Clearing House“. Det største Beløb, som i noget Aar har passeret gennem samme, var £ 327 118 884 i Aaret 1888; i det paafølgende Aar gik det betydelig ned, men steg atter i 1890 til £ 315 190 169. Derefter aftog det stadig, nemlig i 1891 til £ 242 687 922, i 1892 til £ 187 876 385, i 1893 til £ 140 311 845 og i det sidstforløbne Aar til under £ 130 000 000. Indbetalingen af indkaldt Aktiekapital til de mange i det foregaaende Aar rekonstruerede Banker er foregaaet med en langt større Regelmæssighed, end man kunde vente, noget som vidner godt om Folkets økonomiske Evne, men endnu staar tilbage at betale op i de kommende Aar over £ 2 500 000.

Da Bankerne i Aarets Løb havde større Tilgang paa Penge end Adgang til profitabel Anvendelse af samme, var saaval Udlaans- som Indlaansrenten stadig synkende. For Deposita paa 12 Maaneder eller længere betaltes ved Begyndelsen af Aaret 5 %, hvilket efterhaanden nedsattes til 3 %, som er den nu gjældende Rente. Samtidig sank Diskontoen for prima 3 Maaneders Handelspapirer fra 7 à 8 % ned til 6 %, som her i Kolonien synes overordentlig 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 10. December 1893	99 ⁷ / ₈	99 ⁵ / ₈	99 ³ / ₈	101 ¹ / ₂	101	100 ¹ / ₂
„ 10. Januar 1894	100	99 ⁷ / ₈	99 ⁵ / ₈	101 ⁵ / ₈	101 ¹ / ₈	100 ⁵ / ₈
„ 1. Februar	100	100	99 ³ / ₄	101 ³ / ₄	101 ¹ / ₄	100 ³ / ₄
„ 10. Oktober	100	99 ⁷ / ₈	99 ⁵ / ₈	101 ⁵ / ₈	101 ¹ / ₈	100 ⁵ / ₈
„ 8. November	100	100	99 ³ / ₄	101 ⁵ / ₈	101 ¹ / ₈	100 ⁵ / ₈

For at skaffe Landmanden billige Laan foresloges Indførelsen af et System i Lighed med det franske „Credit Foncier“, men Loven herom blev ikke vedtaget.

Flere af de rekonstruerede Banker og Building Societies have ikke været istand til at udrede den Rente, som de havde forpligtet sig til at betale sine Kreditorer, og have derfor maattet forsøge at faa istand nye Overenskomster om reduceret Rente. Grunden til samtliges Forlegenhed er, at Folk, som hos Bankerne have faaet Penge paa sine faste Eiendomme, fort væk abandonnere Panterne, og at Bankerne for Tiden ikke paa langt nær kunne udbringe Gjældens Beløb ved Realisation af disse Panter. Nogen Bedring heri vil neppe indtræde, før Indbyggerantallet i Melbourne atter begynder at stige, men dette turde ikke lade vente længe paa sig: thi Melbourne, som før var det dyreste Levested i de australske Kolonier, er nu blevet et af de billigste. Det er beregnet, at for en Families Underhold kommer man hersteds nu lige langt med £ 1. 0. 0. som for fire Aar siden med £ 1. 6. 8.

Import og Export. Totalværdien af Kolonien Victorias Import er i de tre sidste Aar stærkt aftaget, medens Exportens Værdi har holdt sig omtrent stationær. Handelsbalancen stiller sig følgelig meget gunstigere, men Hovedsummerne ville ei give noget korrekt Billede af Forholdet, medmindre man udskiller de tvende Artikler Guld og Uld; Import og Export af førstnævnte paavirkes nemlig af mangehaande fremmede Indflydelser, og en betydelig Del af den Uld, der udføres som Koloniens Produkt, maa antages at være kommet fra Nabokolonierne. Naar bortsees fra disse tvende Artikler viser nedenstaaende tabellariske Oversigt, at Exportværdien for 1894 kun var lidet større end i 1893 og noget mindre end i 1892; men naar man tager i Betragtning den store Nedgang i Pris, som har fundet Sted for godtsom alle Artiklers Vedkommende, kan man slutte sig til, at Mængden af de exporterede Varer maa have tiltaget ganske betydelig.

Der importeredes:

	1892	1893	1894
Guld og Specie for . £	829 271	2 050 066	1 293 349
Uld -	3 134 917	2 552 831	2 517 437
Andre Artikler . . -	13 210 357	8 680 917	8 659 813
Tilsammen £	17 174 545	13 283 814	12 470 599

Der exporteredes:

	1892	1893	1894
Guld og Specie for . £	1 860 538	2 862 560	3 733 893
Uld -	6 619 141	5 103 907	4 742 522
Andre Artikler . . -	5 734 867	5 342 084	5 550 131
Tilsammen £	14 212 546	13 308 551	14 026 546

Hovedexportartiklerne vare (foruden Guld):

Uld, uvadsket . . .	134 018 637 lbs	mod i 1893	129 668 894
„ vadsket . . .	20 267 533 „	—:—	21 223 531
Smør	23 684 164 „	—:—	14 005 350
Hvede	3 344 238 Centials	—:—	2 777 979
Mel	918 390 „	—:—	838 898
Talg	13 712 Ton	—:—	11 009
Heste	8 744 Stykker	—:—	7 551
Frosset Kjød . . .	111 922 Cental	—:—	54 031
Levende Faar . . .	126 782 Stykker	—:—	90 490

Af denne Oversigt, hvori Artiklerne ere anførte i den Orden, som deres relative Værdi anviser, fremgaar, at Exportmængden af samtlige Hovedartikler vare betydelig større end i 1893, der igjen kunde opvise omtrent lignende Fremskridt fra 1892.

Handelsomsætningen inden Kolonien var usædvanlig liden, og Fortjenesten paa samme meget reduceret, men den Forretning, som gjordes, var gjennemgaaende sund. Næsten ingen nye industrielle Foretag blev satte igang i Melbourne, og kun ganske faa i den øvrige Del af Kolonien.

Post- og Kommunikationsvæsen. Jernbanebygningen inden Kolonien Victoria har i de sidste to Aar været saa at sige indstillet. En liden Banestump blev afleveret i sidstleden Mai Maaned, og mod Slutningen af Aaret besluttedes en lignende bygget i et af Gippslands Kuldistrikter. Damp- og Seilskibslinjer haves nu til samtlige Lande, med hvilke der kan være Tale om nogen betydelig direkte Handel, alene med Undtag af de skandinaviske Lande og Rusland. Det forlyder, at et russisk Skib, indrettet som et Slags flydende Udstilling, om etpar Maaneder vil besøge Hobart og Melbourne og derefter afgaa til Wladivostock for siden muligens at gjøre Turen om igjen. En Hovedhensigt skal være at søge aabnet Marked i Australien for russisk Petroleum.

En ny Telegrafkabel er besluttet lagt mellem Australien og den vestlige Del af Canada, men Valget af Linje skal endnu ikke være afgjort.

Agerbrug og Fædrift. Uagtet Jordbrugets Afkastning i det forløbne Aar var god og i de nærmest foregaaende udmærket, er Landmandens Stilling i det hele gaaet tilbage. Hovedgrunden hertil er vel de yderst lave Priser for Uld og Hvede; men næsten lige væsentligt er de finansielle Forhold, Vanskeligheden ved at erholde Laan til rimelige Renter, høie Toldpaalæg, der have fordyret alt, hvad Landmanden tiltrænger til sin Bedrift, samt urimeligt høie Jernbanetaxter. Som Exempel paa disse sidste kan nævnes, at Transport af Hvede inden denne Koloni koster 1 d pr. Ton pr. mile, mod $\frac{3}{4}$ d i New South Wales og angivelig kun $\frac{1}{4}$ d i Indien og c. $\frac{1}{8}$ d i Canada og Nordamerikas Forenede Stater. I de sidste Par Aar, efterat saavel Arbeidsløn som Priser paa Trædkdyr og Foderstoffer var gaaet betydelig ned, er der ogsaa i Konkurrence med Jernbanerne oprettet regelmæssige Transportlinjer langs Landeveiene med store Lastevogne, der fragte Uld ned til Udskibningsstederne, og tage Returlast just af de Varer, for hvilke Jernbanens Taxter ere høiest. Dette bringer ei alene Statskassen et direkte Tab af Indtægt, men foranlediger ogsaa i flere Distrikter et betydelig forøget Udlæg til Veihudgett.

Hvedehøsten 1894—95 tegnede i Begyndelsen til at ville give et lige udmærket Resultat som de nærmest foregaaende Aars Høst, og da tillige det besaaede Areal var forøget til 1 457 000 acres mod 1 395 000 acres i det foregaaende Aar, gjorde man Regning paa en overordentlig stor Avling. Overdreven Varme i November Maaned og heftige Regnskyl i December under selve Indhøstningen tilintetgjorde dog for en stor Del disse Forhaabninger. Udbyttet beregnes at have været kun 9.448 bushel pr. acre mod 10.02 bushel i det foregaaende Aar. Efter Fradrag af, hvad der vil tiltrænges inden Kolonien til Udsæd og Brødkorn, regner man paa at have omtrent 166 000 Tons Hvede af Aarets Avling disponibel for Export, og da der antagelig endnu resterer c. 35 000 Tons af forrige Aars Avling, vil c. 200 000 Tons kunne exporteres i denne Saison. Kvaliteten er dog ingenlunde saa god, som den pleier at være; Gjennemsnitsvægten pr. Bushel af sidste Høsts Hvede ansees at være kun $58\frac{1}{4}$ lb, mod $63\frac{1}{2}$ lb i det foregaaende Aar. I South Australia var Afkastningen pr. acre endnu meget mindre end her, men Kvaliteten god. Sidstnævnte Koloni indtog tidligere fornemste Rang blandt de australiske som kornexporterende, men synes nu paa god Vei til at blive overfløiet af Victoria. South Australias Hvede-export gaar for en større Del til Sydafrika og Kolonierne, og formenes iaar ei mere end 50 à 60 000 Tons at kunne skibes derfra til Europa; da Skibsrum for omtrent det dobbelte Kvantum skal være engageret, men med „option“ af Lastning i Melbourne, er der nogen Udsigt til, at den i South Australia overflødige Tonnage vil komme til at trykke Fragtmarkedet her. Kolonien New South Wales, som hidtil har importeret betydelige Kvanta af Korn og Mel saavel herifra som fra South Australia, fik iaar en større Høst end nogensinde tidligere og vil derfor sandsynligvis ikke tiltrænge nogen Import.

Ved Begyndelsen af forrige Aar troede man, at Hvedepriserne havde naaet sit Lavmaal med 2 sh. 4 d pr. bushel leveret i Melbourne, men de vedblev at synke og naaede mod Midten af Aaret 2 sh. 1 d pr. bushel eller under Halvparten af, hvad der betaltes for nogle faa Aar siden. Senere bedredes Priserne efterhaanden, især efter at den nye Høst viste sig at være mindre god end paaregnet; for Tiden noteres omkring 2 sh. 3 d. for ny Hvede, men enkeltvis har været betalt lige op til 2 sh. 6 d for extra god Kvalitet fra forrige Aars Avling. Prima Hvedemel for Export gjælder £ 5. 7. 6 à £ 5. 10. 0 pr. 2000 lbs, men for indenlandsk Forbrug formaar Mølleieernes Forening at helde det oppe i £ 5. 15. 0.

Afkastningen af Byg, Havre og Mais var omtrent et Middelaars.

For Fædriften, der i denne Koloni har vel saa stor Betydning som Agerbruget, var det forløbne Aar ret heldigt og vilde været udmærket, om ei stærkt reducerede Priser paa Uld havde formindsket Nettoudbyttet. Der holdes nu inden Kolonien 13 000 000 Faar, hvilket i Forhold til Arealet er betydelig mere end i nogen af de andre Australiske Kolonier (disse have tilsammen c. 120 000 000 Faar). Afkastningen har i senere Tider udgjort c. 80 000 000 lbs aarlig, men Exporten fra Victoria henimod det dobbelte, fordi en større Del af Ulden fra de indre Distrikter af New South Wales skibes fra Melbourne. For hvert Faar regnes Afkastningen at have været $5\frac{1}{4}$ lb uvadsket Uld for „Merinos“ og vel 6 lbs for „Crossbreds“ eller „Lincolns“; i Vadskningen svinder førstnævnte Sort Uld c. 55 % og de to sidstnævnte resp. c. 40 % og 30 %.

Exporten af Heste til Indien har naaet en stor Betydning og beskæftigede 6 à 8 store Dampskibe. Disse have i den sidste Tid delvis havt Returlast af Kameler til Western Australia.

Meieribedriften og særlig Smørproduktionen har, opmuntret ved Statspræmier, der dog nu formentlig snart at kunne bortfalde, gjort aldeles storartede Fremskridt. Fra en ringe Begyndelse for 6 Aar siden har Smør-exporten udviklet sig til at blive en af Landets aller vigtigste, saaledes som det fremgaar af efterfølgende Opgave. Der exporteredes nemlig fra Kolonien Victoria:

i 1889:	1 313	Cwt Smør.
1890:	8 703	" "
1891:	20 033	" "
1892:	47 592	" "
1893:	105 994	" "
1894:	211 466	" "

I Begyndelsen af December afsendtes med et enkelt Skib 960 Tons, den største Skibning, som nogensinde har gaaet herfra paa en Kjø, og ialt i samme Maaned ikke mindre end 2 621 Tons.

De ovenstaaende Opgaver omfatte kun Skibningen til England, der hidindtil kan betragtes som Koloniens eneste Marked for Smør. Nogle smaa Mængder have vistnok fundet Afsætning saavel i Nabokolonierne som i Sydafrika, Mauritius, Ceylon og Indien, men de andre australiske Kolonier ville for Fremtiden ingen Import tiltrænge, og Sendelserne til de øvrige Lande udenfor England have endnu ikke naaet saadant Omfang, at de kunne betragtes som andet end Prøver.

Ialt er siden 1889 til og med 19 Februar 1883 i Victoria udbetalt £ 30 000 som Exportpræmier for Smør. Der var foreslaaet en Efterskudsbevilgning for videre Betaling af Præmier efter en reduceret Skala, men Statskassens Tilstand foranledigede, at Forslaget forkastedes, og har Erfaringer fra det forløbne Aar tydelig vist, at denne nu godt kan klare sig uden videre Subvention.

Foruden Postdampskibene, der anløbe hver Uge, er der i stadig Fart paa Melbourne 12 andre Dampskibe, maalende tilsammen 39 315 Reg. Tons, hvilke ere forsynede med afkjølede Rum for Transport af Smør, Kjød og andre Madvarer. Fragten med samtlige er nu $\frac{7}{8}$ d pr. lb for Smør herfra til England, men var tidligere adskilligt høiere.

Der holdes inden Victoria c. 1 850 000 Stykker Kvæg. Den Pris, som ved Meierierne pleier at betales for Melk, er angivelig $2\frac{1}{2}$ d pr. Gallon.

Blandt de andre australiske Kolonier er det væsentlig kun New Zealand, der optræder som Victorias Konkurrent i Export af Meieriprodukter; medens Smør-exporten fra hin Koloni endnu er forholdsvis liden, er dens Export af Ost overordentlig stor. Sidstnævnte Artikel har ligetil den sidste Tid været forsømt i Victoria, men opmuntret ved en lignende Statspræmie som den, der satte Smør-exporten igang, opgaaende under visse Vilkaar lige til £ 6 pr. Ton, har man dog nu paabegyndt Ostexport i stor Skala, og næres der Haab om, at samme vil tage et storartet Opsving. Den første Sending, efterat Præmiesystemet traadte i Kraft, androg til 68 Tons, alt Cheddarost.

En anden Bedrift, som ogsaa har gjort store Fremskridt, er Exporten af frosset Faarekjød. Ogsaa Kaniner, der fremdeles betragtes som en

Landeplage, og for hvis Udryddelse Staten aarlig betaler store Summer — angivelig fra 1892 indtil nu ialt c. £ 240 000, medens Private har anvendt endnu mange Gange mere i samme Øiemed — har det nu vist sig, at man med Fordel kan skibe til England i frossen Tilstand. Forsøgssendelsen realiserede en Pris af 1 sh. pr. Stykke i England og et Nettoudbytte af 5 d pr. Stykke, hvilket betegnes som udmærket, da man hersteds kan levere dem for omtrent det halve. Man har desuden begyndt at i større Skala nedlægge Kaniner hermetisk. Ogsaa Fjerkræ har man iaar med Held exporteret i frossen Tilstand.

Vin- og Frugtavlen gav et godt Udbytte. Ogsaa denne Bedrift stimuleres ved Statspremier. Medens der i 1889 inden Kolonien kun fandtes 40 419 acres beplantede med Vinstok eller Frugttrær, var dette Areal i 1893 voxet til 72 790; samtidig var £ 55 000 udbetalt i Premier for Beplantning og £ 10 000 bleven bevilget til Premier for Frugtexport. Af sidstnævnte Beløb udbetaltes endnu i det forløbne Aar kun £ 217, hvilket dog ingenlunde viser, at Bedriften savner Livskraft, men alene at den er i sin Barndom.

De specielle afkølede Rum, som paa Dampskibene ere indrettede for Transport af Frugt og Meieriprodukter, have ei altid svaret til Hensigten, idet Temperaturen i samme snart har været for høi og snart for lav, hvorhos Benyttelsen er kostbar. Man har derfor paany forsøgt at sende Frugt af de mere holdbare Sorter, saasom Æbler, som vanligt Gods, hvorved Fragten reduaeres fra 4 sh. 3 d til 2 sh. 6 d pr. Kasse, og delvis har man lykkedes at ogsaa paa den Maade faa dem frem i god Stand. For Smørtransport har et Melbournefirma senest patenteret en Emballage, der skal gjøre Afkølingsrum overflødigt; den bestaar simpelthen i dobbelte Trækar, der passe indeni hinanden saaledes, at der mellem begge bliver c. 1 Tommes Mellemrum, hvilket fyldes med Saltlage; det indre Trækar gjøres ikke aldeles tæt, saaledes at Lagen kan virke direkte paa Smørret. Forsøg med denne Emballage skal have givet heldigt Resultat, men dens praktiske Værd tør neppe endnu ansees bevist.

Produktionen af Vin naaede i 1891—92 op til over 1 554 000 Gallons og forøges stadig. Hovedmængden af Koloniens Vine ligne i Karakter og Styrke Burgundervinene, taale meget vel Søtransport og udvikle sig godt efter Tapning. Der frembringes ogsaa nogle særdeles gode hvide Vine. Behandlingen af Vinen har hidindtil almindeligvis ladet meget tilbage at ønske, delvis fordi man har manglet gode Kjældere, men for hvert Aar, som gaar, forbedres Forholdet, og Vinene herfra vinde mere og mere Anerkjendelse ei alene i England, men endog i Frankrig, hvor de ved den forrige Udstilling i Bordeaux belønnedes med en Flerhed af Premier. Der er antagelig flere Millioner acres Land i Victoria og South Australia, som egne sig for Vinavl, og der er neppe Tvivl om, at denne Bedrift inden kort Tid vil blive en af disse Koloniers vigtigste. Af Rosiner og Korinter frembringer Victoria allerede nu nok til eget Forbrug og vil inden faa Aar være istand til at forsyne hele Australasia.

Forskjellige Forsøg paa at overføre Silkeavl til denne Koloni synes hidtil ikke at have været heldige.

I **Tasmania** havde man omtrent et Middelsaar. Agerbruget i hin Koloni er endnu meget forsømt, væsentlig fordi Bjergværksdriften har draget

til sig en uforholdsmæssig stor Del af den forhaandenværende Kapital og Arbeidskraft. Af Hvede avledes kun 1 085 000 bushel, hvilket ikke er nok til Landets eget Behov. Kvægavlen har endnu langt fra den Betydning, som den burde have; man lægger særlig an paa Opdrætning af Racedyr for Salg i de andre Kolonier, medens Slagtekvæg indføres via Melbourne. Frugtavlens har derimod gjort betydelige Fremskridt og exporteredes aarlig i de to sidste Aar over 100 000 Kasser Æbler til England.

For Landmænd fra de forenede Riger formenes Tasmania at byde udmærkede Vilkaar, da dets Landlove ere liberale og letforstaaelige, Klimatet udmærket og Driftsmaaderne ei særdeles ulige vore Hjemlandes.

For Bjergværksdriften var det forløbne Aar særdeles tilfredsstillende. Udbyttet af Victorias Guldminer, som i lang Tid havde været i Tilbagegang, har fra 1890 af igjen jevnt steget, og androg for 1894 til en Værdi af £ 2 694 702 (670 380 oz).

Driften paa Stenkul inden denne Koloni er forholdsvis ny, men dens raske Fremskridt fremgaar tydelig af følgende Opgaver over de Mængder, som i de sidste tre Aar bleve indvundne, nemlig i 1892: 23 353 Tons, i 1893: 91 726 Tons og i 1894 omkring 200 000 Tons. Kolonien kan altsaa allerede nu fra egne Miner forsyne sine Jernbaner, hvilkes aarlige Forbrug andrager til omtrent 180 000 Tons. Kvaliteten af Victorias Kul skal ved enkelte Miner være aldeles fortrinlig, men gennemsnitlig er den maaske noget lavere end af Kul fra Newcastle, N. S. W., hvilke endnu i selve Melbourne finde udstrakt Anvendelse af den Grund, at Søtransporten hertil fra nævnte Sted falder billigere end Jernbanetransporten fra de nærmeste Victorianske Miner.

Ved Minerne i Broken Hill, N. S. W., hvilke for en større Del arbeides med Kapital herfra, blev i 1894 udvundet Sølv — Erts og Metal — for £ 2 249 128, foruden en stor Mængde Bly og endel Kobber.

Ogsaa i Tasmania gav Bjergværksdriften, som der er Landets vigtigste Næringsvei, særdeles godt Udbytte. Enkelte nye Guldminer aabnedes, men de bedste Resultater naaedes ved at arbeide dybt ned paa flere af de Felter, hvor Drift paa Guld har fundet Sted i lange Tider, saaledes i Lefroy, hvor 172 Tons Kvarts, uddrevet paa over 400 Fods Dyb, gav 11 oz 6 dwt 17 gr. Guld pr. Ton. Den rige Sølvmine i Mount Lyell gav jevnt c. 10 000 oz pr. Uge, og Tinminerne i Mount Bischoff høre fremdeles til de bedste i Verden. Til Sammenligning anføres Værdien af Udbyttet ved Tasmanias Bjergværker af de nævnte Metaller for de to sidste Aar:

	1893	1894
Guld	£ 145 875	£ 198 750
Sølv	„ 198 610	„ 327 152
Tin	„ 260 219	„ 269 600

Stenkul forekommer i betydelige Mængder og tildels lige i Dagen, men for det meste paa saadanne Steder, at Fremdriften bliver altfor kostbar. Der blev i 1894 kun uddrevet 31 681 Tons mod 34 693 Tons i det foregaaende Aar.

For etpar Maaneder siden blev paa Vestkysten fundet Diamanter, hvilket maaske vil lede til regelmæssig Drift paa saadanne. Desuden findes rigtige Anvisninger af Nickel og Bismuth, og i det hele taget er Tasmanias

Mineralrigdom saa stor, mangeartet og endnu forholdsvis lidet udviklet, at her turde findes rigt Virkefeldt saavel for Mineraloger som duelige Bergarbeidere, der ville søge hidud fra Hjemlandet.

Skibsfarten og Fragtmarkedet. Den officielle Statistik over Skibsfarten paa Kolonien i Aaret 1894 vil endnu ikke paa lang Tid foreligge, og den private, som pleiede at være tilgængelig i Begyndelsen af Februar, vil iaar ikke blive udarbejdet. Aaret karakteriseres ligesom det foregaaende, og i end mere udpræget Grad, ved yderst lave Hidfragter og forholdsvis meget gode Udfragter herfra. Grundet paa Vanskeligheden ved at skaffe Hvede fik flere Skibe mod Slutningen af forrige Aar og i Begyndelsen af det indeværende en noget forsinket Expedition, men forøvrigt foregik alle Skibningsoperationer uden Ubehageligheder eller Uheld.

For Trælastfragterne hertil fra de forenede Riger antog man Minimum naaet i 1893 med 40 sh. pr. Standard, men mod Midten af det forløbne Aar gik de lige ned til 30 sh., hvilket finder sin Forklaring i, at Udsigterne til Udfragter herfra stillede sig saavidt gunstige, at endog flere Skibe kom hertil i Ballast fra Europa. Senerehen gik imidlertid disse Fragter atter op til 40 sh., og for de Skibe, som sluttedes saa sent, at de ei mere kunde naa hid til Hvedesaisonen, vil antagelig endnu højere være betalt.

Stykgodsfragterne hertil fra London, Hamburg og New York vare gennemgaaende lave, men desuagtet turde større Deltagelse i denne Fart vist sig lønnende for vore Rederier. Særlig fra New York ankommer et hurtigt voxende Antal Skibe med Stykgods saavel til Melbourne som til andre australiske Byer — saaledes er der for Tiden paa én Gang ei mindre end to og tyve Fartøier underveis derfra til Havne i Australia og New Zealand — og da det stedse viser sig mere og mere vanskeligt at i New York erholde det fornødne Antal middelstore Skibe, ere Afskiberne nødsagede at enten anvende de store paa over 2 000 R. T., hvilke passe mindre godt, eller ogsaa at betale forhøjede Fragter for de mindre. Jernskibe paa 900 à 1 500 Tons synes at passe bedst for denne Trade, særlig i Fart paa Melbourne og Sydney, dog kunne ogsaa adskillige mindre Træseilskibe anvendes, især for New Zealands og Queenslands Havne. Hele Exporten fra New York til Australien ligger i Hænderne paa nogle faa Firmaer, der synes at operere i Fællesskab og at næsten have Monopol saavel paa Skibningen af Petroleum og flere af de vigtigste andre Artikler som ogsaa paa Befragtningerne. De holde stadig et Fartøj under Lastning for hver af de større australiske Havne; Befragtningerne ske „pr. rouge“, og Fragterne have været meget variable, oftest en god Del under £ 2 pr. Reg. Ton. I senere Tid komme ogsaa nogle Stykgodslaster fra Boston, idet fra denne Plads Trælast tildels benyttes som Kompletteringsgods.

For Uld til Boston har man i denne Saison havt særdeles vanskeligt ved at finde passende Tonnage, uagtet Skibningens Omfang synes at have været mindre end vanligt, og kunde for mindre Seilskibe, 600 til 800 Tons, være naaet op til 45 sh. pr. Reg. Ton. Et godt Fartøj, som kommer hid i Aarets sidste tre Maaneder, bør kunne paaregne en Fragt herfra til Boston af mindst 40 sh., hvorefter kunde erholdes Petroleum til norsk Havn og Trælast ud til Australien igjen, og saadan Rundreise, altid med Last paa Kjølen, vil medtage saa nær et Aar, at den kunde gjøres om igjen flere

Gange, og Fartøiet stedse nåa hid i Saisonen; selv med de nuværende lave Fragter for Petroleum og Træl原因 dette at maatte lønne sig.

Medens i det hele Dampskibe stadig synes at vinde i Konkurrencen med Seilskibene, hænder det dog at disse sidste i enkelte Linjer, ialfald tildels, gjenvinde endel af det tabte Terræn. Det har saaledes været Tilfældet i Transporten af Uld og Skind fra Australasia til Storbritannien. En af et engelsk Firma opgjort Statistik udviser, at fra 19 November 1893 til samme Dato af 1894 var Importen af de nævnte Varer pr. Dampskib 99 198 Baller mindre, men pr. Seilskib 176 692 Baller mere, end i det nærmest foregaaende Aar. Dette finder forøvrigt sin naturlige Forklaring deri, at den almindelige Fragtdifference af ca. $\frac{1}{8}$ d pr. lb. mellem Damp- og Seilskibstransport spiller en betydeligere Rolle, naar Varen, som i 1894, falder i Pris. Blandt de australiske Kolonier er det Victoria, som baade absolut og relativt benytter den største Mængde Seilskibstonnage til Uldtransport.

Sukkerfragterne fra Java og Mauritius holdt sig lave. Et norsk Skib, som bragte saadan Last hertil fra Mauritius, havde 20 sh. pr. Ton, men dette var betydelig over det vanlige. Fra Java besørger Transporten nu mest af nogle store, delvis her i Kolonien hjemmehørende Dampskibe, der bringe Heste op til Calcutta og paa Retur søge indom Java. Denne Trade skal være meget lønnende, og turde der være al Opfordring for vore Redere at forsøge at faa Andel i samme, kanske helst ved Bortfragtning af Dampskibene i Maanedsfragt.

Hvedefragterne holdt sig gjennemgaaende adskillig høiere end i de nærmest foregaaende Aar, men medens de i Saisonen 1893—94 gik høiest mod Slutningen, naaedes Toppunktet i Saisonen 1894—95 ganske i Begyndelsen af samme, og derefter gik de hurtig ned. Aarsagen hertil er, at foregaaende Aar var et Kronaar, og at Forhaandsbefragtningerne viste sig utilstrækkelige for Behovet, medens Høsten iaar, efter at have tegnet udmærket, skuffede alle Forhaabninger. Da der oftere har været talt om, hvad der maa ansees som Gjennemsnitsfragten for Hvede herfra, hidsættes til Sammenligning Noteringer for hver Maaned af de nærmest foregaaende Aar. Der betales gjennemsnitlig i

	1890			1891			1892			1893			1894		
	pr. Ton			pr. Ton			pr. Ton			pr. Ton			pr. Ton		
Januar .	22	sh.	6 d	26	sh.	3 d	27	sh.	6 d	17	sh.	6 d	25	sh.	0 d
Februar .	22	"	6 "	32	"	6 "	25	"	0 "	18	"	9 "	27	"	6 "
Marts .	20	"	0 "	35	"	0 "	25	"	0 "	20	"	0 "	27	"	6 "
April .	20	"	0 "	32	"	6 "	20	"	0 "	18	"	9 "	27	"	6 "
Mai .	20	"	0 "	30	"	0 "	17	"	6 "	19	"	0 "	26	"	3 "
Juni .	20	"	0 "	30	"	0 "	—	—	—	20	"	0 "	25	"	0 "
Juli .	25	"	0 "	25	"	0 "	—	—	—	20	"	0 "	25	"	0 "
August .	26	"	0 "	25	"	0 "	—	—	—	21	"	3 "	23	"	9 "
September	22	"	6 "	20	"	0 "	17	"	6 "	25	"	0 "	25	"	0 "
Oktober .	22	"	6 "	20	"	0 "	15	"	"	25	"	0 "	23	"	9 "
November	22	"	6 "	20	"	0 "	15	"	"	25	"	0 "	25	"	0 "
December	20	"	0 "	25	"	0 "	20	"	"	25	"	0 "	29	"	0 "

I de senere Aar har et betydeligt og hurtigt tiltagende Antal store britiske Skibe kommet hertil i Ballast fra Brasiliens og Argentinas Havne

for at laste Hvede, og have de høiere Fragter, som herifra kunde erholdes, fuldkommen veiet op mod den lange Forseiling. Antallet af saavel Damp- som Seilskibe ankomne hertil fra Storbritannien med Last er derimod gjen- nem de tre sidste Aar betydelig aftaget.

Dersom Exporten af „hard wood“ fra Australien, særlig i Form af Brølægningsblokke, kommer til at antage saadanne Dimensioner, som man her haaber, vil for samme tiltrænges adskillige mindre og middelstore Fartøier, der ei behøve at have nogen høi Klasse. Fartøier af denne Sort anvendes for Tiden godtsom slet ikke i Australiafarten, men de forenede Riger har jo Overflod paa dem og kan sende dem hid med Trælast, saasnart den nævnte Slags Returfragt kommer i Markedet.

I australisk Kystfart tage vore Seilfartøier fremdeles altfor liden Del. Gjennem hele Aaret kunde erholdes 2 sh. 3 d til 2 sh. 9 d. — mest 2 sh. 6 d — pr. 100 sup. feet for skaaren Trælast hertil fra Havne i New Zealand og noget høiere for „logs“; fra Western Australia betaltes ca. 20 sh. pr. load for Jarrahtømmer, for Guano fra Chesterfield Group til Tasmania 20 sh. pr. Ton, og til og fra de øvrige australiske Kolonier gaves en Flerhed af lignende Fragter. For at Fart skal være mest mulig lønnende, bør vedkommende Fører have fuld Dispositionsret over sit Fartøj, saa han aldrig behøver at telegrafere hjem om Ordre, og dernæst bør Fartøiet være vel forsynet med alskens Rekvisita, da saadanne for det meste ere kostbare i Havnene her. Derimod er Proviant billig.

Hvalfangerdampskibet „Antarctie“ havde paa sin første Reise, der gjaldt Farvandet omkring de sydligste Øer af New Zealand, kun lidet Held, idet man kun fik én Hval, en Bardehval, der gav ca. 6 Tons Tran og ca. 300 lbs. Barder. Man havde fast 5 andre Hval af samme Sort og tildels større, og observerede endnu flere, men grundet paa haardt Veir og mindre effektive Baade lykkedes det ei at faa dem. Fartøiet er nu ude paa sin anden Reise ned til meget sydligere Breddegrader, hvor man har godt Haab om at finde et rigt Fangstfeldt. „Antarctie“ er et Fartøj paa 227 Reg. Tons med 31 Mands Besætning.

Havneforhold. Lodsvæsen. West Melbourne Dok benyttes efterhaanden mere og mere, men er endnu kun en mindre Del af den opmuddret. Det er besluttet, at Seilleden op Yarrafloden og gennem Coodes Kanal skal uddybes til 23 Fod ved Lavvand, men beregnes endnu ni Aars Arbeide og en Udgift af henimod £ 90 000 at ville udkræves for dette Øiemed. Med Fartøier af 19½ til 20 Fods Dybgaaende kan man til enhver Tid gjøre Regning paa at naa op til Melbourne Wharf, men leilighedsvis have Skibe med over 22 Fods Dybgaaende kommet op. Forsøget herpaa kan ei ansees at medføre nogen større Fare, da Bunden bestaar af blødt Mudder, og Tidvandet kun stiger og falder et Par Fod.

Lodspengene er fremdeles lige høie som tilforn, men arbeides der nu for at faa saavel disse som Kaipengene noget nedsatte, ialfald for Skibe som ankommer hertil i Ballast.

Benyttelsen af Regjeringens Tørdok i Williamstown, i hvilken de største Skibe kunne indtages, koster for Skibe af indtil 2 124 Tons Drægtighed 7½ d pr. Ton for den første Dag og 3¾ d pr. Ton for hver følgende Dag, med en Minimumsafgift af £ 24 for den første Dag og £ 15 for de følgende. For større Skibe er Taxten noget lavere, og ligesaa for mindre Skibe, naar

to benytte Dokken samtidig. For Benyttelse af Regjeringens Patent Slip, ogsaa i Williamstown, betales 1 sh. pr. Ton den første Dag og og 6 d pr. Ton de følgende Dage. Ved Melbourne Wharf findes tvende private Dokker, store nok til at optage Skibe paa over 2 000 Tons, og i disse kan Doksætning akkorderes billigere. Reparationsarbejder kunne nu paa Grund af skarp Konkurrence og reduceret Arbejdsløn udføres i Melbourne langt billigere end nogensinde tilforn.

Vicekonsulstationen Geelongs Betydning som Exportplads tiltager hurtig; ikke mindre end 23 store Seilskibe ankom i Aarets Løb ballastede til denne Havn for at indtage Uld og Hvede, og ialt udklareredes derifra til Havne udenfor Australien 75 Fartøier af samlet Drægtighed 94 756 Reg. Tons. Fartøier paa 2 000 Tons og derover kunne nu med Lethed passere den nye Seilled op til Byen.

Trælasmarkedet. Fra Aaret 1889 til 1893 var Importen til Victoria af Trælaster efterhaanden sunket fra ca. 170 000 000 sup. feet til ca. 24 000 000 aarlig, og Forbruget fra over 140 000 000 sup. feet til 40 000 000. Hermed var Lavmaalet naaet, og i 1894 steg Importen til 33 000 000, medens Forbruget forblev omtrent stationært. Priserne holdt sig lave, saa at Importørerne, trods uhørt billige Fragter, kun havde en middelmaadig Fortjeneste. Den Omstændighed, at Trælasmarkedet nu er samlet paa meget færre og langt solidere Hænder end for etpar Aar siden, i Forbindelse med, at Beholdningerne af næsten samtlige Træsorter ere betydelig reducerede, giver dog Haab om fordelagtigere Forretninger i det nu paabegyndte Aar.

Af høvlede Bord og Weatherboards importeredes i 1894 kun ca. 7 400 Standards, hvilket ikke dækkede Forbruget. Priserne have dreiet sig om, pr. 100 feet lineal:

		Furu.	Gran.
for høvlede Bord	$6 \times 1\frac{1}{8}$	ca. 8 sh. 3 d à 8 sh. 6 d	ca. 7 sh. 3 d
	$6 \times \frac{7}{8}$	- 6 sh. 3 d à 6 sh. 9 d	- 5 sh. 9 d
	$6 \times \frac{3}{4}$	- 5 sh. 3 d	- 5 sh. $1\frac{1}{2}$ d
	$6 \times 1\frac{1}{2}$	- 4 sh. 3 d	- 3 sh. $10\frac{1}{2}$ d
„ Weatherboards, 4 out		- 4 sh. 6 d	- 4 sh. $1\frac{1}{2}$ d

Beholdningen af disse Træsorter var pr. 1ste Juli 1894 kun 14 259 000 sup. feet, mod resp. 22 164 000 og ca. 32 000 000 sup. feet ved samme Tidspunkt af de to foregaaende Aar, og antages i Aarets sidste Halvdel ikke at være bleven væsentligen forøget eller formindsket.

Af Furuplanker og Battens importeredes kun et Par Hundrede Standards, mod ca. 14 000 Standards i 1889; men Beholdningerne ere ogsaa nu saa formindskede, at Tilførsel vil behøves, uagtet denne Træsart i senere Aar mere og mere erstattes af andre, navnlig Oregon, Canadalast og visse Sorter australisk Træ. Priserne angives at have været, beregnet pr. engelsk Fod $3'' \times 9''$:

	Mixed.	Tertia.	Qvarta.
for 11"	5 d à $5\frac{1}{2}$ d	5 d	$4\frac{1}{2}$ d
„ 9"	5 d	$4\frac{1}{2}$ d	$3\frac{1}{2}$ d à 4 d
„ 7" og 8"	4 d à $4\frac{1}{2}$ d	$3\frac{3}{4}$ d à 4 d	3 d à $3\frac{1}{2}$ d

Af Granplanker importeredes ca. 200 Standards fra Norge; Priserne for denne Træsart vare 3 d à $3\frac{1}{4}$ d for $11" \times 3"$, og 3 d for $10" \times 9" \times 3"$.

Af Oregon importeredes 4 259 000 sup. feet, mod kun 1 170 000 i det foregaaende Aar, men over 55 000 000 i 1887. Priserne vare omkring £ 4. 10. 0 til £ 5. 7. 6 pr. 1000 sup. feet, med nogen Stigning mod Slutningen af Aaret.

Af Spruce importeredes henimod 2 000 000 sup. feet, der solgtes til $2\frac{1}{2}$ d à $3\frac{3}{8}$ d pr. løbende Fod $3" \times 9"$, alt efter Kvalitet.

Af øvrige amerikanske Træsarter var Importen for nogles Vedkommende mindre og for andres større end i 1893, men for samtliges ganske ubetydelig mod, hvad den var for nogle faa Aar siden. Der importeredes i 1894:

	sup. feet.	Pris pr. 1000 sup. feet.
White Pine Shelving .	307 589	ca. £ 11.
Sugar Pine	134 328	- £ 12.
Clear Pine	128 533	- £ 16.
Californian Redwood .	77 110	- £ 7. 5. 0 à £ 7. 15. 0

Forbruget af australiske, især newzealandske Træsarter er i stærkt Tiltagende. Af Red Pine og White Pine fra New Zealand indførtes 6 026 595 sup. feet mod 2 523 199 sup. feet i 1893 og kun 715 727 i 1890, før hvilken Tid Importen af disse Træsarter var ganske ubetydelig. De her angivne Kvanta bestode for den aller største Del af White Pine (*Ageia dacrydioides*) ogsaa kaldet Kahikatea, medens Mængden af Red Pine eller Rimu (*dacrydium cypressium*) antagelig neppe gik op til 100 000 sup. feet. Begge disse Træsarter ere temmelig haarde og tunge, staa sig ei godt mod Fugtighed og angribes let af Insekter, men de ere stærke og kvistfri og kunne faaes i store Dimensioner, da Træerne naa en Høide af 150 Fod og derved med indtil 4 Fods Diameter; Hovedmængden af, hvad der importeres hertil, kommer imidlertid nu som tommetykke Bord i Bredder af $6\frac{1}{2}$, 8, 9, 10 og 12 Tommer, men tidligere ankom adskilligt som „logs“. Saavel Pris som Fragt for disse Træsarter noteres pr. 100 sup. feet. Priserne have senest været omkring 9 sh. à 10 sh. 6 d cif. Melbourne, og Fragterne 2 sh. 6 d. White Pine finder en udstrakt Anvendelse i Fabrikationen af Smørkasser og er nogenlunde brugbar til Gulvbord.

Af Kauri, der kun voxer i en begrændset Del af New Zealands nordligste Ø, importeredes 4 641 000 sup. feet, der solgtes til omkring 14 à 16 sh. pr. 100 sup. feet for første Kvalitet Bord og ca. 10 sh. for første Kvalitet „logs“.

Importen af Ceder for Queensland samt Jarrah og Karri fra Western Australia var i 1894 kun ubetydelig.

Ligesom fra flere andre australiske Kolonier er der fra Victoria bleven gjort Forsøg paa at introducere til England forskellige Sorter australisk Træ, der især egne sig fortrinlig for Møbelsnedkeri, og afsendtes der mod Slutningen af Aaret flere Prøvesendinger paa 10 à 20 Standard hver, hovedsagelig bestaaende af Blackwood (*acacia melanoxylon*) og Stringy Bark

(*eucalyptus macrorrhyncha*), hvilket formentlig vil lede til fortsatte Forretninger. Af endnu langt større Betydning bliver antagelig Exporten af Træblokke til Brolægning, hvorom Western Australia, Tasmania og Victoria ville komme til at konkurrere, hver med sine forskjellige Træsorter. Hidindtil er man ei kommet længere end til Prøvesendinger, men nogle af disse, navnlig de fra Hobart, have været temmelig store, og de Priser, man har opnaaet, nemlig £ 5 à £ 6 pr. 1 000 Blokke, siges at opmuntre til Export i større Skala.

Fisk. Der importeredes i 1893 til Melbourne saltet Fisk for £ 17 692 og preserveret Do. for £ 44 502, og antages Importen i 1894 at have andraget til omtrent samme Værdi. For saltet Fisk svares en Told af 5 sh. pr. cwt. og for preserveret 2 d pr. lb. Klipfisk af Lange betingede 3 à 4 d pr. lb. fortoldet, hvilket er noget lavere end i det foregaaende Aar. Denne Vare kommer mest fra Skotland eller Nordamerika og kun for en mindre Del fra Norge, hvilket udelukkende synes at bero paa manglende Initiativ hos vore Exportører, thi de smaa Partier, som ere hidkomne fra Norge, skulle stødse være blevne solgte i kort Tid og til forholdsvis gode Priser. Ogsaa af „boneless cod“ burde en større Del, end nu er Tilfældet, kunne hidføres fra Norge; for denne Vare opnaaedes heller ikke fuldt ud samme Pris som i 1893, nemlig kun 4 à 4½ d pr. lb. Saltet Sild kommer mestendels fra Skotland, dog synes Importen fra Norge i Tiltagende; Halvtønder er den Emballage, som passer bedst for dette Marked, og skal angivelig Sild af saadan Størrelse, at der gaar 400 Stk. paa Halvtønden, være mest sælgelig. Prisen varierede mellem 15 sh. og 20 sh. pr. Halvtønde. Af Ansjos skal omtrent det vanlige Kvantum være solgt, medens Afsætningen af de finere hermetiske Varer maaske gik noget tilbage. Her sælges en Mængde skotsk Sild, saavel fersk som „kippered“, nedlagt i 1 lbs. Blikæsker, hvilke betinge respektive 7 sh. 6 d à 8 sh. og 5 sh. 3 d à 5 sh. 9 d pr. Dusin Æsker fortoldet, og i disse Varer skulde Konkurrence fra de forenede Riger synes mulig.

Forsyningen med fersk Fisk lader endnu meget tilbage at ønske tiltrods for Kystens Fiskerigdom og adskillige i senere Aar indførte Forbedringer med Hensyn til Transport og Udsalg. Is er bleven betydelig reduceret i Pris, men kan endnu ei leveres ude ved Fiskeleierne under £ 3 pr. Ton, og falder følgerig for kostbar til at blive anvendt i saa stor Udstrækning, som ønskeligt kunde være.

Medens i tidligere Tid Trælaster og Fisk vare godtsom de eneste Varer, som exporteredes hertil fra de forenede Riger, kan man nu konstatere det glædelige Faktum, at en Flerhed af andre Artikler begynde at finde Indpas tiltrods for den Vanskelighed, som Mangelen af en direkte Linje stiller iveien.

I første Række bør her nævnes Artikelen Papir, som fra en ringe Begyndelse for nogle Aar siden allerede er arbeidet op til en vis Betydning og giver gode Udsigter for Fremtiden. Særlig er det den toldfri Vare Trykpapir, som vil kunne finde Afsætning, og har et herværende Firma allerede lykkedes erholde Kontrakt om Leverance for længere Tidsrum til nogle betydeligere Aviser. Men ogsaa Pakpapir, særlig tyndere Sorter, vil kunne importeres med Fordel tiltrods for den enorme Toldbeskyttelse af £ 6 pr. Ton, som en her anlagt Fabrik nyder. En mindre Del svensk Filtrerpapir og norsk Træpap har i Aarets Løb været solgt. Ogsaa om Tapeter fra Sverige er indledet Korrespondance, hvilken sandsynligvis vil

lede til Forretning. Hvad Omfang dette vil tage er ikke godt at sige, men gjætningsvis sættes det i Aarets Løb solgte eller nu underveis hertil værende Kvantum til over 200 Tons norsk og svensk Papir, og man antager, der er Grund til at haabe, at dette Kvantum i det kommende Aar mindst vil blive tredoblet.

Af norsk Tran hidsendtes i Konsignation flere Smaapartier, der hurtig realiseredes til angivelig tilfredsstillende Priser. Det herværende Marked tager næsten udelukkende „brunblank“ Tran; den benyttes i Jutespinderier og Garverier. Den overveiende Mængde af den Tran, som her benyttes, kommer fra Amerika og i senere Tider, siden man fik direkte Dampskibslinie til Japan, ogsaa fra dette Land; men Kvaliteten af saavel amerikansk som japanesisk Tran siges at være meget ujevn og delvis yderst slet.

Af Fiskelim importeres ei lidet, mest amerikansk Vare. Efterat et i 1893 foretaget Forsøg paa at hidføre norsk Fiskelim paa Træfoustager var mislykket, fik man iaar et mindre Parti i Blikboxer, hvilken Emballage synes mere hensigtsmæssig.

Cement, Kridt, Mursten. Med Bark „Lucipara“, der bragte Træløst fra Fredriksstad, ankom nylig ca. 50 Tons norsk Cement; Varen er endnu ikke praktisk prøvet, men synes at være af fortrinlig Kvalitet, hvorfor man tør haabe, at den vil vinde Indpas i dette Marked. For en væsentlig Del er jo dette et Fragtspørgsmaal; men da Cement passer udmærket som Ballast for Fartøier, der bringe Træløst, skulde man tro, at Norge bør være heldigt stillet i Konkurrencen med England og Tydskland, hvorfra Forsyningen hidindtil er bleven taget. En mindre indenlandsk Fabrik synes, trods den stærke Toldbeskyttelse af 1 sh. pr. Cwt., ikke at have nogen stor Levedygtighed; heller ikke har det lykkedes at hersteds finde nogen næneværdig Afsætning af Cement fra Fabriken paa Maria Island, Tasmania. Gode engelske Mærker betingede 12 sh. à 12 sh. 6 d pr. Fad.

Af Kridt fra Sverige har heller ikke i det forløbne Aar nogen Import kunnet finde Sted paa Grund af her raadende lave Priser samt Mangel paa billig Fragtleilighed. For bedste engelske Mærker betaltes kun omkring £ 2—10—0 pr. Ton, høist £ 2—12—6.

Et mindre Parti norsk Mursten, som et engelsk Skib indehavde for Rederiets Regning, mødte et yderst slet Marked. Priserne have været nede i 20 à 25 sh. pr. 1000 Stykker mod 45 til 54 sh. for faa Aar siden. Overhovedet vil der vanskelig paa lange Tider kunne findes nogen Afsætning paa denne Vare i Melbourne, thi her findes lige i Nærheden udmærkede Teglværker, og kun den høje Arbejdsløn, som tidligere var raadende, fordyrede Produktet i saadan Grad, at Import muliggjordes.

For Marmor og Granit er etpar Prøveordres blevne indsendte til Norge, og forventes dette at ville lede til betydeligere Forretninger. Fra Aberdeen importeres en hel Del forarbejdet Granit. Ogsaa Skifersten, særlig store Plader af fin Kvalitet, turde kunne finde Marked. En Mængde Tagtækningskifer indføres, saavel fra Wales som fra Nordamerika.

Jern og Jernvarer. Priserne for disse Varer holdt sig ligesom i det foregaaende Aar yderst lave, og hvad de vanlige Kortevarer angaar er Konkurrencen saa stor, at saadanne har kunnet kjøbes fuldkommen lige

billig her som i England eller Tydskland. Nogle enkelte Specialiteter af svensk Tilvirkning have fundet Indpas, saaledes Rageknive fra Eskiltuna og Tvangskruer fra Enköping. Importen af Hesteskosøm har aftaget, da en indenlandsk Fabrik nyder en urimelig stærk Toldbeskyttelse, nemlig 14 sh. pr. Cwt., dog ankom i 1893 701 Cwt. og i 1894 antagelig omtrent samme Mængde, hvoraf noget over Halvdelen angivelig var af norsk eller svensk Tilvirkning. Noget Forsøg paa at indarbejde svenske Staaltraadtouge har ikke været gjort, da Fabrikanten i Sverige ere bange for at konkurrere med de billigere engelske og tydske Varer; man formener dog, at denne Frygt er ugrundet, thi dette Marked har ialfald hidindtil just udmærket sig derved, at Kvaliteten har spillet første Rolle og Prisbilligheden kun en ganske underordnet. Særlig i Bergværkerne og til de her brugelige „cable trams“ forlanges Touge af fortrinlig Kvalitet. Gjørde- traad forbruges i enorme Mængder, særlig No. 8 og No. 10. Importen af alle Slags Jerntraad tilsammenlagte gik i 1893 op til 68 448 Tons. Af svensk Fjederstaal indforskræves en Ton til Prøve, men Varen tilfredsstillende ei Kjøberen, der dog kort efter gav et engelsk Hus Ordre for et større Parti svensk Staal. Faarsaxe, hvilke indgaar toldfrit, burde kunne med Fordel fabrikere i Sverige; de koste her £ 1. 13. op til £ 1. 17. pr. Dusin, en gros. Af Spader, der ligeledes er toldfri, er endel ankomne fra Sverige, men synes ei at vinde Favør.

Sikkerhedsfyrstikker, hvilke indgaa toldfrit, kjøbtes hidtil næsten udelukkende fra engelske Huse og ankom via London, men i senere Aar begynde Ordrene at gaa direkte; Priserne have imidlertid været yderst lave, angivelig lige ned til 1 sh. 1 d pr. Gros f. o. b. London eller Hamburg. Der importeres ca. 100 000 Gros aarlig. I Modsætning til, hvad tidligere var Tilfældet, skulle endel Assurancekompagnier nu uden Præmieforøgelse tillade at Sikkerhedsfyrstikker skibes med Trælastfartøier; og meddeles, for Tilfælde der bliver Tale om saadan Skibning, at 100 Kasser Fyrstikker skal maale 1 566 engelske Kubikfod. Fra Hamburg betaltes i Fragt 17 sh. 6 d pr. 40 Kubikfod.

Importen af kondenseret Melk har betydelig aftaget, men andrager dog endnu til op imod 1 000 000 lbs. aarlig. Ved Siden af Mærkerne „Nestles“ og „Anglo Scandinavian“, der ere de mest gangbare, og for hvilke erholdtes op til 7 sh. 3 d pr. Dusin Daaser fortoldet, har iaar ogsaa usukket Melk fra en norsk Fabrik begyndt at faa Indpas.

Et lidet Parti Oxalsyre fra Norge solgtes til nogenlunde god Pris.

De Lavals Separatorer samt svensk Smørfarve og Osteløbe har et jevnt Marked saavel i Victoria som i Tasmania.

Glasvarer, saavel norske som svenske, vil det antagelig være muligt at indarbejde her, og nogle forberedende Skridt hertil er allerede gjort. Formodentlig sælges her allerede nu endel Glasvarer fra de forenede Riger, men under Navn af engelsk eller tydsk Glas. Ogsaa for Dynamit og andre Sprængstoffer turde man kunne finde Marked.

Af norsk Tjære i Blikbeholdere solgtes smaa Mængder.

Af Stearinlys har Importen været aftagende, men dog for de senere Aar gennemsnitlig gaaet op til ca. 700 000 lbs. aarlig. Tolden er 2 d pr.

lb., og bedste hollandske Mærker sælges til 7 d à $7\frac{1}{2}$ dr. lb.; svenske Fabrikker turde kunne optage Konkurrencen i denne Vare.

Et større Parti norsk Øl, som i længere Tid havde ligget usolgt her, overførtes til en ny Agent og finder nu Afsætning. Punch og Aquavit er ude af Markedet.

Karve burde kunne afsættes hertil. I Aarets Løb betaltes et Parti med $4\frac{1}{2}$ d pr. lb., men selv den vanlige Pris $3\frac{1}{2}$ d maatte give en rimelig Fortjeneste, da Indkjøbsprisen i de forenede Riger angivelig pleier at være under $2\frac{1}{2}$ d pr. lb.

Konsulatet har oftere modtaget Forespørgsel om, hvorvidt her er noget Marked for færdigbyggede Træhuse, og maattet svare, at Toldtariffen lægger absolut Hindring iveien for Salg af saadanne. Derimod antager man det muligt at introducere visse Sorter Møbler, og vil Forsøg derpaa antagelig blive gjort i det kommende Aar.

Et lidet Antal smaa Robaade, Skibsjoller og Pramme vilde kunne sælges med Fordel, og det skulde synes let at faa dem ud til billig Fragt med Trælasterkibene.

Man tror at burde udtale, at med Undtag af Trælasthanterne, Exportører i de forenede Riger give alt for liden Agt paa det australiske Marked og synes synderlig uvillige til nogensomhelst Anstrængelse eller Opofrelse for at vinde Indpas her. Dette kan vel for nogen Del forklares af den lange Afstand, som gjør, at Resultatet af en med Australien indledet Forbindelse nødvendigvis lader længe vente paa sig, men i mange Fald turde bedre Priser hersteds være at opnaa end i Europa. Det synes ialfald mindre heldigt, at en stor Del af de Artikler fra de forenede Riger, Trælasten undtaget, som nu finder Afsætning her, skal komme hid over et andet Land og gennem en Mellemlaand, der naturligvis tager sin gode Andel af Fortjenesten, og antager man, at dette Forhold baade bør og kan snart forandres. Dette vilde gaa af sig selv, saasnart en direkte Linie — som omnævnt i tidligere Rapporter — blev etableret mellem de forenede Riger og Australien.

Medens tidligere saagodtsom ingen Export har fundet Sted herifra til de forenede Riger, gjordes iaar en Begyndelse med Artiklen Talg, idet ca. 100 Tons i tvende Sendinger skibedes til Sverige. Uagtet Kvaliteten af den første Sending ei blev funden fuldt tilfredsstillende, haaber man, at herved er gjort Begyndelsen til en betydelig Forretning. Exporten af Talg fra denne Koloni har i senere Aar tiltaget overordentlig, nemlig fra ca. 20 000 Ton i 1892 til ca. 60 000 Ton i det forløbne Aar; heraf var dog den større Del produceret i det Indre af New South Wales og Queensland. For Tiden noteres prima Faaretalg £ 18 à £ 18—10—0, middling do. £ 16—10—0 til £ 17—10—0, og prima Oxetalg £ 17—10—0 til £ 18. Ogsaa Oleomargarin fremstilles nu her, og er nylig Prøve af saadan Vare bleven sendt til Norge; det synes høist sandsynligt, at Victoria i sidstnævnte Artikel vil kunne konkurrere med Belgien, hvorfra de norske Margarinsmørfabriker jo nu tage sin Forsyning.

Hvorvidt Hvæde fra denne Koloni vil kunne indføres til de forenede Riger er godtsom udelukkende et Fragtspørgsmaal, thi Prisen f. o. b. her bestemmes nøiagtig af Prisen paa de store europæiske Markeder. Kvaliteten af Hvæde herifra er i Almindelighed udmærket.

Af Uld sendtes et Par Baller til et af de mindre norske Væverier, og skulde man have fundet Kvalitet og Pris tilfredsstillende, særlig for en grovere Sorts Vedkommende. Det turde ikke være Tvivl om, at det for vore Væverier vilde lønne sig at ved paalidelige Kommissionærer købe Uld herifra, særlig ved de aarlige store Auktioner, hvor der vil være Anledning til at erholde Varen i en Uendelighed af Kvaliteter.

Af andre Produkter, som man antagelig med Fordel kunde købe i dette Marked, skal nævnes: Vin, Druebrændevin, Garverbark af Acacia, Læder, Skind, Forværk, Honning, Vox, og maaske visse Sorter haardt Træ, men Mangelen paa direkte Leilighed lægger endnu stor Hindring iveien.

Udsigterne for Emigranter ere fremdeles saadanne, at man i det hele maa fraraade Indvandring hertil, undtagen af Landmænd. Man bør dog tilføie, at her just nu er udmærket Anledning til fordelagtig Kapitalanbringelse, idet særlig Priserne paa fast Eiendom antagelig har naaet sit laveste Punkt og snart ville begynde at stige, ligesom her i Almindelighed er Adgang til, særlig af smaa Kapitaler, at faa en langt større Afkastning end i Hjemlandet. Saavidt man har kunnet erfare, have de norske og svenske Immigranter, der i senere Aar have arbeidet her i Kolonien som Haandværksfolk og Dagarbeidere, gjennemsnitlig ikke opnaaet synderlig bedre Stilling, end de kunde havt i sit Hjemland; men de iblandt dem, som enten have medført hjemmefra eller formaaet at sammenspare en liden Kapital og derefter kjøbt Regjeringsland — hvilket faaes paa billige Vilkaar og lang Kredit — have som Regel efter nogle faa Aars haardt Arbeide drevet det til en vis Grad af økonomisk Uafhængighed. Saavel det store som det smaa Jordbrug lønner sig her, tiltrods for den store Nedgang, som har fundet Sted, i Priserne paa alskens Landboprodukter; Konkurrancen er i denne Branche endnu forholdsvis liden og Driftsmaaderne mestendels enkle og billige; og da Skandinaver ere eftersøgte som „farm servants“, varer det i Almindelighed ikke mange Aar, før de kunne arbeide paa egen Jord, dersom de have Lyst og Kræfter til Landbrug. En Klasse Folk, som absolut maa fraraades at indvandre hertil, er Kontorfolk; thi for saadanne er Lønningerne mindre end i Hjemlandene, medens de Fordringer, som stilles til deres Duelighed, i visse Retninger er større. De fleste Kontorister, som ankomme hertil, se sig snart nødsagede at for sit Livsophold tage tungt Dagarbeide, eller, om de ei have Kræfter hertil, Pladse som Hotel-tjenere eller lignende, og at vedblive med saadant Arbeide i aarevis. Flinke Haandværkere tjene fra 6 til 11 sh. pr. Dag, men kunne sjelden gjøre Regning paa stadigt Arbeide. Jernbane- og Veiarbeidere faa nu kun 5 sh. pr. Dag, mod ca. 7 sh. 6 d for kun tre Aar siden. En høit betalt Klasse Arbeidere er Faareklipperne, der erholde 15 sh. pr. 100 Faar — et vanligt Dagsværk — samt Kost; de have i Almindelighed gode Rideheste, hvis Underhold godt som intet koster dem, og ved at reise fra Station til Station gennem de tre østlige australiske Kolonier kunne de have Arbeide i sin Profession mindst otte Maaneder af Aaret.

Diverse Oplysninger. Besætningerne paa de norske og svenske Skibe, som i 1894 besøgte Distriktet, androg, inclusive Skibsførerne, til 131 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	Sømand .	21	16	6	1	1	2
Svenske	— .	9	5	1	2	0	2
Fremmede	— .	9	5	0	3	0	1
		39	26	7	6	1	5

Ved Vicekonsulsstationerne fandt ingen Af- eller Paamønstringer Sted og heller ingen Rømning fra norske eller svenske Skibe.

Hyrerne holdt sig i 1894 endnu lavere end i det foregaaende Aar, og betales i intet Tilfælde paa norske eller svenske Skibe høiere end £ 3.0.0 pr. Maaned for fuldbefarne Matroser, og i Almindelighed kun £ 2.15.0. Paa Britiske Seilskibe betales, saavel i Langfart som i Kystfart, fra £ 3.0.0 til £ 4.0.0 og undtagelsesvis op til £ 4.10.0. Paa Dampskibe i Kystfart vare Hyrerne for Matroser og Kullempere £ 5.0.0, Fyrbødere £ 7.0.0, Førstestyrmand £ 12 til £ 14, Andenstyrmand £ 10 til £ 12. Endel Skandinaver have lykkedes at erholde Fører- og Styrmandspladse i denne Fart.

Ved Begyndelsen af 1894 beregnes Kolonien Victoria at have havt 1 173 457 Indbyggere, heri ei medregnet de faa inden Kolonien levende Australnegere, hvilkes Tal nu er smeltet sammen til 565. Ved samme Tids-punkt havde Tasmania 154 424 Indbyggere.

Fra 1 Februar 1895 er ved Lov en Middeltid indført for hele Kolonien Victoria og Tasmania.

Sundhedstilstanden har gennem hele Aaret været god.

Drikkeondet synes betydelig aftaget, hvilket maaske for den større Del maa tilskrives den Omstændighed, at Befolkningens økonemiske Evne er formindsket, men delvis har det uden Tvivl ogsaa sin Grund i, at den offentlige Opinion er paavirket af Afholdsforeningers og „The Salvation Army's“ ihærdige Bestræbelser. Forbruget af stærke Drikke antages i de to sidste Aar at have kostet Kolonien under £ 4 000 000 aarlig, mod ca. £ 6 750 000 i 1890, og samtidig er Antallet af Arrestationer for Drukken-skab gaaet ned fra over 18 000 til under 13 000. Meget staar dog igjen at udrette paa dette Feldt, særlig for Lovgivningen, og en Opinion for Indførelse af nogenting i Lighed med Gøteborgsystemet synes at arbeide sig frem, vistnok meget langsomt, men sikkert.

Fra den 1 Juli 1893 til den 30 Juni 1894 døde i Victoria 24 svensk-fødte og 16 norskfødte Individuer; af disse døde 15 i Hospital eller andre Velgjørenhedsindretninger og 11 omkom ved Ulykkeshændelser.

Af 38 norske og svenske Undersaatter, som Konsulatet ifølge Anmodning fra hjemmeværende Slægt og Venner i Aarets Løb lod efterlyse, lykkedes det at finde 11.

Gennem Konsulatet hjemsendtes ved Sømandsanvisninger til Norge £ 84.14.9., til Sverige intet.

Til Søfolk ombord i norske og svenske Skibe samt til i Kolonien bosatte Landsmænd ankom der under Konsulatets Adresse ca. 3 000 Breve, hvoraf ca. 140 vare utilstrækkelig frankerede.

Den skandinaviske Menighed i Melbourne vil om en Maanedes Tid blive uden Præst, idet den nu ansatte da fratræder for at reise hjem til Norge. Uagtet den skandinaviske Skibsfart paa Melbourne er forholdsvis liden, turde dette Sted just være blandt dem, hvor en norsk eller svensk Sømands-missionsvirksomhed hensigtsmæssigen kunde henlægges; Antallet af de skandinaviske Søfolk paa de fremmede Skibe, som besøge Havnen, er nemlig ganske betydeligt, og disse Skibes Ophold i Melbourne er gjennemsnitlig meget over en Maaned, da de for det meste ere af stor Drægtighed og baaede losse og lade her. Menighedens Byggefond har i Aarets Løb ikke faaet nogen nævneværdig Forøgelse. Det i Forbindelse med Kirken staaende Læseværelse og „Labour Office“ har været til megen Gavn, især for de nykomne Skandinaver.

Konsulatkontoret er i William Street No. 33, og holdes aabent alle Søgnedage fra Kl. 10 til 4^{1/2}, om Lørdagene dog kun fra Kl. 10 til 2.

H. Gundersen.

Gibraltar.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto-fragter.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									£
Fra Norge	1	367	-	-	1	367	-	-	?
„ Sverige	1	291	-	-	1	291	-	-	335
„ andre Lande . . .	13	3 667	-	-	13	3 667	-	-	1 940
	15	4 325			15	4 325	7	2 456	2 275
II. Afgaaede:									
Til Norge	3	1 001	-	-	3	1 001	-	-	44
„ andre Lande . . .	2	467	7	2 194	9	2 661	-	-	100
	5	1 468	7	2 194	12	3 662	6	2 022	144

For Havari eller Ordre ankom 49 Skibe dr. 43 339 Ton.

Af svenske Skibe ankom 6 dr. 2 281 Ton samt for Havari eller Ordre 4 dr. 3 038 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe Kr. 189.12, af svenske Kr. 125.66, ialt Kr. 314.78.

Expeditionsudgifter af norske Exp. Kr. 147.45, svenske Kr. 5.

Aarsberetning dateret 25 Marts 1895.

Til Gibraltar ankom forrige Aar for at losse eller lade 15 norske Fartøier dr. 4 325 Reg. Tons, nemlig 7 Dampskibe dr. 2 456 Reg. Tons, hvoraf 1 med Fisk fra Norge, der kun lossede 350 Baller Klipfisk, for hvilket Fragten var ubestemt, 3 med Kul fra England for en Bruttofragt af £ 570. 8, samt 3 indtog hersteds mindre Partier af Kork for en samlet Bruttofragt af £ 44. 16, og 8 Seilskibe dr. 1 869 Reg. Tons, hvoraf 5 dr. 663 Reg. Tons med Kul fra England for en Bruttofragt af £ 401. 3. 9, og 3 med 587 Standards Planker for en Bruttofragt af £ 1 258. 15. 4.

For at indtage Kul ankom 131 norske Dampskibe. For at reparere lidt Skade ankom 1 Seilskib. For Order 42 Dampskibe og 6 Seilskibe. For Modvind og Proviant 6 Seilskibe.

Gibraltar besøgttes f. A. ialt af 201 norske Fartøier, hvilket er 23 mindre end 1893 og 50 mindre end Aar 1889.

Af Klipfisk direkte fra Norge er der paa dette Konsulat kun anmeldt 350 Baller à 50 Kg., og via England er her, efter Sigende, ankommet et, i Forhold til de forudgaaende Aar, meget ubetydeligt Parti.

Prisen paa norsk Klipfisk varierede fra P.tas 22 til 37 pr. Balle.

Af svenske Seilskibe ankom 5 dr. 1 687 Reg. Tons, hvoraf 4 dr. 1 385 med 650 Standards Planker for en sammenlagt Bruttofragt af £ 1 327. 4, og 1 dr. 302 Reg. Tons med Kul fra England for en Bruttofragt af £ 147. 3. Kun 1 Dampskib, dr. 594 Reg. Tons, ankom for at losse, nemlig Kul fra England for en Bruttofragt af £ 222. 6. 7.

Af svenske Dampskibe ankom 22 for at indtage Kul, 4 for Order og 1 Krigsfartøi.

Gibraltar besøgttes f. A. af 32 svenske Fartøier, hvilket er 1 mere end 1893, men 57 mindre end Aar 1890.

Trælast. De fra Sverige ankomne Fartøier, 3 svenske og 1 norsk, lossede 657½ Standards Planker, mest 3" × 9" × 14 Fod, hvilke solgtes à P.tas 65 til P.tas 75 pr. Dusin, beregnet efter 14 Fod.

Desforuden lossede et svensk Seilskib 142½ Standards fra Helsingfors, og 2 norske do. 437 Standards fra Canada; altsaa total 1 237 Standards; saaledes var Pladsforbruget noget mere end Aar 1893.

Al Handel er saa stadig i Aftagende, at man befinder sig i fuldstændig Nød, og maa flere derfor emigrere, da der ingen Sandsynlighed er for, at nogen Bedring vil kunne indtræde heri; thi den engelske Begjering vil ikke beskytte de kommercielle Interesser, da den udelukkende vil fremhæve Gibraltars Betydning i strategisk Henseende, hvorfor ogsaa Havnen nu skal omdannes til en militær Flaade-Station, i Forening med en storartet Tørdok etc., hvortil Grundstenen vil blive nedlagt i April Maaned.

Hovedgrunden til de nuværende elendige Forholde er nærmest som Følge af det strenge Forbud imod al Smugling mellem Gibraltar og Spanien; thi Omsætningen af Tobak og Colonialvarer mellem disse Steder har altid været af meget betydeligt Omfang.

I det hele hersker der en saadan Stagnation i alle Forretninger, at Konsulatet fraraader alle at indlede nye Forbindelser med dette Sted.

Af norske og svenske Fartøier ankom hertil: i 1890 334, i 1891 313, i 1892 280, i 1893 252, i 1894 230.

Kulforbruget for de sidste 6 Aar var følgende: I 1889 562 122 Tons, i 1890 487 073 Tons, i 1891 392 374 Tons, i 1892 293 438 Tons, i 1893 296 919 Tons, i 1894 277 533 Tons.

Altsaa ifjor mindre end det halve imod Aar 1889. Prisen var gennemgaaende 18/6 d, Maximum 30/ og Minimum 17/.

Den totale Skibsfart paa Gibraltar fordeler sig paa de følgende Nationer saaledes:

Ankomne Dampskibe: Engelske 2 920, do. Kolonier 273, spanske 429 (iberegnet alle Fjordbaadene), norske og svenske 208, franske 166, tyske 194, italienske 59, græske 49, danske 45, hollandske 44, østerrigske 41, russiske 16, tyrkiske 6, belgiske 4, japanesiske 1.

Ankomne Seilskibe: Engelske 66, do. Kolonierne 151, spanske 362 (iberegnet alle Fiskebaade), norske og svenske 25, franske 20, portugisiske 36, italienske 20, russiske 11, danske 9, østerrigske 7, tyske 3, amerikanske 2, græske 2.

Fragterne vare ualmindelig lave.

Hospitalet blev besøgt af 1 Normand og 4 Svensker. Intet Dødsfald og ingen Rømninger fandt Sted blandt Normænd og Svensker; men hvert Aar ankommer hertil en Masse til Fods fra Cadiz og Malaga, og da alle ved sin Ankomst hertil befinder sig i den ynkkeligste Tilstand, og da Gibraltar er Fæstning, fordres her Konsulatets Garanti og Beskyttelse for saadanne Løsgjængere, uden hvilket de ikke tilstedes Adgang, hvilket selvfølgelig bringer Konsulatet meget Besvær og betydelige Udgifter.

De fleste af disse have ved Konsulatets Assistance erholdt Hyre eller fri Passage. Paa Konsulatet blev 2 Normænd paamønstrede og 17 afmønstrede; 1 svensk paamønstret og 4 afmønstrede, 2 fremmede paamønstrede og 4 afmønstrede.

Sundhedstilstanden har her i Staden i de senere Aar været mindre tilfredsstillende, og forrige Aar i Særdeleshed, paa Grund af Overbefolkning, hvilket har til Følge, at mange Fremmede slet ikke kan faa leiet noget Hus her, og derfor kan mange ikke medbringe sine Familier hertil, og maa flere reise herifra, da Klimatet er meget nervesvækkende.

A. S. B. Dietrichson.

Budapest.

Aarsberetning dateret 31 Marts 1895.

Efter den iøvrigt mangelfulde Statistik for 1893 blev der i dette Aar indført til Ungarn Varer fra Norge og Sverige af Vægt 608 Qv. og Værdi fl 27 654, og exporteret dertil 455 Qv. af Værdi fl 14 674. Blandt Import-artiklerne figurerer Fisketran med 372 Qv., Værdi fl 7 812, tørret og saltet Fisk 226 Qv., fl 15 820, Mandsklæder (?) 5 Qv., fl 2 125, og blandt Export-artiklerne Skrivpapir 345 Qv., Værdi fl 12 420, Glødelamper 1 Qv., fl 1300.

Som det sees indeholdes i disse Opgaver ikke Artikler, der netop regelmæssig udføres til de forenede Riger, saasom tørrede Blommer, Mel, Bønner, Faareuld etc. Ogsaa blandt Importartiklerne mangler nogle, omend ubetydelige, som fine Staalvarer og Hesteskosøm.

Desværre vinder Importen til Ungarn af norske og svenske Varer absolut ikke Terræn, skjøndt Konsulatet ofte har Anledning til at knytte Forbindelser, der dog ikke hidtil har ført til tilfredsstillende Resultater.

Aaret 1894 er blandt de ugunstigste af de Aar, der er forløbet siden Statsfinantsernes Consolidering og den samtidige Udvikling af de statsøkonomiske Institutoner. Aaret viser Tegn paa, at om der end ikke er skeet en Tilbagegang, saa er der dog en Stagnation. Grundene hertil er for det Første, at de nævnte Reformers, som f. Ex. Valutaens Regulering, nødvendig er underkastet en langsom Udvikling. Dernæst den indre Politik, der i 1894 var meget kritisk, og væsentlig fyldtes af de kirkepolitiske Reformers, der bortledede Interessen fra de økonomiske Spørgsmaal. Men især virkede den deprimerende Nedgang i Ungarns Landbrugsforhold, foraarsaget ved det enorme Prisfald paa Korn. Hermed vandt Agrarismen videre Grund og dens Tilhængere stillede sig aabent mod den hidtilværende, efter deres Opfatning merkantil-økonomiske Politik.

Statskassens Indtægter udgjorde i 1894 ca. 480 Mill. Gylden og Udgifterne ca. 442 Mill. De væsentligste Indtægtsposter var direkte Skatter fl 108 Mill., Konsumskatter 84 Mill., Tobaksmonopol 52 Mill., Statsbaner 85 Mill., Stempelafgift 13 Mill., Saltmonopol 15 Mill., Myntning 15 Mill., Post og Telegraf 16 Mill., Statens Maskinfabr. 14 Mill., Skove og Domæner 15 Mill. Blandt Udgifterne falder paa Tobaksmonopolet 13 Mill., Post og Telegrafer 48 Mill., Statsbaner 12 Mill., Statens Maskinfabr. 14 Mill.

Spørgsmaalet om Valutareguleringen gjorde yderligere Fremskridt i Henhold til den mellem begge Regjeringer trufne Overenskomst. Ungarn har tilveiebragt det paa samme faldende Guld; derhos blev der truffet Lovforanstaltninger angaaende Ophævelsen af den svævende Statsgjæld. Gjenstanden herfor er Inddragning af Statsnoterne paa 1, 5 og 50, hvorom de to Regjeringer har truffet Overenskomst med den østerrigsk-ungarske Bank, hvorefter denne mod det af de to Stater hos Banken deponerede Guld istedetfor de inddragendes Statsnoter skal bringe i Omløb dels Sølvgyldenstykker, dels 10 fl Banknoter. I Henhold hertil begyndte Inddragning af Statsnoterne paa 1 fl, hvilket næsten helt blev gennemført. Ligesaa blev inddraget indtil Aarets Udgang de 20 Kreuzer Sølv og 4 Kreuzer Kobber Skillemynter og erstattet af 10 og 20 Heller Nikkel- og 2 Heller Bronzemynter.

I Forbindelse hermed opstod Spørgsmaalet om Fornyelse af Notebankens i 1897 udløbende Privilegium. Initiativet hertil gav den østerrigsk-ungarske Banks Propositioner om Fornyelse af Privilegiet, som dog ikke fandt Bifald i Ungarn, hvor den offentlige Mening kræver en større Selvstændighed i den ungarske Bankledning og større Tilfredsstillelse af Landets Kreditfordringer. Forhandlingerne forblev derfor indtil videre svævende.

Blandt forskellige andre Foranstaltninger kan nævnes den fortsatte Regulering af Theisz og Bifloder, Loven om Landbruget og Landpolitiet, om Kolonisationen, om Indløsningen af en Del af den fælles svævende Gjæld, om Understøttelse af det ungarske Flod- og Skibsfarts Aktieselskab samt om Koncession paa flere Sidebaner. Endvidere forberedes en ny Privilegiumslov, samt en Lov om Salg af Løsøre paa Afbetaling.

Aarets Handelspolitik gik ud paa Afsluttelse af Mestbegunstigelsestraktater. Saadanne sluttedes med Rusland og Rumænien, medens de med Spanien og Bulgarien bestaaende blev forlænget. Skjønt de nævnte to Traktater ikke modsvarer Ungarns Landbrugsinteresser, har dog Lovgivningsmagten fundet dem nødvendige af Hensyn til Ungarns sig udviklende Industri.

Regjeringens Opmærksomhed har været rettet paa Transportveie for at udvikle den indre Samfærdsel. I Aarets Løb opdukkede derhos det især af Agrarierne stærkt fremholdte Spørgsmaal om en Børsreform, hvilket dog uden Lovgivningens Mellenkomst blev løst af Børsraadet ved Oprettelse af nye Statuter.

Handelsbalancen beholdt ogsaa i 1894 sin aktive Karakter, men Aktivsaldoen viste en stor Formindskelse. Efter hidtilværende Opgaver er hele Udførselen i det øst.-ung. fælles Toldgebet i 1894 804½ Mill. Gylden, Indførselen 717 Mill. Overskuddet var 50 Mill. mindre end i 1893. I Nedgangen har Ungarn en betydelig Andel, da den hovedsagelig skriver sig fra det store Fald i Kornpriserne.

De hovedsageligste Exportartikler i 1894 var; Sukker 567 000, Hvede 5 Mill., Rug 2 Mill., Byg 3,6 Mill., Havre 8,4 Mill., Mais 1,6 Mill., Bønner 600 000, Mel 6 Mill. metriske Centner. Oxer, Kjør og Kalve 240 000, Faar 370 000, Svin 1 400 000, Heste og Mølæsler 20 000 Stkr., Spiritus og Brændevin 164 000 metr. Ctr., Vin 700 000 do., Tøndestav 1 700 000 do., Trævarer 1½ Mill. do., Uld 100 000 do.

Flodskibsfarten paa nedre Donau har udviklet sig som Følge af Reguleringsarbejdernes Fremadskriden. I 1894 er dannet „die Ungarische Fluss u. Seeschiffahrte Actiengesellschaft“ med Kapital 10 Mill. Gylden og betydelig materiel og moralsk Understøttelse fra Regjeringens Side. Ogsaa Søskibsfarten gik frem. „Adria“ har forøget sin Flaade og udvidet Ruterne paa længere Farter. Ved Overenskomster med „øster.-ung.-Lloyd“, „Compagnie Transatlantique“ og „La Veloce“ sikredes direkte Forbindelser uden Omladninger med Ostindien, La Plata Staterne, Nordamerika og Australien. „Adrias“ Ruter forøgedes fra 466 i 1893 til 603 i i 1894, og de expederede Kvanta fra 495 901 til 609 692 Tons.

Arthur Altsehul.

Indhold: **Amsterdam** S. 113. — **Bremen** S. 147. — **Budapest** S. 174. — **Gibraltar** S. 172. — **Leith** S. 126. — **Melbourne** S. 151. — **Monrovia (Liberia)** S. 125.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1894 m. M.,

No. 5.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1895.

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

Kjøbenhavn.

Norske Skibe.		Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter Kr.
		Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
								Ant.	Ton.	
I. Ankomne:										
Fra Norge til Hovedsta- tionen	16	1 330	3	614	19	1 944	-	-	12 625	
” Norge til Vicekon- sulsstationerne . .	551	41 615	1	48	552	41 663	-	-	232 457	
” Sverige til Hoved- stationen	11	1 537	2	232	13	1 769	-	-	9 255	
” Sverige til Vicekon- sulsstationerne . .	28	1 557	2	99	30	1 656	-	-	13 632	
” andre Lande til Ho- vedstationen	93	54 922	2	451	95	55 373	-	-	1 074 105	
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	479	123 015	32	2 889	511	125 904	-	-	2 261 849	
Ialt	1 178	233 976	44	4 333	1 220	228 309	463	153 104	3 603 923	
II. Afgaaede:										
Til Norge fra Hovedsta- tionen	13	1 664	39	13 284	52	14 948	-	-	5 330	
” Norge fra Vicekon- sulsstationerne . .	226	29 780	560	64 261	786	94 041	-	-	100 926	
” Sverige fra Hoved- stationen	6	1 434	33	15 838	39	17 272	-	-	5 870	
” Sverige fra Vicekon- sulsstationerne . .	2	193	93	24 396	95	24 589	-	-	1 400	
” andre Lande fra Ho- vedstationen	15	8 882	23	16 016	38	24 898	-	-	9 770	
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	95	16 178	111	34 839	206	51 017	-	-	149 640	
Ialt	257	58 131	859	163 634	1 216	226 765	461	152 261	272 936	

For Havari eller Ordre ankom 17 Skibe dr. 9 770 Ton.
Af svenske Skibe ankom 4 199 dr. 592 687 Ton.

*

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Kr. 3 598.06, ved Vicekons. Kr. 9 020.43, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Kr. 4 510.21. Af svenske Skibe ved Hovedst. Kr. 7 559.54, ved Vicekons. Kr. 14 419.63, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Kr. 7 209.82. Ialt tilfaldt Konsulskassen Kr. 22 877.68. Expeditionsafgifter af svenske Exp. Kr. 3 443.25, norske Kr. 666.25.

Aarsberetning dateret 3 April 1895.

Nedenstaaende Oversigt udviser Forholdet mellem den norske Skibsfart i 1893 og 1894:

	1893.		1894.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.
Ank. Fartøier:								
Med Ladning . .	1 109	195 032	1 178	223 976	69	28 944	-	-
I Ballast	44	7 270	42	4 333	-	-	2	2 937
Summa	1 153	202 302	1 220	228 309	67	26 007	-	-
Afg. Fartøier:								
Med Ladning . .	344	57 061	357	58 131	13	1 070	-	-
I Ballast	802	142 918	859	168 634	57	25 716	-	-
Summa	1 146	199 979	1 216	226 765	70	26 786	-	-
Bruttofragter:								
Ank. Fartøier . .	Kr. 2 104 673		Kr. 2 603 923		Kr. 499 250		—	
Afg. — . .	- 283 830		- 272 936		—		Kr. 10 894	

Af de norske Skibe ankom til Kjøbenhavn 127, Tuborg 6, Helsingør 11, Holbek 11, Roeskilde 8, Nykjøbing S. 5, Kallundborg 19, Kørsør 6, Nestved 10, Vordingborg 4, Faxe 16, Kjøge 14, Skjelskør 8, Stege 8, Stubbekjøbing 5, Nykjøbing p. F. 12, Nakskov 12, Bandholm 13, Rudkjøbing 2, Svendborg 19, Nyborg 6, Odense 39, Assens 9, Middelfart 4, Faaborg 3, Rønne 11, Nexø 2, Kolding 22, Fredericia 10, Veile 21, Horsens 19, Aarhus 46, Grenaa 3, Randers 29, Mariager 45, Hobro 5, Aalborg 97, Skive 29, Lemvig 26, Nykjøbing J. 11, Thisted 35, Sæby 12, Frederikshavn 216, Struer 29, Esbjerg, 47, Løgstør 23, Læsø 5, Akureyri 6, Eskefjord 47, Isafjord 26, Reykjavik 21, tilsammen 1 220.

Oversigt över Skibsfarten paa Kjøbenhavn med andre Fartøier end svenske og norske Aaret 1894:

Nationalitet.	Seilfartøier.		Dampfartøier.		Tilsammen.	
	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.
Danmark	1 179	44 614	4 198	1 219 463	5 377	1 264 077
Rusland	71	17 313	116	78 883	187	96 196
Tyskland:						
Hamburg	2	125	40	60 946	42	61 071
Lübeck	1	329	6	2 563	7	2 892
Slesvig & Holsten . .	61	2 089	47	20 845	108	22 934
det øvr. Tyskland . .	162	11 268	246	69 017	408	80 285
England	14	1 890	376	361 605	390	363 495
Holland	17	3 028	50	31 074	67	34 102
Belgien	—	—	1	393	1	393
Frankrig	2	281	—	—	2	281
Italien	2	916	—	—	2	916
Østerrig-Ungarn	—	—	1	927	1	927
Grækenland	—	—	1	1 859	1	1 859
Ialt	1 511	81 853	5 082	1 847 620	6 593	1 929 473

Paa norske Skibe afmønstredes 250, paamønstredes 189 og rømte 1 Mand.

Ifølge indkomne Meddelelser til Generalkonsulatet er under Aaret 1894 anmeldt et Antal af 9 svenske Havarister i danske Farvande, hvoraf de 7 bleve Vrag, og af norske et Antal af 17, hvoraf de 5 bleve kondemnerede som Vrag.

Antallet af Udvandrere, som i Aaret 1894 bleve saavel direkte som indirekte befordrede gennem herværende Udvandringsagenter, udgjorde med Undtagelse af 88 Mormoner, 6 071 Personer, nemlig 3 002 Mandfolk, 2 120 Fruentimmer, 472 Dreng og 473 Piger; for 4 Børn var intet Kjønn angivet. Af disse Udvandrere kom: fra Kjøbenhavn 1 006 Personer, det øvrige Danmark 2 859 do., fra Sverige 677 do., fra det øvrige Udland 1 529 Personer.

Heraf befordredes til de Forenede nordamerikanske Stater 5 594, til Kanada 280, til Sydamerika 71, til Afrika 69, til Asien 6, samt til Australien 46.

Befordringen har fundet Sted ad følgende Veie nemlig: direkte til Amerika 1 988 Personer, over tyske og nederlandske Havne 655, over svenske Havne (Scandia Linien) 1 663, over Storbritanien 1 765 Personer.

Antallet af Mormoner, der i 1ste Halvaar 1894 er befordrede herfra til England for derfra at befordres til Utah, var ialt 88 Personer, deraf 20 Mandfolk, 33 Fruentimmer, 17 Dreng og 18 Piger.

Fra den 1ste Juni 1894 forsynes Mormonerne med lovformelige Kontrakter, i Lighed med alle andre Udvandrere, og de i 2det Halvaar befordrede Mormoner er saaledes indbefattede i ovenstaaende opførte Udvandrere.

Fortegnelse over de i Danmark etablerede norske og svenske Firmaer.

Firmaets Navn.	Etableringsaar.	Interessenternes Navne.	Nationalitet.	Specialitet.
Kjøbenhavn.				
L. Chr. Gjertsen .	1865	L. Chr. Gjertsen	norsk	Kommissionshandel i Sild og norske Produkter.
Brødrene Hjort .	1856	A. E. Hjort.	—	Kornforretning og Kolonial.
Carl Norstrand .	1880	H. J. Hjort.	—	Assuranceforretning og Jern.
J. S. Thorvildsen .	1873	Carl Norstrand.	—	Smørforretning.
H. Konow .	1860	J. S. Thorvildsen.	—	Skibsreder.
P. T. Wöllner .	1878	H. Konow.	—	Do.
Tom Tjäder .	1880	P. T. Wöllner.	—	Detailforretning.
A. Karlson .	1887	Tom Tjäder.	svensk	Agenturforretning.
Goldschmidt & Nordholm	1880	A. Karlson.	—	Farveri og en gros Forretning med Uld og Garn.
Island.				
Akureyri.				
E. Berentsen .	1880	Bestyres af Olaus Housken.	norsk	Kommissionsforretning.
Seydisfjord.				
G. A. Jonassen .	1882	Bestyres af Imslund.	—	Export og Kjøbmandshandel.
„Norsk verzlan“ .	1881	S. Johansen.	—	Kulforretning, Export af Fiskeriprodukter.
Reykjavik.				
M. Johansen .	1880	M. Johansen.	—	Kjøbmandshandel.
J. Fredriksen .	1887	J. Fredriksen.	—	Tømmerhandel.

Fra Norge indførtes til Danmark i 1894:

a) Trævarer:

Tømmer, Planker, Bræder m. m.	746 482 Cbf.,	hvoraf 7 095 Cbf. til Kjøbenhavn.
Egetræ	47 366 " "	302 - - —
Bygningstømmer (forarb.) . .	853 " "	17 - - —
Tagspaan	464 Cnt. "	2 Cnt. - —
Snedkerarbeide	33 " "	17 - - —
Brænde	1 138 Favne "	172 Fvn. - —
Træmasse og Træmel . . .	152 629 Cnt. "	67 035 Cnt. - —

b) Fisk:

Fersk	3 604 Cnt.,	hvoraf 49 590 Cnt. til Kjøbenhavn.
Sild, saltet	77 002 " "	72 942 - - —
Tørret og tørsaltet	838 " "	429 - - —
Ansjovis etc.	800 " "	681 - - —

c. Metaller:

Søm og Spiger	2 891 Cnt.,	hvoraf 1 219 Cnt. til Kjøbenhavn.
Andre Jernvarer	1 094 " "	763 - - —

d. Levende Dyr:

Heste	503 Stk.,	hvoraf 87 Stk. til Kjøbenhavn.
-----------------	-----------	--------------------------------

e. Kornvarer:

Havre	3 538 Td.,	hvoraf 3 468 Td. til Kjøbenhavn.
Hvedemel	34 056 Td.	

f. Andre Landbrugs-Produkter:

Kjød	97 839 Td.,	hvoraf 91 632 Td. til Kjøbenhavn
Flæsk	944 " "	
Margarine	9 308 " "	9 308 - - —
Uld	10 970 " "	10 970 - - —
Æg	1 848 Snese "	1 846 Sns. - —

g. Papir:

Makulatur og Pakpapir . .	39 355 Td.,	hvoraf 39 355 Td. til Kjøbenhavn.
Skrive- og Trykpapir . . .	546 887 " "	539 901 - - —
Papir med Farve	20 136 " "	2 505 - - —

Fra Sverige udførtes: Jern, Staal og Jernvarer Ctr. (danske) 180 261, Træ og Trævarer 9 702 320 Ctr., Korn 188 166 Tdr., Mel 206 411 Td., Heste, Hornkvæg, Faar, Gjeder og Svin 2 518 Stkr., Smør 207 593 Ctr., Kjød 332 488 Ctr., Flesk 85 820 Ctr., Æg 386 115 Snes, Uld 748 Ctr., Margarin 1 076 Ctr., fersk Fisk 124 764 Ctr., saltet Sild 5 957 Ctr., Ansjovis etc. 261 Ctr., Makulatur- og Pakpapir 5 070 Ctr., Skriv- og Trykpapir 8 337 Ctr., Papir med Farve 1 346 Ctr., Torv og Torvestrøelse 2 800 000 Ctr.

Fra Danmark udførtes i 1894 til Norge:

Levende Kreaturer: Heste 86 Stk., Oxer og Kjør 1 Stk., Svin 9 Stk.

Kornvarer: Uformalet Hvede 1 038 Tdr., Rug 1 238 Tdr., Korn 66 896 Tdr., Havre 342 Tdr., formalet Hvede 1 792 652 $\mathcal{H}$, Rug 11 250 $\mathcal{H}$.

Andre Landbrugsprodukter: Flesk og Skinker 754 923 $\mathcal{H}$, Kjød, alle Slags, 3 190 084 $\mathcal{H}$, Ister og Fedt 55 525 $\mathcal{H}$, Smør i Emballage 177 251 $\mathcal{H}$, do. i herm. Daaser 8 $\mathcal{H}$, Æg 439 727 Snes.

Danmarks Indførsel fra og Udførsel til Udlandet af de
vigtigste Kornvarer i Aaret 1894.

	Indførsel.		Udførsel.	
	Pund.	Ton.	Pund.	Ton.
Byg	420 739 210	210 370	107 946 390	53 973
Havre	38 906 420	19 453	1 544 480	772
Hvede	159 732 530	79 866	28 569 415	14 285
Mais	121 056 600	60 528	16 169 600	8 085
Rug	229 328 170	114 664	32 826 855	16 413
Hvedemel	26 407 118	13 204	14 539 292	4 448 261
Rugmel	14 841 940	7 421	7 270	2 224

Danmarks Udførsel til England i Aaret 1894.

Kornvarer: Byg 345 880 Tdr., Havre 8 786 Tdr. Fedevarer: Flesk og Skinker 905 645 Cnt., Kjød, alle Slags, 52 637 Cnt., Fedt og Ister 750 Cnt., Smør i almindelig Emballage 1 147 909 Cnt., do. i hermetiske Daaser 17 897 Cnt., Æg 7 456 589 Snes.

Til England udførtes fra Danmark i 1894 ingen klovbærende Dyr paa Grund af det engelske Forbud ligeoverfor Danmark mod Indførsel af disse Husdyr, udstedt den 4de Februar 1892.

Af Heste og Føl udførtes i 1894 til England 99 Stk., hvoraf 15 fra Kjøbenhavn, 43 fra Esbjerg og 41 fra Aarhus.

Hovedmassen af udførte levende Kreaturer gik i 1894 herfra til Tyskland, naar alene undtages Faar m. m., hvoraf Størstedelen gik over Esbjerg til Frankrig (8 032 Stk. af 8 036 Stk.)

Udførslen fra Danmark til Tyskland af levende Kreaturer under Aaret 1894 omfattede 105 965 Oxer og Kjør, 2 033 Kalve, 3 Faar, 12 904 Heste (deraf 593 Føl) samt 118 271 Svin.

Til Tyskland udførtes fra Danmark endvidere: 5 962 358 $\mathcal{H}$ Kjød, alle Slags, hvoraf fra Kjøbenhavn 1 942 196 $\mathcal{H}$.

Fonds og Actier i 1894.

Siden forrige Aars Beretning er der foregaaet en betydelig Forandring med Hensyn til Kjøbenhavns Børs officielle Kursnotering. Tidligere havde man en uensartet daglig Kursnotering, idet nemlig nogle Effekter kun noteredes 1 Gang, nogle 2 Gange og andre 4 Gange ugentlig; men i 1894 er det i Lighed med de store udenlandske Fonds og Actiebørser hlevn indrettet saaledes, at alle Effekter noteres hver Dag, dog saaledes, at Onsdagen delvis er forbeholdt endel mindre Actieselskabers Actier i Forbindelse med de fleste ellers daglig noterede Effecter.

Pengemarkedet er forløbet uden Vanskeligheder for Indlandets Vedkommende, og den lave Disconto, der dominerer i Udlandet, er i høiere Grad end nogensinde tidligere kommen Danmark tilgode; ganske vist er Bankernes Disconto i Aar ikke dalet under $3\frac{1}{2}\%$, og Sparekasserne have ikke fundet sig foranledigede til uden videre Omstændigheder at nedsætte Indlaansrenten, men Exporten af danske Papirer har i Aaret 1894 havt et betydeligt Omfang, hvorved Courserne paa $3\frac{1}{2}\%$ ere drevne tilveirs, hvad der sluttelig bevirkede, at Staten, da den mod Aarets Slutning ønskede at reise et Laan, var istand til at skaffe sig dette til 3% , paa saadanne Vilkaar, som man blot for et Aar siden ikke vilde have tænkt sig Muligheden af.

Det er naturligvis endnu for tidligt at udtale nogen Mening om hvilken Rækkevidde dette Skridt vil faa for Landets Rente i Almindelighed.

Noteringen af de svenske og norske Fonds, som i mange Aar har fundet Sted her paa Børsen, viser for Aaret 1894 en betydelig Fremgang i disses Værdi, hvilket hovedsagelig hidrører fra den over næsten hele Verden stedfundne Nedgang af Rentefoden. Noget saadant har ogsaa været Tilfældet i Danmark. Normalrenten har i umindelige Tider været 4% , men er nu dalet til $3\frac{1}{2}\%$ og med denne Forandring i den almindelige Renteberegning forsvinder saa at sige alle danske offentlige 4% rentebærende Effekter og blive erstattede med $3\frac{1}{2}\%$, ligesom alle vore $3\frac{1}{2}\%$ Statsobligationer søges konverterede til 3% .

Omsætningen i svenske og norske Fonds paa Kjøbenhavn's Børs har i Aaret 1894 kun været ringe og Kjøbeordrene have igjennem hele Aaret hovedsagelig været for svensk Regning.

Landmandsbanken hersteds udbød den 12 Mai 8 500 000 Kr. norsk 4% Hypothek Oblig. af 1894, og den 8 Mai et norsk $3\frac{1}{2}\%$ Statslaan paa ca. 40 Mill. Kr., der tildels var et Konverteringslaan.

Oversigt over Kursforholdene af de paa herværende Børs noterede svenske og norske Obligationer:

Navn.		Januar.	ult. December.
5 %	Gøteborg Kom. Obl. af 1869	Kr. 103 $\frac{1}{2}$ —104.	Kr. 105 $\frac{1}{2}$ —106.
5 %	do. — " - 1873	" 106 $\frac{1}{2}$ —106 $\frac{3}{4}$.	" — 109.
3 $\frac{1}{2}\%$	Stockholm — " - 1887	" 91 $\frac{1}{2}$ —	" 97 — 98.
4 %	do. — " - 1880	" 99 $\frac{3}{4}$ —	" — 102 $\frac{1}{2}$.
5 %	do. — " - 1869	" —	" 103 —104.
3 $\frac{1}{2}\%$	do. Hyptk. " - 1886	" 91 $\frac{1}{2}$ —	" 98 —100.
4 $\frac{1}{2}\%$	do. — " - "	" 101 $\frac{1}{2}$ —	" —
4 %	Skaanske — " - "	" —	" 101 —102.
4 %	Norske — " - 18 $\frac{8}{5}$	er opsagte til Udbetaling og i Stedet for er optaget	
3 $\frac{1}{2}\%$	do. — " - 1894,	hvis Kurs pr. 1 er 98 $\frac{3}{4}$ —100.	

Landbrugsforholdene 1894.

Det usædvanlige tidlige og milde Foraar med rigelig Nedbør over hele Landet indebar i sig gode Betingelser og gode Løfter for Aarets Afgrøder, og det var med glade Forventninger, at man i det frugtbare Foraar og gjennem Forsommeren saa baade Korn og Græs myldre frem af Jorden.

Varme og navnlig rigelig Nedbør har givet Sommeren sit Særpræg; særlig Foraarsmaanederne Marts og April vare usædvanlig varme og gav rigelig Nedbør, hvad der dog ikke forstyrrede eller besværliggjorde Foraarsarbejderne i nogen væsentlig Grad, idet Nedbøren hovedsagelig faldt i den første Halvdel af Marts og sidste Halvdel af April, saa at selve Saatiden var temmelig tør.

Siden 1861 have Marts og April Maaned kun en Gang nemlig i 1882 været varmere end i Aar, og det fortjener at bemærkes, at saa godt som alle de enkelte Dages Middeltemperatur har været højere end almindelig. Mai var ogsaa noget varmere end almindelig og med omtrent normal Nedbør, men denne blev meget ulige fordelt over Landet.

Den stærke Varme i de sidste Dage af Juni fortsatte sig ind i Juli, hvis første 10 Dage vare usædvanlig varme, 8^0 — 9^0 over det Normale. Juli har ikke i de sidste 33 Aar havt saa varme Dage som den 1ste, 2den og 3die. Senere indtraadte noget kjøligere Veir, men Maaneden naaede dog at faa en høj Middeltemperatur. Nedbøren faldt meget uregelmæssigt, jevnlig som stærke Byger med Uveir og Torden, en enkelt Dag Hagel af betydelig Størrelse flere Steder i Midtjylland.

De store, maaske noget for store Forventninger, man i det frugtbare Foraar og i Forsommeren nærrede til Markernes Afgrøder, ere kun delvis gaaede i Opfyldelse. Saavel Højbjergningen som Kornhøsten have givet et stort kvantitativt Udbytte, hvad de mange Stakke og Hæs udenfor næsten enhver Gaard noksom vidne om; Sæden, navnlig Vintersæden og Havren, fylder overmaade godt, men medens Agerhøet de fleste Steder er bjerget i fortrinlig Stand, er meget Enghø blevet ødelagt under Bjergningen. Rugen giver meget for lidt i Traven, og Kvaliteten har paa sine Steder taget Skade i den regnfulde Høst.

Kartoflerne give kun et tarveligt Udbytte og Roerne ikke saa godt Udbytte som man havde ventet, da de i den tørre September Maaned gik for tidlig fra Grøde.

Højbjergningen har saa godt som over hele Landet været rigelig, skjønt Kløveren i 1ste Aars Markerne var tynd og ofte gaaet helt bort; men saa meget bedre var 2det og 3die Aars Markerne, hvor Græsset stod tæt og frodig. Mange foretrak derfor at slaa 2 Aars Markerne og græsse 1ste Aars Markerne af, og paa flere Steder har man slaaet baade 1ste Aars og en Del af 2 Aars Markerne, da den fra Vinteren ofte noget reducerede Besætning ikke kunde overkomme de til dem bestemte Arealer. Naar undtages det nordlige og østlige Fyen, og for Agerhøets Vedkommende tillige Falster, have Øerne havt en sjelden rigelig Højbjergning, gennemgaaende af fortrinlig Kvalitet, hvorimod Meddelelserne fra Jylland lyde meget forskjellig.

Af Agerhø er der i somme Egne sine Steder høstet rigelig, andre Steder mindre, hidrørende fra de uheldige Spiringsforhold for Kløveren ifjor. Kvaliteten er gennemgaaende god. Enghøet har overalt givet en rigelig Høst, navnlig paa de lavtliggende Enge, og det tidlig bjergede er kommet rigtig godt i Hus, hvorimod Bjergningen paa de sildigere slaaede Enge trak meget længe ud som Følge af de voldsomme vedvarende Regnskyl i Juli

Maaned. Vandet i Engene stod høit op paa Stakkene, noget Hø blev skyllet bort, meget blev ødelagt; mange Enge naaede man først at faa slaaet, efter at Rughøsten var begyndt, hvad der yderligere bidrog til at besværliggjøre Bjergning.

Kornhøsten faldt gennemgaaende tidlig over hele Landet, og Arbeidet gik i Begyndelsen rask for Haanden, men allerede inden Rugen var bjerget, blev Veiret ustadigt og regnfuldt, Arbeidet sinkedes, og den sidst høstede Rug tog Skade paa Marken. Ligeledes har Byg og Havre flere Steder mistet sin gode Farve, Bygget er blevet mørskt og Havren graa og jordslaaet. Som Helhed kan det dog siges, at Afgrøderne, trods det ofte vanskelige Veir, ere komne godt i Hus.

Høstarbeidet er gaaet rask fra Haanden, da der kun ganske undtagelsesvis har været Mangel paa Arbeidskraft, takket være den store Udbredelse Meiemaskinen har faaet og de forholdsvis gode Betingelser for dens Afbenyttelse. Kjendekabet til Meiemaskinens rette Brug bliver mere almindelig og i mange Egne paa Øerne og i det meste af Jylland have nu en stor Del af de større Bøndergaarde sin selvafbyggende Meiemaskine. Vaarsæden har været let at høste med Maskine, og Jorden har gennemgaaende været god at kjøre paa. Kun enkelte Steder i Østjylland, hvor Nedbøren i Høst var særlig stor, maatte Maskinen sættes til Side, da Jorden var for vaad at kjøre paa, ligesom Vintersæden mange Steder var gaaet for stærkt i Leie, til at man med Fordel kunde anvende Maskinerne. De selvbindende Meiemaskiner synes ikke at vinde den Udbredelse her i Landet, som man skulde have troet efter det Arbeide, de virkelig kunne præstere. Maskinerne ere for kostbare, for sammensatte i deres Bygning og skjønt de, godt førte, kunne udføre et upaaklageligt Arbeide er man ikke tilfreds med det store Baandforbrug, ligesom mange Landmænd mene, at den maskinbundne Sæd vanskeligere tørres i ustadigt Veir end den haandbundne.

I den vanskelige Høst med hyppige Regnbyger har man navnlig paa Øerne, i større Udstækning end tidligere, forsøgt den bornholmske Staksætning, og man har atter faaet Bevis for, at Kornet ved denne Høstmaade, under vanskelige Forhold er langt mindre udsat for at tage Skade paa Kvaliteten end ved den almindelige Hobsætning i Langhobe; er Kornet først veiret noget paa Skaar, og man siden har været saa heldig at faa det samlet nogenlunde tørt i Stakke, er det saagodtsom reddet.

Vintersæden fylder usædvanlig godt. Hveden skønnes imidlertid, efter Aftærkningen af Saahvede at dømme, at ville give smaa Fold, paa Falster menes 14—16 Fold, istedetfor som almindeligt 20 Fold.

Rugen, som var meget svær, led noget af Kulden i Mai; stærke Regnskyl i Forsommeren slog den frodig voxede, men noget blødstraaede Rug ned, før Kjærnen var ansat, og da Veiriget i Drætiden var meget ustadigt, er Kjærneansætningen overalt meget mangelfuld, Kjærnen er lille og med mange Spring i Axet, hvorfor Rugen giver betydeligt mindre i Traven end sædvanlig, men da der er høstet et stort Antal Traver, forventes dog et nogenlunde godt Foldudbytte pr. Td. Land. Nogle Steder, til Ex. i det sydlige Jylland, spirede Rugen i Hobene paa Marken, hvorfor Kvaliteten kun er middelmaadig.

Bygget er den Kornsort, der fylder mindst; det var gennemgaaende noget tyngt og kort, men synes efter de foretagne Tærskninger at skjæppe mere tilfredsstillende. Kvaliteten er for Øernes Vedkommende upaaklagelig; men paa mange Steder i Jylland har Farven lidt under det ugunstige Veir i Høst.

Havren er Aarets bedste Afgrøde, giver rigelig til Fyld og ventes at ville give et særlig stort Kjørneudbytte; Kvaliteten er gennemgaaende god, kun fra Midtfyen meddeles, at Havren kun fylder lidt og er af simpel Kvalitet. Den sildig saaede Havre var noget tvemoden, og den usædvanlige frodige Kløverbestand i Udlægshavren vanskeliggjorde i høi Grad Veiringen; det ustadige Høstveir forledte Mange til at tage den noget for tidlig hjem.

Bælgsæden, særlig Ærterne, groede usædvanlig godt til og vil ventelig give et stort og værdifuldt Udbytte.

Det samme er Tilfældet med de Handelsplanter, der, som Tobakken paa Fyen og i Fredriciaegnen, dyrkes i større Udstrækning. Tobakken er i Aar groet ganske fortrinlig til, saa den vil give et meget stort Udbytte. Et andet Spørgsmaal er, om den ikke er dyrket i saa stor Udstrækning, at her bliver Overproduktion og Afsætningen derved vanskeliggjort, i hvert Fald Prisen trykket. Af den Vare er her nemlig kun Brug for et vist Kvantum til Iblanding med indført Tobak, saa hvad der avles mere er til Overflod. Skjønt der ikke har været stor Forskjel paa den tidlige og den sildige saaede Vaarsæd, har dog den tidlig saaede givet det bedste, baade kvanitative og kvalitative Udbytte, undtagen i Thy, hvor det modsatte har været Tilfældet.

Naar undtages enkelte sildig saaede Havremarker, som have været angrebne af Rust, og Lus i Ærterne paa Lolland og Falster, have Kornsorterne ikke været behæftede med nogen Sygdom af Betydning, eller i særlig Grad været udsat for Insektangreb.

Kartoffelavlens er lille; Knoldene ere faa og smaa, saa Udbyttet er tarveligt; det regnfulde Veir i Høst forsinkede Væksten og denne blev paa den anden Side saa at sige helt standset, da vi naaede noget ind i den tørre Periode i September. Gennemgaaende er Kvaliteten god paa Øerne, hvor det, som i det nordlige Sjælland og det vestlige Fyen, kun er de gamle Kartoffelsorter, der ere angrebne af Sygdom. I Jylland er Sygdommen derimod optraadt i stærkere Grad, og selv Magnum bonum har ikke kunnet holde sig fri. Roemarkerne, som før Høst stode fortrinlig og lovende, ville neppe give noget stort Udbytte; det vaade kolde Veir i August og den senere i September indtraadte Tørke har hæmmet i kjendelig Grad deres Væxt, og de staa nu med gulnede Blade, men med temmelig smaa Rødder. Sukkerroerne, for hvilke Meddelserne kun foreligge sparsomt, menes neppe at ville give en Middelafrøde.

Kvægets Sommernæring har været rigelig og god, mange Steder, særlig paa Sjælland og Fyen, slog Græsset usædvanlig rigelig til, hvortil Grunden dog ikke alene maa søges i den frodige Græsning, men ogsaa deri, at Besætningerne, af Frygt for Fodermangel fra Efteraaret af, vare reducerede noget. Græsningen var rigelig først paa Sommeren, men senere noget knappere, indtil man naaede ind i August. Da Græsset kom tidlig i Foraaet, kunde Kvæget bindes tidlig ud, allerede først i Mai, hvad der var særdeles kjærkomment efter den foderknappe Vinter. Kvægets Huld var ikke allerbedst, da det blev staaet ud, men da man ikke behøvede at spare paa Græsningen, og Græsset var kraftigt og frodigt, rettede Huld sig snart.

Melkeudbyttet steg og har været særdeles tilfredsstillende hele Sommeren; fra Nordsjælland og det nordøstlige Jylland skrives, at Melkeudbyttet ikke i flere Aar har været saa godt som i Sommer, men fra flere Steder paa Fyen klages over et usædvanlig stort Melkeforbrug til et Pund Smør næsten hele Sommeren. Trods det gode Melkeudbytte er Pengeudbyttet af Melkeribesætningerne dog neppe stort paa Grund af de lave Priser.

De gode Udsigter for Vinterfodringen, rigeligt og godt Hø og rigeligt Straafoder, have i Eftersommeren affødt en livlig Handel med Kreaturer; særlig ere gode Kalvekjør stærkt efterspurgte og til gode Priser. Kreaturpriserne have været i jevn Stigning hele Sommeren, og ere nu ca. 30 % højere end i Foraaret.

For Brakmarkens Behandling har Veirliget været ret gunstigt; Frøkrudt har spiret rask, og hvor man har passet Tiden og benyttet de tørre Perioder mellem Regndagene, er Jorden falden let og bekvemt, og adskillige Frøkrudtafgrøder ere ødelagte, saa Vintersæden er gennemgaaende lagt i en bekvem og ren, men tillige noget tør Jord, da September bragte en temmelig tør Periode. I det nordlige og nordøstlige Jylland, som i Sommerens Løb har faaet størst Nedbør, har Brakmarken ofte været for vaad at kjøre paa, og Behandlingen lader her en Del tilbage at ønske. Da Besætningerne flere Steder have været temmelig stærkt reducerede, har det undertiden knebet med at faa Staldgødningen til'at slaa til hele Brakmarken, og der er blevet anvendt forholdsvis store Mængder Kunstgødning til Vintersædsmarken.

Aarets største landøkonomiske Begivenhed var den vellykkede 17de danske Landmandsforsamling, som afholdtes den 26 Juni—1 Juli. Den afgav i alle Retninger de mest utvetydige Bevis for Fremgang og rationelt energisk Arbejde i alle Grene af dansk Landbrug og viste, at Konjunkturernes Tryk ikke har frkaldt nogen Lammelse i denne Henseende, og den opfyldte fortræffelig sin Mission som belærende og befrugtende Møde for Landbrugets Udøvere.

(Oversigt over Kornpriser, se næste Side).

Smørmarkedet i 1894.

Det forløbne Aar har været mærkeligt og betydningsfuldt for Smørhandelen, navnlig i to Henseender. For det Første er Gjennemsnitsprisen 85½ Kr. den laveste Pris, som har existeret i en lang Aarrække, og havde væsentlig sin Grund i den tiltagende Smørproduktion, navnlig i Danmark og Australien, og i de meget lave Sommerpriser, da den rigelige Græsprøduktion i hele Nordenuropa, deri indbefattet Irland, bevirkede en sjelden rigelig Tilførsel af Smør, hvorved Priserne trykkedes. For det Andet var det den forandrede Noteringsmaade, der traadte i Kraft efter den 1ste November. Skjønt denne Forandring var bestemt længe iforveien, og det var forudsat, at Noteringen vilde blive sat saa høit, at de tidligere gjængse Overpriser i Almindelighed kunde forhindres, begyndte der dog i Maanederne forinden en livlig Concurrence om at købe Meieriernes Produktion efter 1ste November, og der bødes og betaltes af flere større Firmaer indtil ca. 12 Kr. over den gamle højeste Notering med Reduction af den Overpris, som skulde lægges til, naar den nye Notering begyndte. Da nu denne Overpris den 31te Oktober blev bestemt til 8 Kr., blev der endnu i Mellemtiden inden den nye Notering begyndte, betalt indtil ca. 4 Kr. over denne, men da denne den 8de November sattes til 110 Kr. i højeste Sats, standsede Kjøbelysten for Størstedelen paa Levering. Virkningen af den høie Notering viste sig dog ikke straks i det ugentlige Marked, men efter kun 8 à 14 Dages Forløb vægrede engelske Kjøbere sig ved at betale Smørret efter Noteringen, og en stor Del maatte sendes over i Consignation, hvorved de engelske Markedspriser

(Forts. Pag. 189).

Oversigt over de laveste og høieste Børspriser for de vigtigste Kornsorter i hver Maaned af 1894.

Kornsort.	Holl. Vægt.	Januar.	Februar.	Marts.	April.	Mai.	Juni.	Juli.	August.	Nyt Korn holl. Vægt.	Sep- tember	Oc- tober.	No- vember	De- cember
Hvede	{ 130 Pds 132 "	530-535 540-545	515-535 525-545	505-515 515-525	500-510 510-520	490-500 495-505	470-495 480-500	450-465 455-475	440-450 450-460	129 Pds. 132 "	420-440 435-455	415-420 430-435	420-465 435-480	465-475 480-490
Rug	{ 120 " 126 "	435-455 465-485	435 465	435 465-470	435-445 465-475	400-405 435-470	400-405 435-445	405-410 440-445	385-395 415-425	121 " 124 "	395-400 410-415	385-395 400-410	395-420 410-435	410-415 425-430
Almindeligt 2rad Byg	114-116 "	520-540	520-540	515-525	500-520	475-510	450-475	450-475	450-475	107-112 "	435-475	425-460	425-450	425-450
Bedre 2rad Byg	110 "	530-550	530-550	525-535	515-530	515-520	515-520	-	-	112-114 "	470-510	460-500	460-490	460-490
Sjællandske 6rad Byg	110 " 114 "	510-530 530-550	490-515 520-530	500-510 520-530	510-540 530-550	-	-	-	-	106 " 112 "	450-470 475-500	450-460 495-500	450 495-500	450-460 500-505
Sjælland og svensk	85 "	540-580	540-570	520-560	530-575	510-550	500-535	505-530	500-520	82 "	410-440	410-425	415-440	410-425
Havre	93 "	595-620	590-610	580-600	580-615	545-600	530-560	550-560	525-560	92 "	440-475	440-450	455-465	455-470
Nordamerikansk Mais		440-460	420-445	415-430	420-435	420-425	415-425	395-435	435-480		470-480	470-485	485-510	510-515
Odessa Mais . .		-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	430-450	450-460

Noteringerne gjælde i Øre pr. Centner for Partier paa mindst 100 Centner og for Varer her in loco disponibel eller leveret med kort Frist og frit paa Vogn leveret.

- betyder, at der ingen daglig Notering har fundet Sted.

trykkedes betydeligt, og Afskiberne led Tab. Følgen blev, at en Del af de indgaaede Contracter hævedes fra Kjøbernes Side, og Forretningerne i det Hele kom til at ligge besværligt.

Januar begyndte med en høieste Notering af 96 Kr. som steg til 98, gik ned til 94 og i første Halvdel af Februar og Begyndelsen af Marts hævede Noteringen sig til 94, gik i Løbet af Marts ned til 90 à 86 Kr. og dalede i Løbet af April yderligere til 77 Kr. Hele Mai igjennem holdt Noteringen sig paa 73 Kr. I Juni dalede Prisen successivt til 66 Kr. og gik i Løbet af Juli op til 75 Kr. Det meste af August holdt Noteringen sig paa 75 Kr., steg i Slutningen af Maaneden til 79 Kr. og i Løbet af September til 84 Kr. I Slutningen af October hævede Noteringen sig til 87 à 91 Kr.

Ved Noteringsforandringen fastsattes høieste Notering den 8 November for 1ste Klasses Smør til 110 Kr., som holdtes uforandret i 3 Uger. Da det engelske Marked flauede stærkt af, dalede Noteringen i Slutningen af Maaneden til 106 Kr. og i Løbet af December til 98 Kr. I en stor Del af November og December maatte Hovedmassen af Meierismør sælges betydeligt under høieste Notering, og først i den sidste Uge af Aaret indtraadte der mere Fasthed, og Priserne kom i mindre Misforhold til Noteringen.

I secunda Meierismør og Mellemvarer var Forretningen væsentlig til Pladsforbrug og bestod ligesom foregaaende Aar foruden af dansk Smør væsentlig af finske og russiske Meierivarer.

Forbruget her i Byen af ordinært Smør blev for Størstedelen tilfredsstillet ved Tilførsel af finsk, russisk, galizisk og amerikansk Smør, hvorfor Prisen bevægede sig imellem ca. 50 og 70 Øre pr. Pund.

Slutteligen tilføies en Oversigt over den maanedlige Gjennemsnitpris efter den høieste Notering paa første Klasses Smør i Sammenligning med de foregaaende 10 Aar:

Maaned.	1894	1893	1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884
Januar	95½	96	112	102	97	105	98½	102	106	114	120
Februar	91½	91	107½	98	97½	107½	95½	93	100	104	123
Marts	89	90	103	104	96½	103	96	97	95	106	114
April	82	84	90	91	91½	87	82	84	84	95	106
Mai	73	76½	90	78	83	84	76	84	82	85	94
Juni	70	83½	83	78	75	84½	84½	79	73	82	90
Juli	71	95	85½	84	74	91	85½	91	84	89	92
August	76	95	85½	88	83	91	84	99	89	96	102
September . . .	83½	104	97	95	94	92½	88½	102	98	106	113
October	86	101½	109	107	100	98	99	108	108	114	125
November . . .	109	105½	107½	108½	107	102½	98	105	107	109	117
December . . .	99	94½	103	114	104	105	109½	100	109	104	116
Aarenes Gjennemsnitspris . . .	85½	93	97¾	95½	92	96	91½	94½	95	100	109

Fragtmarkedet 1894.

Fragtmarkedet fra og til Danmark har i Aaret 1894 ikke frembudt meget af Interesse. En saa godt som isfri Vinter tillod Skibsfartens uafbrudte Virksomhed og gjorde vel tildels sit til at der i Foraaret ikke kom nogensomhelst Fragtconjunctioner, hvortil ogsaa hjalp at Exporten herfra hovedsagelig sker med Routedampskibene, der nu haves fra næsten alle Søstæderne til de engelske Hovedmarkeder. Af raa Varer, altsaa navnlig Kornvarer, er Exporten nu forholdsvis saare ringe, idet de omsættes i Smør, Æg, Flæsk ect., der jo fordrer langt mindre Skibsrum, og det danske Landbrug behøver derfor til Exporten langt færre Skibe end tidligere, hvorimod det paa den anden Side nu beskjæftiger betydelig flere Skibe til Danmark for Foderstoffer, som Klid og Oliekager, end i gamle Dage.

Imidlertid viste Danmarks Byghøst i 1894 sig at være saa rigelig og Qualiteten saa egnet til det engelske Maltmarked, at der i Efteraarsmaanederne afskibedes betydelig flere Ladninger af denne Vare end i de nærmest foregaaende Aar og der betaltes da i Fragt ca. 1 sh. 6 d pr. 448 lbs. Byg til Hull med andre Pladser i Proportion.

For Foderstoffer betaltes fra Nordfrankrig til gode danske Provindspladser fr. 9 à 10 pr. Ton Oliekager og for Klid fra de engelske Pladser ca. 10 sh. pr. Ton, fra Belgien og Nordfrankrig ca. 10 à 12 fr. pr. Ton. Fra Preussen betaltes ca. 40 à 45 Pfg. pr. Centner Klid.

Kulfragterne til Danmark var intet Øieblik høje og gjennemsnitlig kan de vel ikke sættes over ca. 5 sh. pr. Ton; men da der, samtidig med Aabningen af Kjøbenhavns Frihavn i November Maaned, indtraadte en betydelig Reduction i Statsafgifterne for hele Landet og desforuden ogsaa i Havneafgiften for Kjøbenhavns Vedkommende, faldt saavel Kulfragterne som næsten alle Fragter paa hele Ladninger hertil Landet betydeligt. Den Besparselse Skibene opnaa ved de billigere Afgifter er for Provindsernes Vedkommende 50 Øre og for Kjøbenhavns Vedkommende (inclusive Frihavnen) 1 Kr., alt pr. Ton Netto Register.

Træfragterne fra Sverige til Danmark vare i 1894 ikke underkastede store Fluctuationer, men holdt sig hele Aaret paa et lavt Niveau. Fra Søndrebotten til gode Provindshavne betaltes omtrent Rmk. 20 à 22 pr. Standard.

Ølskatten.

Beretning fra Generaldirektoriatet for Skattevæsenet om Resultaterne af Lov af 1ste April 1891 om en Ølskat m. m. i Driftsaaret fra 1ste October 1893 til 30 September 1894.

Tilvirkning af skattepligtigt Øl har, foruden i 2 Maltextractfabrikker, fundet Sted i 41 Bryggerier eller i 2 Bryggerier færre end i det foregaaende Driftsaar, idet 2 Bryggerier fra 1 Octbr. 1893 have ophørt at brygge skattepligtigt Øl. Af nævnte 41 Bryggerier have 5 alene tilvirket skattepligtigt Øl, Resten baade skattepligtigt og skattefrit Øl. Af skattepligtigt Øl er der fraført Bryggerierne til Forbrug her i Landet 1892—93: 515 423 Td., hvoraf Skatten er betalt med 3 607 962 Kr. 86 Øre, 1883—94: 535 779 Td., hvoraf Skatten er betalt med 3 750 457 Kr. 72 Øre, hvilket viser et Merforbrug af 20 356 Td., der væsentligst falder paa Vintermaanederne December—Marts, nemlig 17 648 Td., og maa antages at

være en Følge af den særlig milde Vinter 1893—94 i Modsætning til den kolde Vinter i det foregaaende Aar. Merforbruget kan derfor ikke ansees for et Bevis paa en constant Fremgang i Forbruget, men maa antages begrundet i tilfældige Omstændigheder, blandt hvilke navnlig Veiriget spiller en fremtrædende Rolle.

Udførselen fra Bryggerierne af skattepligtigt Øl til Udlandet uden Erlæggelse af Skatten har i Aaret 1893—94 andraget 15 587 Td. imod 15 187 Td. i Aaret 1892—93.

Af Bryggerier som kun tilvirke skattefrit Øl, fandtes der i Aaret 1893—94: 291 imod 274 i Aaret 1892—93, idet der er oprettet 4 saadanne nye Bryggerier i Kjøbstæderne og 13 paa Landet.

Den samlede Production af skattefrit Øl har i Aaret 1893—94 udgjort 941 536 Td. imod 918 532 Td. i Aaret 1892—93 eller en Mereproduction af 23 004 Td. Grunden til denne Mereproduction formenes ikke at være den, at Forbruget af skattefrit Øl i og for sig tiltager, men den, at Hjemmebrygningen efterhaanden aftager, idet Consumenterne foretrække at købe deres Øl paa Bryggerierne, hvorved Statistikken kommer til at omfatte en større Del af Forbruget.

Brændevinsproductionen har i Tiden fra 1 October 1893 til 30 September 1894 udgjort 16 545 471 Potter Alkohol imod i 1892—93 16 764 248 Potter, altsaa mindre i 1893—94 218 777 Potter Alkohol.

Da to større Brænderier imidlertid ikke have været i Drift i Sommeren 1894 paa Grund af Reparation, have disse to Brænderier alene tilvirket ca. 241 000 Potter Alkohol mindre end i Aaret forud og det er formentlig alene af denne Grund, at den samlede Brændevinsproduction i 1893—94 er gaaet tilbage, idet Forbruget antages at have været omtrent det samme som forrige Aar.

Man tør herefter antage, at den Overgang fra Nydelsen af skattepligtigt Øl til Nydelsen af Brændevin, som Indførelsen af Ølskatten bevirkede, nu er standset og at det med denne Overgang forbundne større Alkoholforbrug nu har naaet Høidepunktet.

Stiger derimod Ølskatten yderligere fra 1 October 1895, uden at Brændevinsskatten samtidig bliver betydelig forhøjet, er det utvivlsomt, at denne Forhøjelse af Ølskatten foruden at virke ødelæggende for mange Smaabryggerier tillige vil fremkalde en yderligere Overgang fra Forbruget af Øl til Forbrug af Brændevin.

Redningsvæsenet paa de danske Kyster.

Det danske Redningsvæsens Virksomhed i Aaret fra den 1 April 1893 til den 31 Marts 1894.

Den 31 Marts 1894 fandtes der i Kongeriget Danmark 50 Redningsstationer, nemlig 33 Baad- og Raketstationer (31 i Jylland og to paa Bornholm), 2 Baadstationer (i Jylland) samt 15 Raketstationer (10 i Jylland, 4 paa Bornholm og 1 paa Møen); 1 Raketstation i Jylland (Thorsminde) er desuden forsynet med Redningsbaad, men uden fast Mandskab til denne.

Foruden de ovennævnte Redningsstationer forefandtes der den 31 Marts 1894 i Jylland 8 Bistationer, ved hvilke der er anbragt Redningsbaad, der betjenes af Mandskab fra nærmest liggende Hovedstation, nemlig: Gl. Skagens Bistation ($\frac{1}{4}$ Mil vestfor Redningsstationen Gl. Skagen), Spirbakken, Skiveren, Uggerby, Rødhus, Svenske Knolde, Anholt Fyr og Hornæs paa Læsø.

Der er paa Orlogsværftet blevet bygget 1 ny Redningsbaad med Transportvogn og andet Tilbehør, nemlig til Stationen Blaavand; den ved denne Station værende Baad er bleven anbragt ved Bistationen Svenske Knolde. Iøvrigt har der ikke fundet nogen Ombytning Sted af de ældre Baade.

Et med Lynafleder forsynet Opbevaringshus er blevet opført ved Stationen Vangsaa, hvorhos Baadhusene ved Stationerne Skagen, Spirbakken, Kandestederne, Skiveren og Svenske Knolde ere blevne forsynede med Skifertag og udvidede.

De alt eksisterende Telefonledninger mellem Redningsstationer i Jylland ere blevne forøgede med et Kabel over Thyborøn Canal med Tilslutning af Landleddninger fra Vester Agger til Canalen og fra denne til Thyborøn, hvorhos der er anbragt Telefonapparat i Sønder Vornpør. Længden af det norske Redningsvæsens Telefonledninger udgjorde den 31 Marts 1894 ca. 46 $\frac{1}{2}$ Mil. Omkostningerne ved det samlede Anlæg have udgjort 74 699 Kr. 66 Øre.

Telefonapparater forefindes ved Skagen, Gl. Skagen, Ronnerød, Kandestederne, Skiveren, Tværsted, Uggerby, Lilleheden, Hirtshals Fyr, Nørre Tornby, Skallerup, Lønstrup, Lyngby, Løkken, Grønhøj, Pirupshvarre, Blokhus, Rødhus, Slettestrand, Thorupstrand, Lildstrand, Kæret, Vigsø, Hanstholm, Hanstholm Fyr, Hanstholm Signalstation, Skovhuset, Klitmøller, Vangsaa, Nørre Vornpør, Sønder Vornpør, Steenbjerg, Lyngby, Hvidbjerg, Lodbjerg Fyr, Vester Agger, Taabel, Thyborøn Canals Nordside, Thyborøn, Knopper, Flyvholm, Lemvig (hos Bestyreren), Liløre, Ferring, Bovbjerg Fyr, Tuskjær, Thorsminde, Fjand, Vædersø, Huusby Klit, Søndervig, Vesterø og Vesterø Havn.

Foruden Vedligeholdelsesarbejder ved tidligere anlagte Veie er der anlagt en Overkjørsel mellem Stationen Nørre og Søndre Vornpør, Broerne ved Slettestrand ere blevne ombyggede, og tvende nye Broer ere blevne byggede over den i Nærheden af Redningsstationen Thorupstrand beliggende Canal ved Klim Strand og over den i Canalen løbende Bæk.

I Finantsaaret er der af Statskassen til Redningsvæsenet anvendt et Beløb af 138 832 Kr. 04 Øre.

I Aaret fra den 1 April 1893 til den 31 Marts 1894 ere ialt 77 Skibe strandede paa Kongeriget Danmarks Kyster, nemlig: Paa Kysten af Hjørring Amt 23, af Randers Amt 13, af Præstø Amt 9, af Thisted Amt 8, af Holbæk Amt 7, af Ringkjøbing Amt 6, af Maribo Amt 4, af Bornholms 2, af Odense Amt 2, af Svineborg Amt 2 og paa Kysten af Sorø Amt 1, ialt 77.

Af disse ere 31 totalt forliste, og 46 senere komne af Grund. Af de strandede Skibe vare 20 danske, 13 svenske, 13 norske, 11 tyske, 11 engelske, 2 hollandske, 2 franske, 2 finske, 1 russisk, medens Nationaliteten for 2 Skibes Vedkommende ikke har kunnet oplyses.

Fra 51 Fartøier bleve Besætningerne reddede ved egen Hjælp, fra 13 ved privat Assistance, fra 1 dels ved egen Hjælp, dels ved Redningsapparaterne, og fra 8 ved Redningsapparaterne alene. 3 Skibe vare uden Besætnings Medfølge.

Forsaavidt Tallet paa de strandede Skibes Besætninger har kunnet oplyses, hvilket imidlertid ikke har været muligt for 19 Skibes Vedkommende, er der ved de indtrufne Strandinger reddet 479 Personer, herunder indbefattet Besætningerne, 39 Mand fra 13 Fiskerbaade, som optoges i Redningsbaadene fra Lilleheden, Løkken, Nørre Thornby, Lønstrup, Klitmøller, Nymindegab, Liløre og Tuskjær, nemlig ved egen Hjælp 297, ved privat Assistance 49, ved Redningsapparaterne 133.

Af de ved Hjælp af Redningsapparaterne frelste ere 96 bjergede ved Redningsbaadene, 37 ved Raketapparaterne.

Redningsapparaterne have været satte i Bevægelse i Anledning af 44 indtrufne eller befrygtede Strandinger; i 20 Tilfælde ere Skibbrudne blevne reddede ved Hjælp af Redningsmandskaberne.

Fra Island.

Veiriget har i 1894 været meget smukt og mildt, med kun lidt eller ingen Regn; det har i Mands Minde været en enestaaende Sommer, først i Slutningen af December indtraf der orkanagtige Storme med Snefog og 8 à 10° Kulde.

Resultatet af Fiskeriet har i 1894 gennemgaaende været tilfredsstillende, men skulde man med Tryghed se Fremtiden imøde, maatte der dog sendes flere Dampere end hidtil derop, ligeledes burde der oprettes et Depot for Kul og Is paa en af de islandske Vestfjorde. Man vilde herved spare betydeligt i Kulforbruget, idet man da kun behøvede at sende enkelte Skibe til de europæiske Markeder med Fangsten, medens de andre kunde blive ved Island i hele Fisketiden.

Torskefiskeriet drives i stor Udstrækning af Islænderne. Ganske vist egner dette Fiskeri sig i mange Maader bedst for Befolkningen og vil ogsaa i Fremtiden være Islands vigtigste Fiskeri; men ved Siden deraf kan der drives adskilligt andet: Fjorden vrimler af Rødspætter, Elvene af Lax og Ørred, og udfor Kysterne findes store Masser af Helleflynder. Naar man betænker, at Helleflynderfiskeriet kan betale Omkostningerne ved at sende Dampskibe fra England til Island, kan der ikke være Tvivl om, at dette Fiskeri i langt højere Grad end hidtil maa kunne udnyttes af Befolkningen, hvis Driftsomkostninger jo er langt mindre.

Ogsaa Fjordfiskeriet maa kunne udvikles betydeligt, navnlig hvis der kunde indføres bedre og mere tidssvarende Redskaber.

Den danske Regjering har paatænkt i Aaret 1895 blandt andet at sende en Undersøgelsesexpedition til de islandske Farvande, hvilken Foranstaltning i særlig Grad vilde kunne komme de islandske Fiskere tilgode. En bedre Kortlægning og nøiagtigere Undersøgelse af de Island omgivende Farvande var dog ligesaa nødvendig, bl. a. for at man kunde slippe for at tage engelske Fiskere ombord, for at drage Nytte af deres Erfaringer og Kjendskab til Grunde og Banker.

De forenede Rigers Viceconsul i Akureyri meddeler, at Sildefiskeriet, der i Øfjorden, sikkert havde givet et stort Udbytte, dersom det havde været drevet med Noter; der var kun et Dampskib fra Haugesund, som fiskede med Not ca. 3 000 Tdr. Sild, ellers blev der kun fisket med Garn af Baad-fiskere i Fjorden i Oktober og November Maaned.

Af levende Faar ere udførte fra hele Island til England og Skotland opimod 60 000 Stk., som gjennemsnitlig er betalt med 14 à 15 Kr. pr. Stk. Der er saaledes kommet endel kontante Penge ind i Landet.

Den gode og milde Sommer har ligeledes bevirket, at Græshøsten er lykkedes ualmindelig godt, saa at der neppe kan blive Tale om Fodermangel, selv om Vinteren bliver lang og streng.

Af Love vedkommende Handel og Skibsfart have følgende i Aaret 1894 opnaaet kongelig Stadfæstelse, nemlig:

- 1) Lov af 13 April om Tillæg og Forandring i Lov af 4 November 1881 om Udførselsafgift af Fisk og Tran m. m.
- 2) Lov af 13 April om Autorisation af Handelssted paa Svalbardseyri.
- 3) Bekjendtgjørelse af 9 November om afsluttet Handels- og Skibsfarts-Konvention mellem Kongerigerne Danmark og Spanien.
- 4) Bekjendtgjørelse af 10 November om den Danske National Banks Indkaldelse af de danske blaa 10 Kr. Sedler.

Paa Althinget var under Drøftelse Anlægget af en Jernbane paa Sydlandet. Sagen blev henvist til et Udvalgs nærmere Behandling, men da intet af Kommissionens Medlemmer havde set eller kørt paa en Jernbane, kvaltes Forslaget efter at have været under Debat i fire Dage. Heller ikke Sagen angaaende en regelmæssig Kystfart har havt Fremgang; den staar omtrent paa samme Standpunkt som før Althingets Sammentræden.

En Lov, der bestemmer, at de paa Island handlende Kjøbmænd skulle have fast Bopæl i Landet, blev i 1894 vedtagen af Althinget.

Sundhedstilstanden har været god efter at Influentaen havde raset ud i Juni Maaned.

Emigrationen til Amerika var meget ubetydelig, og der kom ikke faa Islændere tilbage fra Amerika i 1894.

Under Aaret 1894 hidførtes til Danmark: Saltet Sild 23 237 Cnt., tørret og tørsaltet Fisk 52 898 Cnt., fersk Fisk 65 Cnt., Ansjoser etc. 350 Cnt., Kjød 20 162 Cnt., Talg 2 308 Cnt., Tran 14 959 Cnt., Uld 10 982 Cnt., Heste 4 Cnt., Faar 1 Cnt.

Kjøbenhavns Frihavn.

Den 9 November 1894 aabnedes Kjøbenhavns Frihavn for den almindelige Trafik.

Denne Begivenhed er egnet til at blive epokegjørende i Danmarks kommercielle Historie, om det bliver i en Udstrækning som modsvarer Beregningerne paa og Omkostningerne for dette Arbejde, vil Fremtiden vise.

Længe har Spørgsmaalet om en Frihavn været drøftet og man har her ved fremfor alt taget i Betragtning denne Stads, for en saadan Institution, heldige Beliggenhed med Hensyn til Transithandelen mellem Nord- og Østersølandene paa den ene Side og Vest-Europa og Amerika paa den anden Side, ligesom man ogsaa haabede herigjennem at kunne møde den stærke Konkurrence, som i Særdeleshed fra Tyskland truede Danmarks Handelsstilling. Siden Tyskland besluttede at anlægge Nord—Østersøkanalen, og Hamburgs Frihavn i Slutningen af 1880 aabnedes, blev dette Spørgsmaal mere paa-trængende og Kravet om dets Løsning stærkere.

Den almindelige Mening indenfor de deri interesserede Kredse fandt i en saadan Institution den eneste Udvei til at bevare og hjælpe Landets relativt betydelige kommercielle Interesser; thi der var nemlig Fare for, at den Transithandel, som hidtil var gaaet over Kjøbenhavn, i modsat Fald i Betragtning af Kjøbenhavns daarlige Havneforhold i Stedet for at tiltage og udvikles skulde blive forlagt til Tysklands Frihavne ved Nordsgen, samt at den Skibsfart, som besørgede denne Trafik, skulde drages gennem oven-nævnte Kanal.

I denne Anledning fremlagde Regjeringen i Rigsdagssamlingen 1889—90 et Forslag til Lov om Anlæg af en Frihavn ved Kjøbenhavn.

Det sent indkomne Forslag forkastedes; men man naaede dog at drøfte Hovedbetingelserne for Spørgsmaalets Løsning, og paa dette Grundlag fremlagde Regjeringen ved næstfølgende Rigsdagssamling et nyt betydeligt omarbejdet Forslag, hvilket i Begyndelsen af Aaret 1891, med adskillige Forandringer og Tillæg, blev vedtaget af begge Rigsdagens Thing.

Gjennem kongelig Sanktion den 31 Marts 1891 blev Rigsdagens Beslutning Lov.

Hovedindholdet af denne Lov er følgende: For Kjøbenhavns Havnevæsens*) Regning anlægges en Frihavn, som skal udgjøre en Del af Kjøbenhavns Havn, og hvis Omraade med Hensyn til Told- og Produktionsafgift skal betragtes som Udland. For at dette Havneanlæg skal komme til Udførelse, maa der, inden 4 Maaneder fra den Dag Loven træder i Kraft være dannet et Aktieselskab med en Aktiekapital af mindst 4 000 000 Kroner, hvilket Selskab, mod at erholde overdraget Driften af Frihavnen i 80 Aar og mod i samme Tidsrum at oppebære de i denne forefaldende Bolværkspenge, skal paatage sig at tilveiebringe og vedligeholde alt det, som fordres til Frihavns formaaletjenlige Udstyrelse, saaledes Opførelse af Pakhuse, Kraner o. s. v.

Ved Koncessionen, som af Indenrigsministeren udfærdiges for nævnte Selskab, fastsættes, — dels at Selskabet skal have sit Hjemsted i Kjøbenhavn og at dets Bestyrelses Medlemmer skal have dansk Indfødsret, dels at af hvert Aars Nettoudbytte Halvdelen skal tilfalde Havnevæsenet og Halvdelen Selskabet, indtil sidstnævnte, af sin i Anlægget anbragte Kapital, har faaet 4 % (= 160 000 Kroner); eventuelt derefter resterende Overskud fordeles i Forholdet 4:1 mellem Havnevæsenet og Selskabet, indtil Havnevæsenet ligeledes har faaet 4 % af sin hele i Anlægget indskudte Kapital; eventuelt yderligere Overskud fordeles lige mellem begge Interessenterne.

For de Obligationer, som Havnevæsenet udsteder for at tilveiebringe Midler til Anlæg af Frihavnen, garanterer Staten for et Beløb af 8 000 000 Kroner. Frihavnen fritages for alle Skatter og Afgifter til Staten. Samme Begunstigelse tilkommer ogsaa Aktieselskabets paa Frihavns Grund opførte Bygninger, ligesom disse ogsaa fritages for den saakaldte Arealsskat til Kjøbenhavns Kommune. Afgifterne i Havnen (saavel Frihavnen som Toldhavnen, tildels ophæves, tildels nedsættes. Bolværkspenge opkræves vedvarende efter de for Kjøbenhavns Havn gjældende Forskrifter. Kjøbenhavns Havneraad forøges med 4 Medlemmer, hvoraf hvert af Rigsdagens Thing vælger 2. For de Varer, som modtages til Lagring i Aktieselskabets Pakhuse i Frihavnen, kan Selskabet udstede Oplagsbeviser og Garantibeviser (Warrants). De paa Frihavnsomraadet fremstillede Produkter eller oplagte Varer, skulle ved Indførsel til dansk Toldomraade være underkastede de efter den almindelige Toldtarif gjældende Bestemmelser.

*) I Modsætning til Forholdene i det øvrige Danmark, hvor Havnene nærmest ere kommunale Institutioner, betragtes Kjøbenhavns Havnevæsen som en selveiende juridisk Person, der sorterer under Indenrigsministeren og hvis Forvaltning forestaaes af den saakaldte Havneforvaltning. Kjøbenhavns Havneraad, af hvis 12 Medlemmer 2 vælges af Regjeringen, 6 af Borgerrepræsentationen, 2 af Landsthinget og 2 af Folkethinget, har overfor Indenrigsministeren kun en raadgivende Stemme i Havnevæsenets Anliggender.

Paa Frihavnsomraadet maa der ikke uden Lovgivningsmagtens Samtykke anlægges Fabrikker til Tilvirkning af Kunstgjødning og Margarine, ei heller Bogtrykkerier eller Bogbinderier.

Da det i sidstnævnte Lov omtalte Aktieselskab, allerede den 25 April 1891, konstitueredes, og de for Lovens fremtidige Bestaaende af Lovgivningsmagterne stillede Betingelser saaledes vare opfyldte, kunde man strax paabegynde Værket.

I Koncessionen for Kjøbenhavns Frihavns Aktieselskab af den 27 April 1892 gives detaillerede Forskrifter om Fordelingen af Arbeidet mellem Havnevæsenet og Aktieselskabet.

Af denne Koncessions mere bemærkelsesværdige Bestemmelser maa adskillige anføres.

Alle Omkostningerne ved Toldopsynet i Frihavnen afholder Staten.

Efter 25 Aars Forløb har Staten Ret til, — hvilket er en Indskrænkning i det ovennævnte Selskab efter Loven tilkommende Privilegium paa Driften af Frihavnen i 80 Aar — efter særlig angivne Regler, til enhver Tid at fordre Selskabets samtlige Eiendomme og dets Reservefond overdragne til sig eller til Kjøbenhavns Havnevæsen. Efter Aktieselskabets Bestyrelsesmedlemmers større eller mindre Antal forøger Indenrigsministeriet dette med 1 eller 2 Medlemmer, ligesom Indenrigsministeriet ogsaa udnævner 1 af de 2 Revisorer, som aarlig reviderer Selskabets Regnskaber.

Indenrigsministeriet, hvor ogsaa de over Aktieselskabets Bestyrelse indgivne Klager afgjøres, kan af Selskabet forlange sig meddelt enhversomhelst Oplysning om Frihavnens Drift; prøver de mellem Selskabet og Private indgaaede Kontrakter om Leie af Jord paa Frihavnsomraadet; udfærdiger Tariffer og Taxter o. s. v.

Med Undtagelse af $2\frac{1}{2}$ Maaned i Begyndelsen af 1893, hvor Arbeidet paa Grund af den haarde Vinter var standset, har dette uafbrudt staaet paa i de $3\frac{1}{2}$ Aar, som ligger mellem Paabegyndelsen og Aabningen af Frihavnsanlægget.

De enstemmige Udtalelser fra kompetente Kredse siger ogsaa, at Arbeidet er udført med en usædvanlig Hurtighed og Energi.

Omkostningerne for Frihavnen beløber sig for Havnevæsenets Del til 14 000 000 Kroner, hvoraf 8 000 000 Kroner, som forud meddelt, ere tilveiebragte ved Udstedelse af Obligationer, for hvilke Staten garanterer i 60 Aar, 4 000 000 Kr. i Tilgodehavende for Afstaaelse til Frihavnen af den Havnevæsenet tilhørende Nordhavn samt Resten dels af Havnevæsenets egen Kasse og dels ved at udstede Obligationer paa eget Ansvar. Lægger man hertil de 4 000 000 Kr., som Frihavns-Aktieselskabet har anvendt til Havnens formaalstjenlige Udstyrelse, beløber de samlede Udgifter sig til, paa det Tidspunkt, da Frihavnen blev aabnet, alt i alt ca. 18 000 000 Kr.

For imidlertid fuldstændig at fuldføre og eventuelt udvide Frihavnen, beregnes der at Omkostningernes samlede Slutsum vil naa op til 20 à 24 Millioner Kr.

Frihavnen har 3 Vandbasiner, Nordhavnen, Mellembasinet, og det sydlige Basin. De to førstnævnte har en Dybde af 24 Fod. Den ydre Halvdel af sidstnævnte har en Dybde af 30 Fod. Den indre Halvdel er opdelt af to mindre Basiner, Øst- og Vestbasinet, den første 30, den sidste 26 Fod dyb.

Indløbet og Havnen beskyttes mod nordlige og østlige Vinde af en paa passende Maade anbragt vinkelformig Bølgebryder. Mellem Fæstningsværkerne Lynetten og Tre Kroner er ligeledes anbragt en Bølgebryder bestemt til at beskytte dels Frihavnsindløbet og dels den Del af Inderreden, som

af Langelinies Indlandskai skilles fra Frihavnen, og som nu udgjør en Del af Toldhavnen..

Det 500 Fod brede Indløb, som ligger lige mod Fortet Tre Kroner, og som i sin Fortsættelse udadtil slutter sig til Kroneløbets Seilrende, belyses af 2 Fyr, det ene visende rødt Skin paa Langeliniekaies Endepunkt, det andet paa den nordre Bølgebryders Sydspids, visende grønt Skin.

I selve Havnen er et grønt lysende Fyr anbragt ved Indseilingen til Nordhavnen og et andet grønt-hvidt-rødt lysende Blinkfyr paa det, mellem de to Dampfærgeleier, udløbende Kaiparti. For Indseilingen i Havnen tjener dette sidste Fyr i Forbindelse med det først omtalte paa Langelinie-kajen som Ledefyr.

Saalænge Farvandet i Øresund er isfrit kan Frihavnen, beskyttet som den er mod alle Vinde, og da man ikke her kjender Ebbe og Flod, under alle Veirforhold anløbes.

Frihavnen omfatter et Areal af 110 Tdr. Land dansk (122,98 Tdr. Land svensk), hvoraf 66 Tdr. er Landareal og 44 Tdr. er Vandareal. Hele Bolværks- og Kaistrækningen i Frihavnen beløber sig til 12 000 Fod.

De af Granit byggede Kaier hæver sig indtil 7 Fod over Vandets Overflade.

Toldgrænsen mod Indlandet udgjøres for største Delen af tvende, ved en 6 Fod bred Toldpatrouillevei, adskilte Jerngittere, hvoraf det ydre er 9 Fod og det indre 8 Fod høit.

Ved de to Hovedindgange ere de fornødne Toldvagthuse anbragte; ved den sydlige, særlig for Handelsomsætningen indrettede Indgang, er der tillige opført en større Toldbygning, hvor de Varer som, pr. almindelig Vogn eller pr. Jernbane, fra Frihavnen føres ind i Landet toldbehandles. Told- og Frihavnen staar i Forbindelse med hinanden dels ved en Kjørevei og dels ved et Jernbanespor, begge hørende til Frihavnsomraadet og sluttende indenfor dets Toldgrænse. Endvidere er der, til Brug for Pramme og Baade, ved den sydlige Ende af den østre Frihavnsarm anlagt en Kanal, som forbinder begge Havnene.

Man har ved Driften af de forskellige Anlæg i Frihavnen i en meget stor Udstrækning gjort Brug af og indført de nyeste tekniske Hjælpe midler og Metoder.

Saaledes anvendes paa hele Frihavnsomraadet Elektricitet som Driv- og Lyskraft. Ved Hjælp af transportable Kraner, hurtiggaaende Elevatorer samt isvrigt ved Transport paa Banespor foregaar Ind- og Afladningen med al mulig Hurtighed. Som Exempel foregaar en Losning for Lagring paa følgende Maade:

Varerne optages ved Hjælp af Kraner fra Skibets Dæk eller Last og modtages paa den umiddelbart ved Pakhuset byggede Luftperron, i en mindre paa Skinner løbende Vogn, som kjøres ind i den nærmeste Elevator, der befordrer dem til det høiere eller lavere liggende Loft, hvor Varerne skal oplægges. Skal Varerne oplægges i en anden Bygning, fører Elevatoren dem tilligemed Vognen ned i det første nærmest ved Skibet beliggende Pakhus's Kjælderetage, hvorfra Vognen igjennem en af de med Banespor forsynede Tunneller, som forbinder de forskellige Pakhuse og Oplagsskures Kjælderetager med hinanden, kjøres hen til den anden Bygnings Elevator, som derefter bringer Varerne til den for disse bestemte Plads. Pakhusene og Oplagsskurene ere saavidt mulig byggede af ildfaste Materialer; en Del af Lokalerne kan opvarmes fra et Centralvarmeapparat, heri lagres de Varer,

som kræver en ensartet Temperatur; andre af Lokalerne kan benyttes som Værksteder for Forarbejdning af Varer.

Silopakhuset, som er bygget efter amerikansk Mønster, til Lagring af Kornvarer, frembyder i Særdeleshed en Mængde nye Indretninger, ved Hjælp af hvilke Arbeidet ved Losning og Ladning kan udføres paa en meget kortere Tid end den, som tidligere efter de gamle Systemer brugtes til disse Arbejder.

Det kan bemærkes, at det saakaldte Langelinieskur, som ligger paa selve Grænsen mellem den til Udlandet hørende Frihavn og den til Indlandet hørende Toldhavn, naar de fornødne Forholdsregler iagttages, kan benyttes som Pakhus baade for Frihavnen og for Toldhavnen.

Ladning til og fra Jernbanevogne kan foregaa direkte paa alle Frihavnens Kaier. Dette kan i Særdeleshed med Hensyn til den nye Dampfærgeforbindelse med Sverige faa meget stor Betydning, idet de i Frihavnen ladede Jernbanevogne derved kunne forsendes direkte pr Bane til en hvilken som helst Plads i Sverige og Norge, hvor der er anlagt bredsporet Jernbane. Ligeledes staar Frihavnen i direkte Forbindelse med det danske Statsbanelnet, og baade Person- og Godsstation bliver anlagt umiddelbart udenfor Frihavnsomraadet.

Trafikken mellem Skandinavien og Kontinentet vil herigjennem, i en ikke ringe Grad, blive udviklet og gjort bekvemmelig.

I Frihavnen findes Mæglerkontorer, Expeditionskontor for de danske Statsbaner, Telegrafstation, Politistation, samt flere for Detailsalg af Skibsfornødenheder indrettede Lokaler.

Nedenfor anføres Taxten for Lagring i Frihavnsaktieselskabets Pakhuse og Oplagsskure.

A. Silo og Loftspakhuset.

1. For løst Korn: a. i Siloer 3 Øre 30 Dage pr. Tønde. b. paa Loft 5 Øre pr. 30 Dage pr. Tønde lagt i en Høide, der svarer til 1 Tønde pr. Kvadratfod; ønskes Kornet lagt mere spredt beregnes Pakhuseien i Forhold hertil.

2. For Korn i Sække: paa Loft 6 Øre pr. 30 Dage pr. Tønde. Pakhuseien beregnes efter det til enhver Tid oplagte Antal Tønder, dagvis med $\frac{1}{30}$ af den pr. 30 Dage fastsatte Taxt, Oplægnings- og Udleveringsdagen medregnede.

1 Tønde ansættes til: for Hvede 220 $\mathfrak{T}$ = 110 Kg.

for Hvede 220 $\mathfrak{T}$ = 11 Kg.

” Rug	}	200 $\mathfrak{T}$ = 100 Kg.
” Byg		
” Mais		
” Hørfrø		
” Havre		150 $\mathfrak{T}$ = 75 Kg.

I Siloerne modtages i Almindelighed kun Partier, hvis Størrelse er ca. 2000 Tdr.

B. Øvrige Pakhuse og Oplagsskure.

Pakhuseleie i Ører pr. 100 $\mathfrak{T}$ pr. 30 Dage.

Affald af Bomuld m. m. 4. Albumin 9. Alun 5. Ansjoser 3. Ankere 2. Apothekervarer 4. Asfalt 3. Barder 8. Bast 8. Beg 3. Ben 4. Biscuit 8. Blaar 4. Blanksværte 8. Blik 3. Blikvarer 6. Blommer, tørrede 5. Blæk 6. Bomuld i Baller 4. Bomuldsgarn, Tvist 6. Brændevin 4. Cement 3. Cho-

kolade 5. Cigarer og Cigaretter 15. Cikorierødder 6. Cykler 15. Dadler 5. Dekstrin 3. Dividivi 7. Dun 11. Eddikke 4. Egebark 6. Elefant-tænder 9. Erts 2. Fade, tomme 15. Farvestoffer 5. Farvetræ 3. Farve-ekstrakter 6. Fedt 3. Fernis 9. Fibrer 6. Figner 5. Fisk, ferske 4. Do. tørrede 7. Flasker 6. Flæsk 3. Foderkager 3. Fodtøi 8. Fosfor, amorft 5. Frugt 8. Frøsorter 4. Galanterivarer 9. Glasvarer 15. Gryn 3. Gummi 5. Guttaperka 5. Gjær 3. Gjødning, kunstig (ikke ilde-lugtende) 3. Hamp 4. Handsker 10. Harpiks 3. Hatte 15. Hestehaar 9. Honning 6. Horn 9. Huder, raa 5. Do. tilberedte 9. Humle 5. Husblas 8. Indigo 11. Instrumenter 9. Jord 3. Jute 5. Jern 2. Jernrør 3. Jerntraad 4. Jernvarer 3. Kaffe 3. Kakao 3. Kali 5. Kalkuld 6. Kamfer 6. Karbolin 4. Kartoffelmel 5. Kartofler 3. Klid 4. Klipfisk 7. Do. i Kasser 4. Klorkalk 5. Klude 9. Kognak 4. Kokosgarn 9. Korender 5. Kork 14. Korte Varer 6. Kraduld 9. Kridt 6. Kryderier 6. Krølhaar 9. Kurvearbeide 9. Kjød 3. Ledningstraad 3. Ler 6. Lervarer 6. Lim 8. Limlæder 6. Linoleum 8. Lys 4. Læder 9. Maatter 6. Malt 4. Mandler 5. Manufakturer 10. Margarine 5. Marmor 2. Maskiner og Maskindele 14. Mel 3. Metaller 2. Metalrør 3. Mineralier 2. Mineralvande 4. Møbler 9. Møllesten 3. Nødder 8. Olie 3. Ost 7. Palme-kjærner 4. Papir i Baller 4. Paraffin 4. Parfumerier 6. Pianoer 9. Piassava 9. Pimpsten 4. Porcelæn 7. Potaske 5. Punsch 4. Ris 3. Risaffald 3. Rom 4. Rosiner 5. Sago 5. Salpeter 2. Salt 2. Sardiner 4. Seildug 6. Sengefjær 11. Sennep 4. Sild 4. Silke 14. Sirup 5. Skifer 3. Skind, raa 5. Do., tilberedte 9. Skinner 2. Skrivpapir 6. Smør 5. Soda 5. Spanskør 5. Speilglas 6. Spillekort 7. Spirituosa 4. Stennødder 4. Stifter 2. Stivelse 3. Støbejernsvarer 5. Succade 6. Sukker 3. Svampe 15. Svedsker 5. Svinebørster 6. Svovl 3. Sydfrugter, friske 8. Symaskiner 14. Sæbe 4. Sække 8. Tagpap 7. Talg 3. Tagpeter 8. Tarme 7. The 8. Tjære 3. Tobak 5. Tougværk 8. Tran 3. Træmasse 2. Træuld 5. Trævarer 9. Tændstikker 9. Tæpper 10. Tøndestaver 8. Tørvesmuld 3. Uld 9. Uldgarn 9. Vaaben 7. Vegetabilske Haar 5. Vin 4. Vindruer 5. Vinduesglas 6. Voks 4. Æbler, tørrede 5. Æg 5. Ærter 3. Øl 4. Østers 4.

For Varer, som her ikke ere nævnte, beregnes Pakhusleie efter den Takst, der er anført for den nærmest beslægtede Varesort.

Desforuden findes detaillerede Takster for Arbeide saavel med Hensyn til Varer i Almindelighed som særskilt for Træ og Kul, fremdeles for Transporter, for Brug af Selskabets Redskaber, for Drivkraft og Lys m. m.

Som forud meddelt indeholder Loven af den 31te Marts 1891 flere nye Bestemmelser om Afgiftsforholdene i Kjøbenhavns Havn.

Samtidig med at Frihavnen aabnedes bortfaldt her ligesom i Danmarks øvrige Havne den af Staten med 50 Øre pr. Registerton opkrævede Skibsafgift. Betræffende Kjøbenhavns Toldhavn ophævedes endvidere Havneafgiften for udgaaende, og Havneafgiften for indgaaende Skibe i udenrigs Fart nedsattes fra 40 til 30 Øre pr. Registerton. I Frihavnen hvor en saadan Havneafgift, som principiel stridende mod Hensigten med en saadan Institution, ikke kunde ansættes, skulde i Stedet for opkræves en mod denne svarende Afgift af de Varer som fra Frihavnen indførtes til Toldomraadet. I Toldhavnen skulde der saaledes betales en Skibet respective Rederiet rammende Afgift, medens der i Frihavnen skulde opkræves en Varerne respective Modtageren paahvilende Afgift.

For at bringe disse Forhold i Overensstemmelse med hinanden saa

Indenrigsministeren sig foranlediget til at benytte sig af den ham i ovennævnte Lov givne Bemyndigelse til, om saadant ansaaes for nødvendigt, at omsætte Havneafgiften af Skibe for indgaaende i Toldhavnen til en Vareafgift, svarende til den som opkrævedes i Frihavnen.

Efter at Bekjendtgjørelse herom er udstedt den 30te Oktober 1894, ere saaledes alle Skibs- og Havneafgifter i Københavns Told- og Frihavn nu bortfaldne, og kun for Varer, som fra disse gaar ind i Landet betales en Afgift af 30 Øre pr. Registrerton beregnet efter Bestuvningsreglementet.

Det maa dog her bemærkes, at der for det saakaldte Omladningsgods, som indgaar i Toldhavnen, ingen Vareafgift betales, naar Varerne atter inden Forløbet af 30 Dage udføres.

Bolværkspengene opkræves vedvarende efter den gamle Takst.

Følgende Tabel angiver for de vigtigste Varer dels den Mængde, som der efter Bestuvningsreglementet beregnes for saadanne pr. Registrerton, og dels den Afgift som der ved disses Indførsel i Landet opkræves for en bestemt Mængde:

Varerne.	Mængde pr. Registrerton.	Afgiften beregnet pr.	Afgiftens Størrelse.
			Øre.
Klude	1 400 Pd.	100 Pd.	2.1
Klid, alle Slags	13 Tdr.	1 Td.	2.3
Bark, Blade, Blomster, Bær, Urter, Frø, Rødder og Træarter for Apotheker	1 500 Pd.	100 Pd.	2
Lakritssaft	1 000 -	100 -	3
Aske, alle Slags samt Soda og Alkali .	1 700 -	100 -	1.8
Bast, Cocostrevler, Fibre og Piasava .	2 500 -	100 -	1.2
Ben, Kreaturben	800 -	100 -	3.75
Benpulver og Benstøv (Benmel) . . .	1 800 -	100 -	1.7
Blegpulver og Klorkalk	1 600 -	100 -	1.9
Bomuld	1 600 -	100 -	1.9
Drikkevarer, alle Slags samt Eddike paa Flasker i Kasser og Kurve	900 -	100 -	3.3
Faar, Geder, Bukke og Lam	1 000 -	100 -	3
Heste	4 Stkr.	Stk.	7.5
Føl	1 Stk.=2 T.	-	60
Hornkvæg og Kalve	1 Stk.	-	30
Svin	1 -	-	30
Grise	3 -	-	10
Fisk, levende	6 -	-	5
— fersk	2 600 Pd.	100 Pd.	1.15
— tørret og tørsaltet (ikke Klipfisk)	2 000 -	100 -	1.5
— Ansjoser	1 100 -	100 -	2.7
Vildt	2 100 -	100 -	1.4
Fjer og Dun	1 000 -	100 -	3
Kløverfrø samt Raps- og Roefrø . . .	500 -	100 -	6
Hørfrø	2 600 -	100 -	1.15
Andet Frø	2 200 -	100 -	1.4
Bark	2 000 -	100 -	1.5
	1 500 -	100 -	2

Varerne.	Mængde pr. Registrerton.	Afgiften beregnet pr.	Afgiftens Størrelse.
			Øre.
Vindues- og Speilglas, Tagpander, Patent- glas til Fyr og Skibe	2 500 Pd.	100 Pd.	1.2
Bouteiller og Flasker	1 000 -	100 -	3
Andre Glasvarer	800 -	100 -	3.75
Beg, alle Slags	1 900 -	100 -	1.6
Tjære	7 Stkr. $\frac{1}{1}$ T.	$\frac{1}{1}$ Tdr.	4.3
	12 - $\frac{1}{2}$ -	$\frac{1}{2}$ -	2.5
	I andre Fst.		
	2 600 Pd.	100 Pd.	1.15
Halm, Hø og tørret Tang samt Hakkelse	500 -	100 -	6
Hamp, uheglet og heglet	1 100 -	100 -	2.7
Hør	1 400 -	100 -	2.1
Is i Blokke	2 300 -	100 -	1.3
Pottemagerarbeide	700 -	100 -	4.3
Stentøi, Fajance, Porcellæn og Biscuit .	1 000 -	100 -	3
Lerrør, alle Slags, samt Retorter . .	1 500 -	100 -	2
Kaffe	2 400 -	100 -	1.25
Kork og Korkspaaner	500 -	100 -	6
Korkpropper	300 -	100 -	10
Korn og Kornvarer samt Bælgfrugter: uformalede:			
Boghvede og Byg {løst.	15 Tdr.	Td.	2
i Emb. (Sække)	12 $\frac{1}{2}$ -	-	2.4
	10 -	-	3
Bønner og Linser	2 500 Pd.	100 Pd.	1.2
i Sække	11 Tdr.	Td.	2.75
	11 -	-	2.75
Ærter og Vikker.	16 $\frac{1}{2}$ -	-	1.82
i Sække	12 $\frac{1}{2}$ -	-	2.4
	12 -	-	2.5
Havre og Malt	11 $\frac{1}{2}$ -	-	2.61
i Sække	13 -	-	2.31
	12 $\frac{1}{2}$ -	-	2.4
formalede:			
Boghvedegryn.	2 100 Pd.	100 Pd.	1.4
Byggryn og Havregryn	2 300 -	100 -	1.3
Trækul	40 Kbf. eller	Kbfd.	0.75
	1 200 Pd.	100 Pd.	2.5
Stenkul	10 $\frac{2}{7}$ Td.	Td.	2.9
Lys, alle Slags	2 100 Pd.	100 Pd.	1.4
Bomulds- og Linnedgarn	1 200 -	100 -	2.5
Lærred samt Seildug og Ravndug . .	1 900 -	100 -	1.6
Sække	1 500 -	100 -	2
Uldgarn	800 -	100 -	3.75
Uld-Manufakturvarer	1 000 -	100 -	3
Mælk og Fløde	1 200 Pot.	100 Pot.	2.5
Stentagpap	2 200 Td.	100 Pd.	1.4
andet Papir	2 000 -	100 -	1.5

Varerne.	Mængde pr. Registrerton.	Afgiften beregnet pr.	Afgiftens Størrelse.
			Øre.
Papirmasse eller Træmasse	1 500 Pd.	100 Pd.	2
	10 St. $\frac{1}{1}$ Td.	$\frac{1}{1}$ Td.	3
	18 - $\frac{1}{2}$ -	$\frac{1}{2}$ -	1.7
Smør	24 - $\frac{1}{3}$ -	$\frac{1}{3}$ -	1.25
	30 - $\frac{1}{4}$ -	$\frac{1}{4}$ -	1
	48 - $\frac{1}{8}$ -	$\frac{1}{8}$ -	0.6
I andre Emballager	2 000 Pd.	100 Td.	1.5
Sten, raa og tildannede:			
Bloksten, Graasten, Brosten, samt	17 Kbfd.	Kbfd.	1.76
Møllesten, Slibesten og Fliser	2 600 Pd.	100 Pd.	1.15
	30 Kbfd.	Kbfd.	1
Gibbssten	2 600 Pd.	100 Pd.	1.15
	35 Kbfd.	Kbfd.	0.86
Kalksten	2 600 Pd.	100 Pd.	1.15
	31 Kbfd.	Kbfd.	0.97
Kridtsten	2 600 Pd.	100 Pd.	1.15
	23 Kbfd.	Kbfd.	1.3
Sandsten	2 600 Pd.	100 Pd.	1.15
	$7\frac{1}{2}$ Td.	Td.	4
Cement	2 600 Pd.	100 Pd.	1.15
The	1 500 -	100 -	2
Tobak og Tobakssurogater:			
Blade og Stilke	1 300 -	100 -	2.3
Røgtobak	1 700 -	100 -	1.8
Cigarer	900 -	100 -	3.3
Tømmer og Træ:			
Brændeved à 2 Fod (andre Længder forholdsvis)	1 Favn	Favn	30
Flodholt	425 Pd.	100 Pd.	7.1
Vidier, alle Slags	350 -	100 -	8.6
Ege-Trælast, høvlet og uhøvlet . .	40 Kbfd.	Kbfd.	0.75
Andre Træsorter, høvlet og uhøvlet	45 -	-	0.67
Staver og Bundstykker af Eg . .	1 900 Pd.	100 Pd.	1.6
— — — — — Furre . .	1 500 -	100 -	2
Lyng og Riskoste samt Trætraad .	680 -	100 -	4.4
Tændstikker	850 -	100 -	3.5
	40 Kbfd.	-	0.75
Tørv	eller 1 Læs	-	30
Uld, almindelig og Kradsuld	700 Pd.	100 Pd.	4.3
Æg	900 -	100 -	3.3
Transitgods med ubekendt Indhold .	2 000 -	100 -	1.5
Varer som henhører under forskellige Afgiftssatser, naar de er pakkede i samme ydre Emballage	2 000 -	100 -	1.5

Til Sammenligning mellem Omkostningerne i Kjøbenhavn Havn før og efter Frihavns Aabning meddeles følgende, for saavel et Dampskib paa 500 Registerton som for et Seilskib af samme Drægtighed, af Mæglerfirmaet Petersen, Møller & Hoppe opgjorte

Proforma Regninger.

Før Frihavns Aabning.

Skibs-Omkostninger for 1 Dampskib (svensk eller norsk)
drægtig 500 Tons Register fuldt ladet.

		Kr.	Øre.	Kr.	Øre.
1894 Novbr. 1.	Indklarering fra				
	Skibsafgift	250	00		
	Havneafgift.	208	33		
	Diætpenge til Toldvæsenet	32	00		
	Bolværkspenge for Losningen offentlig	83	33		
	Provision for Klareringen	66	67	640	33
	Udklarering til				
	Havneafgift.	41	66		
	Provision for Klareringen	33	33	74	99
		Kr.		715	32
	Lodspenge for Indkommende fra Renden (Vintertaxt)		Kr.	25	20
	(Sommertaxt Kr. 18,90).				
	Lodspenge for Udgaende til Renden 12' (Vintertaxt)		"	20	16
	(Sommertaxt 15,12) ?				
	Consulat-Gebyr		"	31	75
	Karantænebetjenten		"	1	"
	Trosseføring		"	5	"
	Brevporto & Smaaudgifter		"	2	50
	Certepartier & Stempel		"	1	00
				801	93

Efter Frihavnens Aabning.
Skibs-Omkostninger for 1 Dampskib (svensk eller norsk)
drægtig 500 Tons Register, fuldt ladet.

		Kr.	Øre.	Kr.	Øre.
1894 Novbr. 10. ved privat Kr. 125.	Indklaring fra				
	Diætpenge til Toldvæsenet	32	"		
	Bolværkspenge for Losningen offentlig	83	33		
	Provision for Klareringen	66	67	182	"
	Udklarering til				
	Provision for Klareringen	33	33	33	33
		Kr.		215	33
	Lodspenge for Indkommende fra Renden (Vinter- taxt	Kr.		25	20
	(Sommertext 18.90).				
	Lodspenge for Udgaende til Renden (Vinter- taxt) 12'	"		20	16
	(Sommertext 15.12).				
	Consulat-Gebyr	"		31	75
	Besigtigelse ? 10 à 20 Kr.				
	Karantænebetjenten	"		1	"
	Trosseføring	"		5	"
	Brevporto og Smaaudgifter	"		2	50
	Stempel til udgaende Bevilling	"		1	"
		Kr.		301	94

Før Frihavnens Aabning.
Skibs-Omkostninger for 1 Seilskib (svensk eller norsk)
drægtig 500 Tons, fuldt ladet.

		Kr.	Øre.	Kr.	Øre.
1894 Novbr. 1. ved privat Kr. 125.	Indklarering fra				
	Skibsafgift	250	"		
	Havneafgift	208	33		
	Bolværkspenge for Losningen offentlig	83	33		
	Provision for Klareringen	66	67	608	33
	Udklarering til				
	Havneafgift.	41	66		
	Provision for Klareringen	33	33	74	99
		Kr.		783	32
	Lodspenge for Indkommende fra Renden Vinter- taxt 17'	Kr.		29	40
	(Sommertext 22.05).				
	Lodspenge for Udgaende til Renden (Vinter- taxt 12') Sommertext 15.12)	"		20	16
	Dampbaaden for Indkommende, Vintertext	"		90	"
	" Udgaende	"		30	"
	Consulat-Gebyr	"		31	75
	Karantænebetjenten	"		1	"
	Brevporto og Smaaudgifter	"		2	50
	Stempel til udgaende Bevilling	"		1	00
		Kr.		989	13

Efter Frihavns Aabning.

Skibs-Omkostninger for 1 Seilskib (svensk eller norsk)
drægtig 500 Tons Register, fuldt ladet.

		Kr.	Øre.	Kr.	Øre.
1894 Novbr. 10. ved privat Kr. 125.	Indklarering fra				
	Bolværkspenge for Losningen offentlig	83	33		
	Provision for Klareringen	66	67	150	”
	Udklarering til				
	Provision for Klareringen	33	33	33	33
		Kr.		183	33
	Lodspenge for Indkommende fra Renden, Vinter- taxt Kr.			29	40
	(Sommertaxt 22.05).				
	Lodspenge for Udgaende til Renden (Vinter- taxt) 12' ”			20	16
	(Sommertaxt 15.12).				
	Dampbaaden for Indkommende ”			90	00
	” Udgaende ”			30	00
	Consulat-Gebyr ”			31	75
	Karantænebetjenten ”			1	”
	Brevporto & Smaaudgifter ”			2	50
	Stempel til udgaende Bevilling ”			1	”
		Kr.		389	14

Skibene antages ikke at være gaaede gennem Knippelsbro, for hvis Passerende Afgiften er bibeholdt efter den gamle Taxt.

Paragraf 11 i Loven af d. 31te Marts 1891 om Anlæg af en Frihavn ved Kjøbenhavn m. m. 1ste Stykke har følgende Ordlyd:

„De Varer som modtages til Lagring i de Pakhuse i Frihavnen, der tilhøre det i § 3 ommeldte Aktieselskab, skulle uden Overlevering eller Forevisning af andet end Prøver af Varerne kunne gøres til Gjenstand for Omsætning, Pantsættelse, Brandforsikring og deslige efter Oplagsbeviser og Garantibeviser (Warrants). De nærmere Bestemmelser angaaende disse Beviser, som skulle kunne transporteres uden Brug af Stempel, fastsættes ved Lov.“

Den saaledes betingede Lov om Oplags- og Garantibeviser for Varer som oplægges i Kjøbenhavns Frihavn er dateret den 30te Marts 1894.

Det turde være rigtigt her at omtale Grundreglerne i denne, for Handels- og Kreditomsætningen i Frihavnen, vigtige Lov, særlig da dens Bestemmelser, paa Grund af den nære kommercielle Forbindelse mellem Danmark og de forenede Riger, utvivlsomt ikke er uden Interesse for de Handels- og Næringsdrivende i disse sidste.

Ved Oplægning af Varer i Frihavnen kan der udstedes enten et Oplagsbevis alene eller tillige et Garantibevise. Garantibeviset kan fordres udstedt enten samtidig med eller efter Oplagsbevisets Udstedelse. Udstedelse af Garantibevise skal altid noteres paa Oplagsbeviset. Naar derfor Garantibeviset udstedes senere end Oplagsbeviset, skal dette sidste forevises for

Frihavnsaktieselskabet, som efter at have undersøgt Oplagsbevisets Indehavers lovlige Adkomst til samme paa dette gjør Notering om at Garantibevis er udstedt.

Beviserne skal indeholde enslydende Angivelse af Oplæggerens Navn, Næringsvei og Bopæl, af den oplagte Vare, enten individuelt angivet til Navn, Mængde og Mærke, samt om hvorvidt Varerne ere eller ville blive forsikrede af Selskabet for Bevisernes Indehaveres Regning; eller ogsaa (ifølge Lov af den 15de Februar 1895) kun generisk bestemt til Mængde, Art og Beskaffenhed med Ret for Aktieselskabet til i Stedet derfor at udlevere et andet Parti af samme Vare, i Mængde, Art og Beskaffenhed lig det af Oplæggeren indleverede.

Beviserne skal desforuden angive Dagen dels for Vareoplægningen og dels for Bevisudstedelsen samt forsynes med Aktieselskabets Underskrift.

Aktieselskabet bærer Ansvar for de oplagte Varer efter de almindelige Omsorgsforpligtelser betræffende Regler ved Laan.

Saaledes er Aktieselskabet fri for Ansvar for Skade som bevirkes dels ved Hændelse, som det ikke har staaet i dets Magt at afværge, saasom Krig, Oprør og Ildebrand, dels naar det er en Følge af Mangler ved Indpakningen, Varernes egen Beskaffenhed eller lignende; ligeledes bortfalder Aktieselskabets Ansvar naar Skaden er øiensynlig og den ikke paatales eller ved lovligt Syn fastslaas forinden Varerne bringes bort. Derimod er Selskabet ansvarligt for Skade som foraarsages ved dets Personales Feil eller Forsømmelse eller ved Mangler ved dets Bygninger og Maskiner, ligeledes er Selskabet ansvarligt for Skade som er bevirket ved en ved Oplæggelsen foreliggende let kjendelig Mangel ved Varernes Indpakning, dersom det undlader at gjøre Bemærkning herom paa Oplagsbeviset og paa Garantibeviset.

Oplags- og Garantibeviserne kunne overdrages ved Transport til bestemt Person eller in blanco til Ihændehaven.

Den som paa denne Maade med lovlig Adkomst har faaet disse Beviser i Hænde, er, i sin Ret til de deri angivne Varer, beskyttet mod enhver, forsaavidt han ved Erhvervelsen har været i god Tro og ikke har handlet med grov Ugtsomhed.

Denne Retsbeskyttelse gjælder ogsaa mod den som havde bedre Ret end Oplæggeren, idet Selskabet, som overfor tredie Mand staar til Ansvar for Rigtigheden af det i Oplags- og Garantibeviserne opgivne, og hvem det derfor paaligger nøie at undersøge Oplæggerens Adkomst til Varerne, i Tilfælde af at det har udvist Forsømmelse i denne Henseende, til Slutning paadrager sig Ansvar til Skadeserstatning; ellers staar Oplæggeren til Ansvar herfor.

Overdragelse af Oplagsbeviset giver Eiendomsret over de i samme angivne Varer. Ved Overdragelse af Garantibeviset stiftes Panteret. I sidstnævnte Tilfælde af Overdragelse skal, for at Overdragelsen skal være lovlig, Garantibeviset forsynes med en af Pantsætteren underskreven Angivelse af Laanets Stiftelsesdag og Beløb, den betingede Rente, Forfaldsdagen samt Pantsætterens Navn, Næringsvei og Bopæl. I Overensstemmelse med Hovedreglen om, at alt, som efter Bevisernes Udstedelse paaføres det ene Bevis, ogsaa, under Rubrik Gjenpart skal paaføres det andet, bliver en lignende Angivelse at paaføre Oplagsbeviset. Derefter paaser Aktieselskabet, under Ansvar overfor godtroende Erhververe, ovennævnte Angivelser Rigtighed, samt forsyner Beviserne med Vidnesbyrd herom. Forøges eller forandres paa anden Maade Laanet, eller Garantibeviset, efter at der er kvitteret paa

det for et tidligere Laan, paa ny benyttes til Pantsætning, bliver samme Fremgangsmaade at benytte.

Den paa denne Maade stiftede Panteret gaar forud for den enhver Indehaver af Oplagsbeviset tilkommende Ret, d. v. s. inden denne med fuld Eiendomsret kan disponere over Varerne.

Ved Udlevering af Varerne, for hvilke Aktieselskabet har Ret til at fordrø Betaling for Oplægning, Transport, Brandforsikring samt andre for Godsets Bevarende gjorte Udlæg, skal baade Oplags- og Garantibeviset, — saafremt Garantibeviset er udstedt, — som en Følge af det mellem disse for-annævnte Prioritetsforhold, forevises. Fra denne Regel gives følgende Hoved-undtagelser:

1. Kan Ihændeoverhaveren af Oplagsbeviset ikke faa Leilighed til at benytte sig af sin Ret til, mod Indbetaling af Pantegjældens Beløb med Renter til Forfaldsdagen, at erholde det med Kvittering forsynede Garantibevis tilbageleveret af dets Indehaver, som enten paa Grund af at han ikke har Bopæl i Kjøbenhavn, eller selv om han har det, ikke har været at træffe der, eller som Følge af at han vægrer sig ved, at udlevere Garantibeviset, umuliggjør denne Handling, staar det Indehaveren af Oplagsbeviset frit for, mod hos Aktieselskabet at deponere det paa Garantibeviset angivne skyldige Beløb med Tillæg af Renter samt eventuelle Omkostninger, at faa Varerne udleverede til sig. Indehaveren af Garantibeviset kan derefter mod dets Udlevering i behørig kvitteret Stand erholde udbetalt den deponerede Pengesum med Renter og Omkostninger.

2. Er ikke det Beløb, hvorfor de i det til Panthaveren overleverede Garantibevis angivne Varer hæfte som Pant, blevet betalt paa Forfaldsdagen, skal Garantibevisets Indehaver fremvise det for den, som paa dette staar som første Pantsætter. Betales da ikke Skylden med Renter, skal Garantibeviset protesteres af Notarius publicus. Skulde derefter ikke det Beløb, hvorfor Garantibeviset staar som Pant, med Renter og Protestomkostninger inden 3 Søgnedage efter Protestdagen være indbetalt, kan Varerne ved Aktieselskabets Omsorg bortsælges for Garantibevisets Indehavers Regning.

Af Salgsbeløbet udbetales, efter at Omkostningerne for Varernes Oplægning, Transport m. m. forud ere afdragne, til Garantibevisets Indehaver, det i samme angivne Beløb med Renter og Omkostninger, mod at Garantibeviset i kvitteret Stand udleveres til Aktieselskabet.

Eventuelt Overskud af Salgsbeløbet deponeres hos Aktieselskabet med Ret for Indehaveren af Oplagsbeviset til at hæve samme, mod i saadant Fald at udlevere Oplagsbeviset i kvitteret Stand til Aktieselskabet.

Loven nævner et tredje Undtagelsestilfælde, men da dette kun udgjør en Specification og Kombination af de to foregaaende, forbigaaes det her.

Bliver Ihændeoverhaveren af Garantibeviset ikke fuldstændig dækket for sin Fordring ved Salgsbeløbet, afskrives det udbetalte Beløb paa Garantibeviset, som vedvarende bliver hos Indehaveren, og i det Tilfælde, at han har ladet ovennævnte Protest foretage senest den anden Søgnedag efter Forfaldsdagen og Salget er begjært inden 30 Dage efter Protestdagen, kan han for det resterende Beløb søge alle før ham paa Beviset tegnede Endossenter, som ikke ved deres Endossement udtrykkelig har frasagt sig Regresansvaret.

Paa den anden Side kan enhver Endossent af Garantibeviset imod Betaling af Regresbeløbet med Renter og Omkostninger fordrø Garantibeviset og Protesten udleverede til sig. Enhver Indehaver af Garantibeviset og

Protesten kan gjøre sin Regresfordring gjældende imod alle eller nogle af de regrespligtige og i vilkaarlig Orden.

Regreskravene forældes efter 6 Maaneders Forløb, regnet fra forskjellige Dage i de forskjellige Tilfælde. Afbrydelse af Forældelsen sker, i anvendelige Forhold, efter Reglerne om Afbrydelse af Vexelkravs Forældelse.

Bliver Varerne ødelagte eller beskadigede, har Indehaverne af Oplags- og Garantibeviserne samme Ret til den derved fremkomne Erstatning for Varerne, som tidligere til Varerne selv.

Bortkommer Oplags- og Garantibeviser, kunne de, efter særlige derom givne Bestemmelser, mortificeres ved Dom.

Af det af Indenrigsministeriet udfærdigede Reglement for Driften af Kjøbenhavns Frihavn skal her anføres følgende Paragrafer.

§ 1.

Alt i Frihavnen udenfor de udleiede Arealer og Lokaler forefaldende Arbeide — herunder Transport — med Hensyn til derværende Varer er det forbeholdt Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab at lade udføre ved sine Funktionærer og Arbeidere, og Selskabet kan derfor formene andre uden dets Samtykke at udføre saadant Arbeide. Samtykke fra Selskabet kræves dog ikke til Udførelse af Transport — Paa- og Aflæsning ikke indbefattet — over Frihavns Terrain ved Haandkraft eller paa almindelige Vogne eller lignende for et i Frihavnen henliggende Fartøis Besætning til Udførelse af de Fartøiet paahvilende Arbeider.

§ 2.

For de Arbeider, der ske ved Foranstaltning af Selskabet, samt for enhver Oplægning af Varer i Selskabets Skure eller Pakhuse eller paa sammes aabne Pladser vil der af vedkommende være at erlægge Betaling i Overensstemmelse med den af Ministeriet udfærdigede Tarif. I bemeldte Tarif indeholdes ogsaa Normer for Udleie paa sædvanlig Tid eller med sædvanlig Opsigelsesfrist af aabne Pladser i Frihavnen og af Lokaler sammesteds, medens andre Leiemaal, herunder Udleie af Grunde til Fabrik anlæg, fastsættes ved særlig med Selskabet afsluttet og af Ministeriet approberet Overenskomst.

§ 3.

For enhver Vare, ved hvilken Arbeider (herunder Transport) ønskes foretagne af Selskabet, skal der til Selskabet af den, som har Raadighed over Varen, foruden øvrige nødvendige Dokumenter som Fragtbreve etc., indgives dels en Fortegnelse indeholdende Angivelse af Varens Art, dens Vægt eller Maal, Mærke, Stykketal og Bestemmelsessted, dels en Angivelse af hvad der forlanges foretaget ved Varen, og om denne ønskes forsikret af Selskabet og da for hvilken Sum og mod hvilken Fare, jfr. § 6. Disse Dokumenter bliver at forsyne med Underskrift af Ordregiveren eller af den, der er opgiven for Selskabet som berettiget til at underskrive for ham. Skemaer til Dokumenterne skulle mod Betaling udleveres paa Selskabets Kontor.

§ 4.

Naar Selskabet efter anstillet passende Undersøgelse ikke har fundet Anledning til at nægte at udføre Ordren og derhos har erholdt overleveret de nysnævnte Dokumenter, for hvis Modtagelse der kan forlanges meddelt

Tilstaaelse, er Selskabet forpligtet til at udføre Ordren saa vidt og saa hurtigt ske kan.

§ 6.

Selskabet besørger paa Begjæring saavidt muligt paagjældende Varer forsikrede mod Brandskade eller anden Skade (§ 3) hos Forsikringsselskaber, hvis Navn til enhver Tid kunne erholdes opgivne paa Selskabets Kontor. Frihavns-Aktieselskabet er ikke forpligtet til at tegne en Brandforsikring paa et mindre Tidsrum end 3 Maaneder.

§ 15.

Selskabet kan nægte at modtage Varer til Oplægning, naar der hertil findes skellig Grund.

§ 16.

Selskabet er berettiget til ved Efterveining at paase Rigtigheden af enhver Angivelse af de oplagte Varers Vægt. Saafremt da Vægten er for lavt angiven, beregnes Afgifterne til Selskabet efter Varens rigtige Vægt, ligesom paagjældende da maa erlægge de ved Efterveiningen m. v. forarsagede yderligere Udgifter.

Selskabet er ligeledes berettiget til at aabne Kolli for at undersøge, om Indholdet er rigtig angivet. Er da Indholdsangivelsen rigtig, hæfter Selskabet for den ved Aabningen foranledigede Skade, i modsat Fald er denne Skade Selskabet uvedkommende, hvorhos vedkommende i saa Fald hæfter for de af den urigtige Angivelse flydende Udgifter.

§ 17.

For de oplagte Varer skal Selskabet paa Begjæring af rette vedkommende og mod Indbetaling til det af den paabudte Stempeltaxts Beløb udstede enten Oplagsbeviser og Garantibeviser i Henhold til Lov No. 34 af 30te Marts 1894 eller Modtagelsesbeviser.

§ 18.

Paa Forlangende skal Selskabet paa de af samme udstedte Oplags- og Garantibeviser anføre Størrelsen af de paa Varerne til paagjældende Tidspunkt efter Selskabets Bøger hvilende Omkostninger.

§ 20.

Selskabet er berettiget til af egen Drift for vedkommendes Regning at udføre Arbejder, der sigte til at bevare de oplagte Varer.

§ 21.

Udlevering af de oplagte Varer sker, naar der for disse er udstedt Oplagsbevis og Garantibevis, efter de Regler, der ere indeholdte i fornævnte Lov No. 34 af 30te Marts 1894. Naar der er udstedt Modtagelsesbevis, sker Udleveringen mod Tilbagelevering af dette Bevis i kvitteret Stand eller i Henhold til en efter vedføjede Formular affattet Udleveringsseddel fra Oplæggeren eller fra den, der bevislig er indtraadt i hans Sted. Prøver af de oplagte Varer kunne i Tilfælde af, at der for disse er udstedt Oplagsbevis, alene udleveres mod Afskrivning paa dette Bevis, og, naar der til lige er udstedt Garantibevis, kun saafremt der i dette Bevis er taget forment Forbehold i saa Henseende.

§ 22.

Oplæggeren hæfter personlig for de paaløbende Oplagsudgifter. De Renter, der mulig indvindes af det i Lov No. 34 af 30te Marts 1894 § 8 ommeldte, hos Selskabet deponerede Beløb, tilfalde Selskabet. Selskabet er pligtigt til paa Forlangende at gjøre Afregning for sit Tilgodehavende i Anledning af de oplagte Varer.

§ 25.

Naar Selskabet kun har udstedt Modtagelsesbevis for Varerne, bestemmes dets Ansvar for disses Opbevaring og Udlevering efter Lovgivningens almindelige Regler om Forvaring.

Det kan her ikke undlades at siges, at Kjøbenhavns Frihavn er et stort Bevis paa Fædrelandskjærlighed og Solidaritet indenfor det danske Folk, ligesom den ogsaa vidner om en mer end almindelig kraftig og energisk privat Foretagsomhed.

Lovgivningen.

Lovgivningsarbeidet for 1894 frembyder i det Hele taget et ringe Resultat.

Den politiske Interesse og de lovgivende Myndigheders Virksomhed var i det væsentlige rettede paa Bilæggelsen af den, siden 10 Aar tilbage, vedvarende Forfatningsstrid, hvis Gjenstand og Aarsag var de saakaldte Provisorier.

Disse Anstrængelser kronedes med Held for saa vidt som at Rigsdagen og Regjeringen opnaaede Enighed om Finansloven, hvilken nu kan betegnes som ordinær.

Forudsat at det mellem de forskellige Fraktioner indgaaede Forlig kan faa en dybere Grund og længere Varighed vil dette uden Tvivl faa en heldig Indflydelse paa Lovgivningens jevne og rolige Gang, siden denne hidtil i en ikke ubetydelig Grad har været forstyrret af de ofte meget hæftige Partistridigheder.

Uagtet at Rigsdagen for Aaret 1893—94 saaledes har efterladt sig et for Danmarks offentligretslige Forhold, mere end for den almindelige udenfor Konstitutionen faldende Lovgivning, betydningsfuldt Arbejde, savner dog dette sidste ikke sin Betydning.

Næsten udelukkende er dette Lovgivningsarbejde faldet indenfor Handels- og Næringsrettens Omraade, hvor det giver Anledning til her at referere adskillige Love og dertil saadanne, som har meget stor Betydning.

Lov om Danmarks Tiltrædelse af en international Overenskomst om Godsbefordring paa Jernbaner den 30te Marts 1894.

Efter denne bemyndiges Regjeringen til at tiltræde den i Bern i 1890 afsluttede Overenskomst om Godsbefordring paa Jernbaner.

Lov om Undersøgelse af Levnetsmidler m. m. den 1ste April 1894.

Justitsministeriet bemyndiges til at afslutte Overenskomst med et privat analytisk-kemisk Laboratorium i København, hvilket, i Overensstemmelse med denne Overenskomst imod en bestemt aarlig Afgift, efter Angivelse af Domstolene, Politimyndighederne eller de udenfor København værende Sundhedskommissioner, efter Prøver som dertil blive indleverede til Laboratoriet, skal være forpligtiget til at foretage Undersøgelse af, for Forfalskning eller andre Misligheder mistænkte Livsfornødenheder.

Ogsaa i Tilfælde hvor der ikke haves Mistanke om at der foreligger noget Underslæb med Varerne, kan en saadan Undersøgelse, paa Politimyndighedernes Begjæring, foretages af ovennævnte Laboratorium.

I anvendelige Dele gjælder denne Lov ogsaa om Vin & Spirituosa.

Desuden fastsættes Straf for den som med Hensigt at afsætte Levnetsmidler forfalsker disse, eller som, vidende om en som Næringsmiddel bestemt Vares fordærvede Tilstand, søger ved Falbydelse af samme at skjule dette Forhold.

Lov angaaende Sprængstoffer den 1ste April 1894.

For Tilvirkning og Forhandling af Dynamit, Skydebomuld eller Nitroglycerin fordres Tilladelse af Justitsministeriet.

Tilvirkere og Forhandlere af disse Sprængstoffer maa ikke udlevere saadanne til andre Personer end dem, til hvilke Politimyndighederne har udfærdiget Attest for at saadanne Stoffer kan betros dem.

Paa denne Attest skal Tilvirkeren eller Forhandleren gjøre Paategning om det hver Gang udleverede Sprængstofs Art og Mængde. De, over Fabrikationen af eller over Omsætningen med disse Sprængstoffer førte, af Politimyndighederne autoriserede Bøger, som skulle angive Størrelsen af de tilvirkede eller til Forhandling modtagne Partier samt til hvem og hvormed der afhandles, skal til enhver Tid være tilgjængelige for Stedets Politimyndigheder.

For Forvaring i Bygninger og for Varetægt iøvrigt gives i Loven flere Bestemmelser. Overtrædelse af Lovens Forskrifter straffes.

§ 8 lyder:

„For saa vidt ikke de særlige for Havnene gjældende Bestemmelser komme til Anvendelse, ere Skibe, hvis Ladning for nogen Del bestaar af Dynamit, Nitroglycerin eller Skydebomuld, paa dansk Søterritorium pligtige at underkaste sig de Forskrifter, som Politiet foreskriver med Hensyn til det Sted, hvor det tillades dem at henligge samt med Hensyn til de Forsigtighedsregler, som blive at iagttage ombord. De skulle, for saa vidt de udenfor Havn henligge paa dansk Søterritorium i større Nærhed af Kysten end 2 000 Alen, snarest mulig og senest inden 24 Timer aumelde det for Jurisdiktionens Politimester.“

I Overensstemmelse med den i denne Lov for Justitsministeren givne Bemyndigelse til, i Fald saadant ansees for nødvendigt, at lade Lovens Bestemmelse betræffende ovennævnte tre exploderende Stoffer anvende ogsaa paa andre Sprængstoffer, ere disse Forskrifter gennem en af bemeldte Minister den 18de Juli 1894 vedtagen saakaldt Anordning blevne fastsatte som gjældende for en Mængde andre Sprængstoffer.

Lov om Afgift af personlige Apotheker den 13de April 1894.

Den som erholder Tilladelse til Drift af personligt Apothek, det være sig et ældre eller nyoprettet, paalægges det, efter Størrelsen af Apothekets Omsætning at udrede en aarlig Afgift. Indenfor hvilke Grændser, og, naar dette er bestemt, med hvilket Beløb denne Afgift skal betales, bestemmes foreløbigt af Justitsministeren, indtil Rigsdagen i Samlingen 1894—95 har naaet at tage endelig Bestemmelse herom.

Til Veiledning for Bedømmelse af Omsætningen ved disse Apotheker skal Indehaveren af et saadant, inden en bestemt Tid og under Forsikring paa Tro og Love opgive Brutto-Indtægten af samme.

Lov om Nedsættelse af en Landbokommission den 13de April 1894.

Denne Kommission skal bestaa af 22 Medlemmer, af hvilke Indenrigsministeren udvælger 12, nemlig Formanden, Næstformanden samt 10 Medlemmer, hvoraf 7 skulle være Landbrugere og heraf skal atter mindst de 2 være Husmænd. De øvrige af Kommissionens 10 Medlemmer vælges med 5 fra hvert af Rigsdagens to Ting.

Kommissionens Opgave er at forberede en Revision af Lovgivningen om Landeiendommers Udstykning og Sammenlægning, samt at udarbejde en Plan, efter hvilken der paa billige Vilkaar kan tilveiebringes Jordlodder for Landbrugsarbeidere.

Kommissionens Betænkning afgives til Regjeringen og Rigsdagen. Kommissionen kan ogsaa gjøre Indstilling om midlertidige Foranstaltninger til Øiemedets Fremme.

Lov om Tilsyn med Udførselen af ferskt Kjød den 13de April 1894.

Regjeringen bemyndiges til at træffe Foranstaltninger til Forebyggelse af Udførsel af ferskt Kjød af Hornkvæg, Faar, Geder eller Svin, naar dette er fordærvet eller hidrører fra Dyr, enten angrebne af Sygdom som gjør deres Kjød ubrugeligt til Menneskeføde, eller saa afmagrede, at deres Kjød ikke kan ansees for egnet til Menneskeføde.

Hvor Nedslagtning af Dyr foretages i større Omfang, kan Indenrigsministeren foranstalte særligt Tilsyn ansat.

Patentlov den 13de April 1894.

Ved denne Lovs Affattelse er det saakaldte amerikanske System om forudgaaende Prøvelse i det væsentlige bleven fulgt, ligesom den, efter samme System udarbejdede tyske Patentlov overhovedet taget har været Mønster for denne.

Opfindelser af industrielle Frembringelser eller af særlige Maader for saadanne Frembringelsers Tilvirkning udgjør Formaal for Patent.

Som udelukkede fra Adgang til Patent ere særlig nye Opfindelser af Lægemidler, Nærings- eller Nydelsesmidler samt Fremgangsmaader for Tilvirkning af Næringsmidler.

Efter at Patent er meddelt paa en Opfindelse kan Forandringer med Hensyn til samme blive Gjenstand for det saakaldte Afhængighedspatent, som dog ikke hjemler Indehaveren Ret til Udøvelse af Hovedpatentet.

Retten til at faa Patent tilkommer alene Opfinderen eller den, som kan bevise at denne Ret, efter de lovlige gjældende Former for Overdragelse af

Formuerettigheder, er bleven ham lovlig overdragen; ligeledes er det forbudt enhver som helst anden end Patenthaveren, eller den han har givet Tilladelse dertil, at forfærdige, indføre eller forhandle den patenterede Gjenstand eller at anvende den patenterede Tilvirkningsmaade.

Ved Konkurrence mellem flere Ansøgninger om Patent paa samme eller væsentlig samme Opfindelse har den først indleverede Ansøgning fortrinsvis Ret til saadant.

Er en Opfindelse praktisk taget i Brug af nogen, forinden Ansøgning om Patent paa samme er bleven indleveret, kan det derefter meddelte Patent ikke gjøre nogen Forandring i førstnævnte Forhold. Patent meddeles for et Tidsrum af 15 Aar.

For ethvert Patent erlægges en aarlig Afgift, som forhøies for hver af de 5 Treaarsperioder; saaledes betales under den første Periode 25 Kr. og under de senere respektive 50, 100, 200 og 300 Kroner aarlig.

Patent kan mod fuld Erstatning exproprieres af Staten.

Blandt de Forholdsregler, som skulle iagttages ved Ansøgning om Patent maa endnu anføres, at ved Indlevering af en saadan til den Patentkommission, som bedømmer og afgjør Patentansøgningerne, en Afgift af 20 Kroner skal betales, samt at, om den Søgende ikke har Bolig her i Landet, han her skal have en Fuldmægtig, som i alle Patentet vedrørende Anliggender repræsenterer ham. Patent bortfalder — under forskellige Forudsætninger og Modifikationer i de forskellige Tilfælde — naar den aarlige Afgift ikke betales, naar den udenfor Riget boende Patenthaver ikke længere har nogen Fuldmægtig her, samt naar Patenthaveren ikke inden 3 Aar efter Udstedelse af Patent paa en Opfindelse, praktisk har udøvet samme her i Landet, eller naar han senere i længere Tid end 1 Aar har undladt dette.

De nærmere Bestemmelser, som ere fornødne til Lovens Gjennemførelse, fastsættes af Indenrigsministeren.

Lov om Straf for Brugen af urigtig Varebetegnelse den 27de April 1894.

Lov om Jagten den 8de Mai 1894.

Under Rigsdagssamlingen 1893—94 bleve adskillige, fra den foregaaende Samling hvilende Forslag om Anlæg af visse Statsbaner vedtagne samt stadfæstede af Regjeringen.

Disse Love omhandler Anlægningen af en Del nye Jernbaner i og ved Kjøbenhavn, endvidere en Jernbane mellem Klampenborg og Helsingør, en fra Ringe til Nyborg samt sluttelig en fra Slagelse til Værslev.

Derhos bevilgedes, efter af Rigsdagen og Regjeringen i Forening vedtagne Love, Koncession, først og fremmest paa en fra Kjøbenhavn udgaaende Vallensbæks Jernbane, endvidere paa en fra Kjøbenhavn over Amager gaaende Bane samt sluttelig paa en Bane fra Kjøbenhavn til Værløse.

De fra Rigsdagen i 1893—94 fremlagte Lovforslag, dels om Næringsvæsenet, dels om den personlige Kommuneskat, som i denne Rigsdagssamling, ikke bleve vedtagne, have under den nu indeværende Samling paany været fremlagte, men opnaaede kun samme Skjæbne som tidligere. Ogsaa under den nu indeværende Rigsdagssamling er adskillige agrariske Lovforslag, direkte eller indirekte sigtende til at ophjælpe Landbruget, fremkomne. Af disse indenfor Rigsdagen mer eller mindre gunstigt modtagne Lovforslag

maa det om visse Privilegier for en Centrallaanekasse for det danske Landbrug, hvori der blandt andet fordres Statsgaranti for et vist Beløb til Sikkerhed for Kassens Forpligtelser, særligt fremhæves.

Imidlertid har den saakaldte Agrarbevægelse, som i Begyndelsen af sin Tilværelse tegnede til at blive en meget betydelig Kraft indenfor Næringslivet, allerede ikke ubetydelig tabt sig.

Aarsagen hertil turde dels ligge i Bevægelsen selv og dels i den hæftige Modstand som denne har mødt fra andre udenfor Landbruget interesserede Korporationer af Næringsdrivende.

Generalkonsulatets Kontor er i Nyhavn No. 11, 2den Sal, og er aabent hver Søgnedag fra Kl. 10 Fm. til 2 Em.

Andreas Bang,
tf. Generalkonsul.

Helsingfors.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter Fm.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedstationen	2	439	-	-	2	439	-	-	4 700
” Norge til Vicekonsulsstationerne . .	23	2 346	19	8 637	42	10 983	-	-	31 550
” Sverige til Hovedstationen	1	214	1	539	2	753	-	-	-
” Sverige til Vicekonsulsstationerne . .	2	1 672	8	4 217	10	5 889	-	-	-
” andre Lande til Hovedstationen	14	6 695	13	6 636	27	13 331	-	-	112 520
” andre Lande til Vicekonsulsstationerne .	54	21 853	179	82 922	233	104 775	-	-	103 112
Ialt	96	33 219	220	102 951	316	136 170	91	59 130	251 882
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Vicekonsulsstationerne . .	12	792	1	26	13	818	-	-	6 420
” Sverige fra Hovedstationen	-	-	2	2 025	2	2 025	-	-	-
” Sverige fra Vicekonsulsstationerne . .	2	897	7	1 757	9	2 654	-	-	6 120
” andre Lande fra Hovedstationen	24	10 735	5	1 763	29	12 498	-	-	236 700
” andre Lande fra Vicekonsulsstationerne .	256	116 487	7	1 688	263	118 175	-	-	1 890 171
Ialt	294	128 901	22	7 259	316	136 170	91	59 130	2 139 411

For Havari eller Ordre anløb et Skib dr. 73 Ton.

Af svenske Skibe ankom 500 dr. 127 539 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Fm. 1 146.10, ved Vicekonsulaterne Fm. 10 289.18, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Fm. 5 144.60. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Fm. 855.90, ved Vicekonsulaterne Fm. 7 354.13, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Fm. 3 677.11. Ialt tilfaldt Konsulskassen Fm. 10 823.71. Expeditionsafgifter af norske Expeditioner Fm. 160.50, svenske Fm., 950,90 fælles Fm. 540.00.

Aarsberetning dateret 6 April 1895.

Den norske Skibsfart paa Distriktet i de 5 sidste Aar har været følgende:

	1890		1891		1892	
	Antal	Ton	Antal	Ton	Antal	Ton
Norske Skibe ankomne.						
Med Ladning	75	22 385	84	27 020	107	36 031
I Ballast	140	60 614	185	82 157	171	72 492
Tilsammen	215	82 999	269	109 177	278	108 523

	1893		1894		Middeltal	
	Antal	Ton	Antal	Ton	Antal	Ton
Norske Skibe ankomne.						
Med Ladning	98	36 041	96	33 219	92	30 939
I Ballast	228	101 120	220	102 951	188	83 867
Tilsammen	326	137 161	316	136 170	280	114 806

	1890		1891		1892	
	Antal	Ton	Antal	Ton	Antal	Ton
Afgaaede:						
Med Ladning	192	77 353	251	103 197	245	96 781
I Ballast	22	5 352	19	6 636	33	11 742
Tilsammen	214	82 705	270	109 833	278	108 523

	1893		1894		Middeltal	
	Antal	Ton	Antal	Ton	Antal	Ton
Afgaaede:						
Med Ladning	288	124 782	294	128 911	254	106 204
I Ballast	38	12 379	22	7 259	26	8 673
Tilsammen	326	137 161	316	136 170	280	114 877

De indseilede Bruttofragter for norske Skibe udgjorde i finske Mark:

1890	1891	1892	1893	1894	Middeltal
1 835 136	2 358 696	1 954 051	2 454 031	2 391 293	2 198 641

Dampskibenes Andel i denne Fart i de sidste 5 Aar fremgaar af følgende Oversigt:

Norske Dampskibe ankommet til Finland:

1890	1891	1892	1893	1894
28, dr. 19 662 T.,	37, 25 425,	68, 37 751,	93, 53 548,	91 dr. 59 130 T.

De norske Skibes Antal og Drægtighed viser i 5-Aaret nogen, om end

ringe, Tilbagegang mod 1893, men Aaret indtager dog den anden Plads i Perioden. Det samme gjælder de optjente Fragter, der vistnok er ca. 63 000 Fm. mindre end i 1893, men dog overstiger Gjennemsnittet for de sidste 5 Aar med ca. 200 000 Fm.

De norske Dampskibes Antal er formindsket med 2, men deres Drægtighed tiltaget med ca. 5 600 Ton. Af hele den norske Tonnage falder ca. 59 100 Ton paa Damp- og 55 700 Ton paa Seilskibene.

Af de ankomne norske Skibe ankom til Helsingfors 31, Bjørneborg 27, Borgå 11, Brahestad 6, Ekenäs 1, Fredrikshamn 16, Gamla Karleby 3, Hangø 5, Jakobstad 5, Kotka 61, Kristinestad 7, Lovisa 15, Raumo 2, Torneå 2, Uleåborg 19, Wasa 4, Wiborg 83, Åbo 18.

Følgende norske Skibe forulykkedes: Bark „Junior“ af Drammen den 2 November ved Lill Sommarö nær Bjørkø i den finske Bugt, og Bark „Kismet“ af Drammen, der den 2 December af Is blev drevet paa Grund udenfor Uleåborg.

Følgende Fragter afsluttedes i Aarets Løb, beregnet pr. St. Petersburg Standard eller 165 engelske Kubikfod, hvor ikke anden Norm er opgivet:

Fra Helsingfors: Til tyske Østersøhavne 20 Rm., do. Nordsøhavne 26 Mk., danske Øer og Jylland 20—22 Rm., Kjøbenhavn 18—20 Rm., Holland 14 à 15 Gulden, Belgien 32—33 Frcs., Nordfrankrig 32—40 Frcs., biscayiske Bugt 40 Frcs., London 22 sh. 6 d.—25 sh., Englands Østkystkulkhavne 22—25 sh., do. andre Østkysthavne 25—26 sh., do. Kanalhavne 27 sh. 6 d—30 sh 6 d, Leith og Fjorden 21—22 sh., Nordspanien 53 pes., Cadiz 55—58 pes., Sevilla 62—64 pes., Malaga, Almeria, Cartagena, Alicante, Valencia og Tarragona 57—60 pes., Barcelona 60—65 pes., Algier 55 Frcs.

Fra Fredrikshamn: Til Lübeck 22 Rm., Kjøbenhavn 22 Rm., Antwerpen 36 Frcs., London 30 sh., Hull og Grimsby 25 sh., Rochester 26 sh., Bordeaux 45 Frcs., Marseille 55 Frcs.

Fra Kotka: Til Lübeck og Kiel 21 à 22 Rm., Brache 24 Rm., Bremen 28 Rm., Kjøbenhavn 21 à 22 Rm., andre danske Havne 21 à 23 Rm., Amsterdam og Rotterdam 14 à 15 fl, Zaandam 13½ à 14 fl, Harlingen 18 fl, Gent 32 à 35 Frcs., Ostende 37 à 38 Frcs., Antwerpen 33½ à 35 Frcs., London 23 sh. 6 d—30 sh, Hull 21 sh. 6 d—25 sh., West—Hartlepool 22 sh. 6 d—23 sh., Grimsby 23 sh. 6 d—26 d, Grangemouth 23—24 sh., Newcastle 22—23 sh., Rochester 25—26 sh., Calais 31—33 Frcs., Rouen 35—36 Frcs., Dunkerque 33 Frcs., St. Nazaire 34 Frcs., Bordeaux 45 Frcs., Cette 50 Frcs., Marseille 53—55 Frcs.

Fra Bjørneborg: Til Aberdeen, Damp 22 sh. 6 d—25 sh., Abroath Seil 26 sh. 6 d, Berwick on Tweed, Damp 24 sh., Burghead, Damp 30 sh., Dundee, Damp 24 sh., Firth of Forth Seil 22 sh.—22 sh. 6 d, Grangemouth, Damp 22—23 sh., Granton, Seil 23 sh., Methil Dock, Seil 21 sh. 6 d, Montrose, Damp 22 sh. 6 d, Seil 23 sh., Perth, Seil 29 sh., Tayport, Seil 23 sh., Torquay Damp 31 sh. 6 d., Blyth, Seil 23 sh. 6 d., Grimsby, Damp 21—25 sh., Gt. Yarmouth, Seil 26 sh., Hull, Damp 20—23 sh., Seil 26 sh., London, Damp 21 sh. 6 d—22 sh. 6 d, River Thames, Damp 28 sh. 9 d—30 sh., River Tyne, Seil 24 sh.—32 sh. 6 d, Wisbech Town, 26 sh., New-

haven, Seil 28 sh., Portsmouth, Seil 38 sh., Guernsey, Damp 31 sh.—31 sh. 3 d, Cardiff, Damp 22 sh. 6 d, Bordeaux, Damp 47—48½, Amsterdam, Damp, 15 fl holl., Zaandam, Damp 13½—14, Bremen, Damp Rm. 28, Flensburg, Seil Rm. 19, Friedrichstadt, Seil Rm. 31—30, Geestemünde, Damp 25 Rm., Seil 24—26 Rm., Haderslev, Seil 24 Rm., Kiel, Seil 18½—21 Rm., Lübeck, Damp 18½—20, Seil 18—19½ Rm., Schleswig, Seil 23 Rm., Kjøbenhavn, Seil 18—20 Rm.

Paa norske Skibe afmønstredes ved Hovedstationen 6 og paamønstredes 15 Mand; ved Vicekonsulaterne i Borgå, Hangø, Kotka, Lovisa, Torneå, Wiborg og Åbo afmønstredes 31 og paamønstredes 30 Mand. Betingede Maanedshyrer var ved Hovedstationen for Styrmand Kr. 70, Matroser Kr. 45—35, Kok Kr. 45—40, Letmatroser Kr. 35—24, Jungmænd 26—22.

I Kotka for Matroser Kr. 40, Letmatroser 32—25, Jungmænd 25—10, Kok 21—11.

Ingen Sømandsanvisninger er i Aarets Løb udstedt.

Generalkonsulatets Embedslokale var som før i No. 2 B ved Manège-gaden og aabent alle Hverdage fra 10—2, hvorhos ogsaa paa andre Tider af Døgnet, naar saadant er paakrævet, embedsmæssig Bistand saavidt muligt er ydet vedkommende svenske og norske Undersaatter.

Den for de svenske og norske Arbeidere i Finland grundede Kasse for Syge- og Begravelseshjælp er ogsaa i 1894 gaaet frem og havde ved Regnskabs-aarets Udgang 29 Medlemmer og en Beholdning af Fm. 5 992. I Sygehjælp udbetaltes i Aarst Fm. 363. Noget Dødsfald indtraf ikke.

„Svensk-Norska Gillet“ i Helsingfors fortsatte i Aaret sin Virksomhed. Medlemmernes Antal holdt sig omtrent som før, ca. 170. Som Understøttelse til 45 nøddlidende svenske og norske Undersaatter uddeltes Fm. 590. Den kontante Beholdning var Fm. 1 326.

Den nystiftede svenske Selskabsklub har havt stor Tilslutning af svenske Undersaatter, tilhørende den arbejdende Klasse, og har i Aarets Løb skaffet mange svenske Arbeidere Sysselsættelse.

Finlands Søfart og Handel med fremmede Lande i 1894. Da den officielle Statistik endnu ikke er udkommen, maa jeg indskrænke mig til herom at give nedenstaaende Uddrag af Vicekonsulernes Rapporter.

Bjørneborg. Den almindelige Affærsstilling paa Stedet er i Aaret yderligere forbedret, hvilket dog ikke har indvirket paa Import og Export. Exporten, Fm. 7 670 000, viser nogen Nedgang paa Grund af mindre Udførsel af Korn. Importen fra de forenede Riger var 384 000 Fm., hvoriblandt kan nævnes almindelige Mursten, en Artikel, der ikke før er indført fra Udlandet.

Blandt Importartikler fra de forenede Riger kan nævnes: Sild Kg. 119 000, Værdi Fm. 12 600, Brisling, Ansjois, Kabliau, Sei Kg. 14 100. Fm. 25 300, Høfrø Kg. 9 500, Fm. 7 400, Jern og Staal 573 400, Fm. 98 500, do. Spiger og Traad Kg. 39 800, Fm. 19 900, Støbegods og Smedarbejder Kg. 55 600, Fm. 37 700, Maskiner, Agerbrugsredskaber, Brandredskaber, Apparater, Instrumenter etc. for Fm. 35 300, Mursten for Fm. 24 800, Cement Kg. 141 000, Værdi Fm. 7 200, Droguer og Kemikalier Kg. 11 000, Fm. 10 500, Tran og Tranolie Kg. 15 810, Fm. 9 900, Tapeter og Papir Kg. 1 161, Fm. 8 460.

Haynen besøgte af 259 Dampskibe, dr. 115 510 Ton og 257 Seilskibe dr. 57 149 Ton. Middeldrægtigheden var for Dampskibe 446 Ton og for Seilskibe 222 Ton. Af norske Skibe ankom 5 Dampskibe dr. 3 569 og 22

Seilskibe dr. 8 252 Ton. Middeldrægtigheden var for de norske Skibe 438 Ton mod i 1893 390 Ton.

Fra Norge ankom 4 Skibe i Ballast.

Frederikshamn. Aaret viste større Liv i Handelen. Den gode Høst bevirkede, at det ikke var vanskeligt for Penge. Importen var større end i de sidste 10 Aar, bestaaende især af Kolonial- og Manufakturvarer, Mel, Gryn, Petroleum og Tobak, ialt af Værdi ca. 535 000 Fm. Exporten udgjorde især Trævarer samt endel Tjære, Kjønrøg, Smør og Sild, ialt til Værdi 1 465 000 Fm.

Der ankom 16 norske Skibe dr. 7 571 Ton. Søfarten varede fra 12 Mai til 26 November.

Kotka. Søfarten aabnedes af Isbryderen 2 April. Der ankom 599 Skibe, hvoraf norske 14 Dampskibe dr. 8 938 Ton og 47 Seilskibe dr. 19 386 Ton.

Importen bestaar især af Mel, Gryn, Kaffe, Sukker, Vin, Spirituosa, Olier og Fedtstoffer, Petroleum, Stenkul, Salt, Jernvarer, Maskiner og Manufakturvarer. Den udgjorde ialt Fm. 1 611 000.

Exporten var Fm. 12 350 000, hvoraf Trævarer for ca. 11 Millioner og Træmasse for ca. 1 400 000 Fm. Resten var Glasvarer, Smør, Sild, Lax og anden Fisk, Bær m. m.

Skibsfarten sluttede 12 December.

Lovisa. Exporten var større end i 1893, hvilket bevirkede en livligere Søfart, der varede fra sidst i April til midt i November. Der ankom 15 norske Skibe.

Den i 1891 begyndte Opmudring af Stedets Havn vedblev i 1894 og har, skjønt endnu ikke færdig, dog bevirket, at et i daglig Fart paa Helsingfors gaaende Dampskib kunde lægge til ved Bryggen.

De til Forebyggelse af en befrygtet Koleraepidemi truffne energiske Forholdsregler havde en hemmende Indvirkning paa Søfarten.

Wasa. Søfarten varede usædvanligt længe, nemlig fra 16 April til 1 December. Der ankom 381 Skibe dr. 89 330 Ton, hvoraf 7 engelske, 26 tyske, 17 danske og 87 norske og svenske. Af de ankomne var 235 Dampskibe.

Fra Sverige indføres især Spiger, Staal- og Jernvarer, Meieri- og Agerbrugsredskaber, ildfast Sten, Rør m. m. Fra Norge indføres Sei og Sild.

De væsentligste Udførselsartikler var Rug og Byg, 389 000 Kg., Havre 1 100 000 Kg., Smør, Kjød, Fisk, Hø, Bær, især Tyttebær, Tjære og Beg, Kreaturer etc.

Åbo. Til Norge fandt ingen Export Sted i Aaret.

Det udvidede Jernbanenet i Finland og Rusland og de gode Dampskibsforbindelser har forøget Persontrafikken i Aarets Løb; dog er det at befrygte, at de senere Aars Foranstaltninger mod Koleraen har bidraget til at føre Turiststrømmen paa andre Kanter.

Fra de forenede Riger indførtes bl. a.: Cement 600 000 Kg., salt Fisk 147 000, tørret do. 152 000, Jernmalm 9 Mill. Kg., Jern- og Staalvarer, ildfast Ler og Teglsten, Lerrør, Maskiner, Kvarts, Korn, Tran (22 000 Kg.) m. m.

Udførselen bestod især af Trælast og Korn.

Der ankom 919 Skibe dr. 295 737 Ton, hvoraf 662 finske, 70 russiske, 28 svenske, 18 norske, 44 danske, 38 tyske, 48 engelske.

Borgå. Værdien af Indførselen var ca. 2 Millioner Fm., deraf fra Norge 24 000 Kg. Tørfisk. Udførselen bestod af sagede Trævarer, ca. 2 900 000 Kubikfod til Værdi ca. 2½ Mill. Fm., og hugne do. ca. 1 Mill. Kubikfod, ca. 250 000 Fm., samt ½ Mill. Kg. Havre af Værdi 62 000 Fm.

Hangø. Skibsfarten og Varetransporten viser betydelig Stigning. Havnen var hele Vinteren aaben og Rutebaadene kunde uden Hinder udføre sine Reiser. Der ankom 733 Skibe dr. 251 272 Ton, hvoraf 608 Dampskibe. Af de ankomne var 53 danske, 33 tyske, 24 svenske, 7 hollandske, 5 norske, 5 engelske og Resten russiske og finske.

De væsentligste Importartikler var Kaffe, Sukker, Korn, Mel, Bomuld, Stenkul, Jernvarer etc.

Udførselen bestod især af Vildt, 97 000 Kg., Sild (Strømning) 116 000 Kg., Smør 11 300 000 Kg., Træmasse og Pap 5 600 000, Papir 2½ Mill. Kg., Hø, presset 315 000 Kg., Jern og Staal 970 000 Kg., Bær 45 000 Kg.

Kristinestad. Værdien af Indførselen var ca. 1 200 000 Fm. og af Udførselen ca. 1½ Million Fm. Der indførtes især Sukker, Kaffe, Mel og Jernvarer. Udførselen bestod især af Trævarer til Værdi ca. 1 Million Fm., Tjære 160 000 Fm., Havre 130 000 Fm. og Smør 70 000 Fm.

Havnen besøgte af 158 Skibe dr. 56 808 Ton, hvoraf 81 finske, 7 norske, dr. 3 300 Ton, 13 tyske, dr. ca. 6 000 Ton, 9 danske, dr. ca. 1 200 Ton og 7 engelske ca. 5 500 Ton.

Uleåborg. Totalimporten i 1894 repræsenterede ca. 7½ Mill. Fm., nemlig Huder, Mel, Vævneder, Sukker, Kaffe og Maskiner. Exporten udgjorde ca. 7½ Mill. Fm., hvoraf Trævarer for 3,2 Mill., beredte Huder for 2,4 Mill., Tjære for 770 000 Fm., Smør for 600 000 Fm. og Lax for 160 000 Fm.

Der ankom 407 Skibe dr. 98 196 Ton.

Af Artikler indført fra de forenede Riger, anføres efter Toldkammerets Opgaver: Saltet Sild 20 217 Kg., Fisk, hermetisk, 1 213 Kg., Farver og Farvestofte 22 000 Kg., raa Huder 56 000 Kg., Jern og Staal og Arbeider deraf 117 000 Kg., Maskiner for 256 000 Fm., Mel 557 000 Kg.

Til de forenede Riger udførtes Tyttebær, 10 000 Kg., saltet Lax 4 600 Kg.

Tammerfors. Om end ikke de stærke Bevægelser inden Forretningsverdenen hersteds, der var en Følge af de mange og store Konkurer i 1892 og 1893, var fuldt overstaaet, var dog Tilliden for største Delen kommet tilbage og man begyndte at arbejde paa sikrere Grund; større Betalingsindstillinger fandt heller ikke Sted i 1894. Den gode Høst bidrog til at gjenoprette Ligevægten og befordre Velstanden hos Jordbrugerne uagtet de lave Priser paa Landmandsprodukter i det Hele; thi Kornbehovet, der to Aar i Rad paa Grund af utilstrækkelige Høster maatte fyldes ved enorm Import fra Tydskland og Rusland, der trak store kontante Beløb fra Landet, kunde næsten fuldt mødes inden eget Omraade. Prisen paa Rug var i Gjennemsnit Fm. 8.50, paa Byg Fm. 7—7.50, Havre Fm. 4.50 og Poteter Fm. 3.25—4, alt pr. Hektoliter.

Meieridriften gik frem paa en næsten overraskende Maade blandt Almuen i Egnen; thi som fuldgode Konkurrenter til de større Godseiere,

der hidtil udelukkende har havt Tilvirkningen af Meierismør i sine Hænder, optraadte i Aaret et ikke ringe Antal saakaldte Andelsmeierier, indrettet af Almuesmænd; ogsaa disse benyttede Mellemmænd eller Kommissionærer i Hangø. Exporten af Meierismør blev hævet op til over den dobbelte Kvantitet mod i 1893, især til England, hvorimod Prisen stillede sig noget lavere eller nogle Penni over Fm. 2 pr. Kg.

Almuesmør havde heller ikke i Aar synderlig Efterspørgsel. Prisen varierede mellem Fm. 1.40—1.80 pr. Kg. Nogle mindre Partier udførtes af Nordmanden B. Boe til Norge samt endel til Sverige. Paa to store Eien-domme ved Byen er anlagt Fjøs af en hidtil i Finland ukjendt Størrelse, dog mindre for Meieridrift end for at forsyne Byen med Melk. Der er ogsaa i Byens Nærhed nylig anlagt en Svinegaard, til en Begyndelse med en Besætning af ca. 500 Dyr.

Trælasthan-delen, Landets Storindustri, kan ogsaa siges at have faaet ny Fart paa disse Kanter, da alle Sage her i Egnen var i Gang i Aaret; en vigtig Omstændighed herved var, at Sageierne bedre og nøiagtigere end hidtil kunde tilgodegjøre sig Raavaren, da Efterspørgselen efter Virke af meget smaa Dimensioner, $2'' \times 3''$, $2'' \times 3\frac{1}{2}''$, $2'' \times 4''$ og $2'' \times 4\frac{1}{2}''$, paany var blevet livlig til relativt gode Priser. Exporten fra disse Kanter var ca. 40 000 Std. ialt af forskellige Dimensioner, og bestod dels af i Aaret opsaget, dels af fra foregaaende Aar overliggende Virke.

Fabrikerne kan uden Undtagelse betegne 1894 som et godt Aar; thi eftersom de store Lagere aftog og Omsætningen øgedes, begyndte de at gaa med fuld Fart, ja undertiden at arbeide i Overtid for at tilfredsstille Behovet. Ogsaa iaar havde Papirindustrien Forrangen, da Efterspørgselen stadig holdt sig til lønnende Priser.

Bomuldsfabriken, Firma Finlaysen & Co., har en Arbeidsstyrke af 2 125 Personer og forarbejdede i Aaret 11 136 Baller (ca. 5 Mill. eng. $\mathcal{T}$) amerikansk Bomuld, hvoraf tilvirkedes ca. $4\frac{1}{2}$ Mill. Ws. (eng.) Garn og 375 228 St. Tøier samt 160 000 Ws. Vat og 80 000 Kg. Drev.

Tammerfors Linne- og Jernmanufaktur-selskabs Linspinderi sysselsatte 1 280 Personer og producerede Lin og Jutevarer til et Beløb af 3.3 Mill. Fm. I dets Træsliberi, for Papirmasse og Cellulose, var 132 Arbeidere og Tilvirkningsværdien var Fm. 400 000. Det mekaniske Værksted og Støberi sysselsatte 126 Arbeidere, der udførte Arbeider til Værdi Fm. 360 000.

Klædefabriken tilvirkede med ca. 250 Arbeidere 5 300 St. Klæde etc., 15 000 Kg. Maskinfilt og 22 000 Kg. Uldgarn m. m. til samlet Værdi ca. 1 Mill. Fm.

Papirfabriken (J. C. Frenckell & Søn) arbejdede Nat og Dag med fuld Kraft og tilvirkede med en Arbeidsstyrke af 392 Personer ca. 2.4 Mill. Kg. Papir til Værdi 1 600 000 Fm., 215 000 Kg. Straacellulose til Værdi Fm. 90 000, og ca. 1.4 Mill. Kg. Træmasse til Værdi ca. 155 000 Fm., mest til Afsætning inden Landet og til Rusland (Avis- og Tapetpapir).

Asfaltfabriken producerede med en Styrke af ca. 118 Mand ca. 2.4 Mill. Kg. Omslagspapirpap til Værdi 600 000 Fm.

Näsijärvi Papfabriks Aktiebolag sysselsatte ca. 20 Arbeidere og tilvirkede ca. 120 000 Kg. Pap til Værdi Fm. 28 000.

Tammerfors Aktiepapfabrik (Alb. Holmquist) arbejdede med ca. 130 Personer og producerede ca. $\frac{1}{2}$ Mill. Kg. Omslagspapir til Værdi Fm. 128 000.

Tammerfors Tændsticksfabriks Aktiebolag dreves iaar temmelig smaat og tilvirkede med kun ca. 50 Arbeidere ca. 11 000 Kasser Sikkerhedsfyrstikker à 1 000 Æsker, Værdi Fm. 90 000.

Tammerfors Tapetfabrik tilvirkede 60 000 Kg. = 280 000 Ruller Tape-ter, Værdi Fm. 55 600, til Salg inden Landet.

Splintfabriken med en Styrke af ca. 50 Mand exporterede 7 400 Kas-ser Fyrstikemner à 1 Mill. hver, Værdi Fm. 148 000, især til Hamburg, London og Rouen.

Nokia Aktiebolag og Kyræfors Papirbrug havde omtrent samme Arbeids-styrke og Produktion som i 1893.

Af Ved forbrugtes i Tammerfors ca. 100 000 Favne à Fm. 5.50 for Furu og Fm. 6.50 for Birk.

Tilgangen paa Skovfugl og Vildt var ogsaa iaar ringe, hvorfor Prisen var temmelig høj, for Hjerpe Fm. 1.25--1.60, Aarfugl Fm. 2.50--3, Tiur Fm. 5.50--6.50 Parret. For Hare 80--90 penni pr. Stk.

Prisen paa Dyreskind var som i 1893, men Exporten mindst 20 pCt. mindre.

At den Tavastlandske Hest stedse finder mere Anerkjendelse viser det store Antal, 446 Stk., der i Aaret er udført herfra, ikke alene til Steder, der før er optraadt som Kjøbere, som Sverige, Danmark og Rusland, men ogsaa til Frankrige og Tydskland. Gode dygtige Arbeidsheste betales med Fm. 3--500.

Krebs viste sig desværre at være en vanskeligere Exportartikel end man tidligere havde villet antage og har ikke givet stort Udbytte for Sæl-gerne paa første Haand. Den store Dødelighed blandt Dyrene under den lange Transport til Tyskland har betydelig formindsket Exporten did, og Afsætningen er paany blevet livligere til det nærmere liggende Rusland. Prisen var en Tid saa lav som 60 penni pr. 100 St., men steg senere til Fm. 1.10.

Trafiken paa Søerne i nord og syd for Tammerfors er i de sidste Aar stedsø blevet livligere. Den til Byen hørende Flaade omfatter saaledes 15 større og mindre Dampskibe og Omegnens 12. Af Tømmerflaader og Pramme har Byen mindst 60.

Arbejderne paa Bjørneborgbanen fortsattes i Aaret, saa at den allerede senhøstes kunde aabnes provisorisk til Peipohja, ca. 40 Km. fra Bjørneborg.

Helsingfors. Der ankom 6 390 Skibe dr. 517 145 Ton. Heraf var 34 russiske, 47 svenske, 31 norske, 50 engelske, 59 tyske, 21 danske, 7 hol-landske, 1 fransk, 4 østerrigske, 2 spanske, 2 italienske.

Hele Importen til Helsingfors steg i 1894 til en Værdi af 29 Mill. Fm. Exporten var ca. 8.3 Mill. Importen bestaar af Manufaktur-, Korte og Ga-lanterivarer, Kaffe, Sukker, Korn samt Maskiner og Redskaber.

Exporten bestaar især af Trævarer, ca. 4.4 Mill. Fm., samt Papir og Pap, 1.3 Mill. Af Trælasten gik til England for 1.5 Mill. Fm., Belgien for ca. 800 000 Fm., Frankrige ca. 700 000 Fm. og Spanien ca. 600 000 Fm.

Wiborg. Søfarten begyndte 27 April og sluttede 12 December. Af norske Skibe ankom 84 dr. 35 744 Ton. Opseilede Bruttofragter af norske Skibe var Fm. 648 550.

Af norske Skibe ankom hertil

1883	77	dr.	25 863	Ton	1889	51	dr.	14 830	Ton
1884	68	"	33 687	"	1890	39	"	12 500	"
1885	59	"	19 560	"	1891	52	"	19 852	"
1886	52	"	19 124	"	1892	58	"	18 422	"
1887	72	dr.	22 887	"	1893	58	dr.	28 082	Ton
1888	50	"	15 866	"	1894	84	"	35 744	"

Antallet af ankomne norske Dampskibe var i 1883 2, 1884 5, 1885 2, 1886 1, 1887 0, 1888 1, 1889 4, 1890 5, 1891 11, 1892 11, 1893 19, 1894 31.

Den stedfundne Stigning i den norske Skibsfart beror hovedsagelig paa at Trælastexporten i 1894 var forholdsvis stor.

Der ankom i det Hele hertil 586 Dampskibe dr. 201 824 Ton og 898 Seilskibe dr. 103 795 Ton, ialt 305 619 Ton. Heraf var under finsk Flag 122 376 Ton, russisk 4 912, svensk 17 698, norsk 35 744, dansk 12 978, tysk 22 462, engelsk 77 756 (alle Dampskibe), hollandsk 2 142, fransk 1 328, østerrigsk 1 037, italiensk 3 147, spansk 4 039.

Fragterne var pr. Ptb. Std. à 165 eng. Kubikfod: Til Lorient 50 frcs., Dieppe 34 frcs., Lübeck 20 Rmk., Wismar 23 Rmk., Flensburg 21 Rmk., Poole 30 £, London 30 £, Brake 27 Rmk., Oldenburg 34 Rmk., Havre 33 frcs., Esfleth 28 Rmk., W. Hartlepool 21—25 sh., Antwerpen 28—32 fl., Louvain 29 frcs., Marseille, Cette 52—60 frcs., Honfleur 32 frcs., Zaandam 13 fl., Bordeaux 40—48 frcs., Amsterdam 12—15 fl., Hull 22—24 sh., Svendborg 20½ Kr., Kjøbenhavn 20 Kr., Gand 30—32 frcs., St. Servain 46 frcs., Grimsby 26 £.

Indførselen bestod især af Kolonialvarer, Kornvarer, forskjellige Madvarer, Tobak, Manufakturvarer, Stenkul, Petroleum m. m. Blandt andre Varer kan nævnes Sild 2 Mill. Kg., Glas, Fajance og Porcelæn 120 000 Kg., Jern- og Staalarbeider 400 000 Kg., ildfast Ler 600 000 Kg., Cement 800 000 Kg., Soda 400 000 Kg., Glaubersalt 400 000 Kg., Apothekervarer for Fm. 70 000, Kemikalier og Syrer 100 000 Kg., Blanksværte 40 000 Kg., etc. Hele Importens Værdi var ca. Fm. 18 Mill. og dens Vægt ca. 75 Mill. Kg.

Udførselens Værdi var 12 Mill. Fm. Blandt Udførselsartikler kan nævnes foruden Trælast og Træmasse, Papir og Pap ca. 320 000 Kg., Traadsneller 200 000 Kg., Træuld 130 000 Kg., Vidjebark 600 000 Kg., Smør 50 000 Kg., Sæbe 100 000 Kg., Kornvarer 160 000 Kg., Bær 75 000 Kg., Sten 170 000 Kg., Maskiner 290 000 Kg., Jern og Artikler deraf 246 000 Kg., Glas 600 000 Kg.

Almindelig Oversigt. Art og Mængde af de i Finlands Omsætning med Udlandet i 1894 indgaaende Varer fremgaar af nedenstaaende:

Exporterede Artikler. Kreaturer, levende Heste 5 799 Stk., Hornkvæg 4 138 Stk., Kalve og Kvier 7 992 Stk., Skov- og Søflugl 248 342 Kg., Kjød og Flæsk 566 710 Kg., Smør 13 301 726 Kg., Fisk (ikke Konserver) 6 282 822 Kg., Havre, umalet 19 570 040 Kg., Rug 968 080 Kg., Bær 1 553 610 Kg., Sagtilvirkninger af Furre og Gran af mindst 2 Meters Længde m³. 1 540 835, usaget grovere Virke af Furu og Gran af mindst 2 Meters Længde 151 839 m³, Brændeved 791 417 m³, Træmasse og Pap 34 182 517 Kg., Papir 17 772 804 Kg., Tjære 139 251 hl., Jern og Staal, Takjern 5 066 136 Kg., Jern og Staal i Stænger 5 401 544 Kg.

Importererede Artikler. Sild, saltet, 3 220 820 Kg., Tørfisk 728 678 Kg., Korn, umalet, Havre 4 628 305 Kg., Hvæde 118 004 Kg., Byg 8 885 023 Kg., Mais 5 165 298 Kg., Ris 3 278 590 Kg., Rug 28 211 760 Kg., Mel: Hvæde 39 796 640 Kg., Rug 113 548 966, Malt 1 810 692 Kg., Gryn, Boghvæde 1 181 269 Kg., Byg 2 901 897 Kg., Manna 503 102 Kg., Ris 232 273,

Petroleum 9 473 221 Kg., Stenkul 68 939 308 Kg., Jern og Staal: Takjern 5 740 291 Kg., Smeltestykker 24 849 Kg., i Stænger 7 151 297 Kg., Plader, sorte, 2 403 859 Kg., Bomuld, raa, 5 345 885 Kg., Kaffe 6 500 712 Kg., Kogsalt 561 475 hl., Sukker, raat, 5 803 045 Kg., raffineret 11 558 464 Kg., Arrak, Rum, Cognac og fransk Brændevin i Foustager 469 837 Kg., Vin i Foustager 1 557 958 Kg., Tobak i Blade 2 526 544 Kg., i Stilker 668 772 Kg.

Exporten viser for 13 af de ovenstaaende Artikler en Tilvæxt og for 15 en Nedgang mod 1893. Den væsentligste Tilvæxt falder paa Smør, ca. 3.7 Mill. Kg., Træmasse ca. 1 Mill. Kg., Fisk og Takjern hver 700 000 Kg. og Bær ca. $\frac{1}{2}$ Mill. Kg. Nedgang derimod viser sig væsentlig fra Havre, ca. 8 Mill. Kg. og Stangjern ca. 1 Mill. Kg.

Indførselen viser en Tilvæxt for Rugmel og Stenkul, hver ca. 9 Mill. Kg., Hvedemel og raffineret Sukker ca. 3.6 Mill. Kg. for hver, Mais og Stangjern ca. 3 Mill. Kg. for hver, og raa Bomuld ca. $2\frac{1}{2}$ Mill. Kg., men en Nedgang for umalet Rug, ca. 6 Mill. Kg., Takjern ca. 3.6 Mill. Kg., samt Sild, Petroleum, Raasukker og umalet Korn ca. 3 Mill. Kg. for hver.

Da, som før nævnt, alt statistisk Materiale endnu savnes for en mere udførlig Beretning om Finlands Handel og Industri i Aaret, maa jeg her indskrænke mig til de Artikler, der har været Gjenstand for størst Export paa Finland, eller de væsentligste Importartikler dertil fra de forenede Riger, og hvorom jeg paa privat Vei har kunnet faa mere detaljerede Opgaver.

Trælasthandelen Aaret 1894 kan betragtes som et for Finland særdeles gunstigt Aar, ialfald for Trælasthandelen. Finlands Export af Trævarer oversteg ikke ubetydeligt det sædvanlige, og de betingede Priser stillede sig ogsaa høiere end i 1893, uagtet allerede dette viste en Stigning mod 1892.

Allerede tidligt i November 1893 begyndte Salgene i London; og til almindelig Overraskelse viste det sig, at de første svenske Salg var skeet til Priser, som tilsvarede en Stigning af 10 pCt. Hele Trælastmarkedet fik strax Indtryk heraf, og ikke alene de svenske Varer, men ogsaa de finske nød umiddelbart godt af en Prisstigning, som vel turde kunne ansættes til 5—6 sh over Middelpriisen fra 1893.

Som sædvanligt under stigende Konjunkturer gik Salgene lettere, og faa var de finske Exportører, som ikke allerede inden Udgangen af de første to Vintermaaneder havde placeret, om ikke alt, saa ialfald det meste af hvad de havde at sælge for første aabent Vand og delvis ogsaa for senere Perioder.

Denne Stigning virkede ogsaa paa Prisen paa Planchetter, der i de sidste Aar paa Grund af Overproduktion havde været trykket ned under sin rette Værdi, og som trods de forøvrigt opadgaaende Priser i 1893 dog beholdt sit lave Standpunkt.

En Undtagelse fra den almindelige Stigning dannede dog iaar den Dimension, der sædvanlig ellers pleier at være den følsomste og den som ved opgaaende Konjunkturer oftest stiger i Værdi, nemlig $3 \times 9''$ Furu-planker. I Begyndelsen af Vinteren solgtes disse vistnok noget fordelagtigere, men eftersom Aaret skred frem, blev Salgene trægere og Priserne faldt. Hertil bidrog væsentlig den daarlige Stilling paa Markedet i Spanien, hvor det økonomiske Tryk, der allerede havde vist sig i 1893, i 1894 i endnu høiere Grad gjorde sig gjældende. De haandsagede $3 \times 9''$ 14 Fods Planke har i lange Tider spillet en fremragende Rolle i Finlands Export til Spanien. Disse Planker sages i Vintermaanederne af Bønder og Pladseiere

opover hele Landet, og fremskaffes til Jernbanerne ved Skibningstiden. Denne Forretningsgren, der ligger i Hænderne paa forholdsvis faa Exportører, har lidt mest af de ufordelagtige spanske Affærsforhold.

Ogsaa en anden Faktor bidrog i Aaret til at gjøre den finske Vare vanskelig at sælge paa det fremmede Marked, nemlig den usædvanlig store Skibning i 1894 fra det hvide Hav, der fyldte Lagrene i England og vanskeliggjorde eller næsten standsede Salget af de nævnte Dimensioner. Følgen heraf var, at de fleste større Exportører i Finland er overliggende med et usædvanlig stort Lager af 3 × 9" Furuplanker.

Skovarbeiderne og Flødningerne stillede sig i 1894 meget fordelagtigt i Finland, hvilket delvis paavirkede den forøgede Skibning.

Som en naturlig Følge af de opgaaende Konjunkturer turde kunne nævnes, at der i Aaret ikke har været nogen større Fallit inden Trælastbranchen i Finland.

Exporten af høvlede Trævarer, der er en forholdsvis ny Gren af den finske Trælasthandel, idet der først i de sidste Aar er skeet nogen nævneværdig Udførsel deraf, er i 1894 ikke ubetydelig tiltaget, saavel hvad angaar høvlede Bord som Snedkervarer. Nogen nøie Opgave over Værdien af denne Export kan endnu ikke gives, da den finske Statistik ikke har nogen særskilt Rubrik derfor; men fra en enkelt Snedkerifabrik i Helsingfors udskibedes i 1894 høvlede og Snedkerivarer til Værdi Fm. 350 000.

Finlands Export af Trælast udgjorde i Kubikmeter:

1890	1891	1892	1893	1894
1072 636	1420 097	1265 700	1443 172	1722 211

Exporten fordelte sig i 1894 saaledes paa de forskjellige Steder:

Torneå m³. 19 231, Kemi m³. 55 555, Uleåborg m³. 87 035, Brahestad m³. 13 102, Gamla Karleby m³. 6 745, Jakobstad m³. 14 955, Ny Karleby m³. 34, Nikolaistad m³. 10 164, Kaskö m³. 805, Kristinestad m³. 28 215, Bjørneborg m³. 245 684, Raumo m³. 24 180, Nystad m³. 7 363, Åbo m³. 191 439, Mariehamn m³. 3 694, Degerby m³. 1 714, Hangö m³. 29 579, Helsingfors m³. 146 632, Borgå m³. 76 064, Lovisa m³. 70 235, Kotka m³. 340 529, Fredrikshamn m³. 21 984, Wiborg m³. 217 252, Sordavala m³. 6 441, Nådendal m³. 507, Ekenäs m³. 14, Over Landgrændsen & Ladoga m³. 23 029, Sum: 1 722 311.

Sildemarkedet. Salget af Sild til Finland for Leverance ved første aabne Vand begyndte 1894 ret tidligt, eller allerede i Februar og Marts, men de fornemste Opkjøb gjordes dog som sædvanligt først efter Skibsfartens Aabning. For de første Ladninger opnaaede man ret gode Priser, især for Vaar- og Østlandssild, men senere ud paa Sommeren, da Anbud paa svømmende Ladninger indgik fra alle Kanter, faldt Priserne betydeligt, og de fleste Ladninger maatte sælges til Priser, der sikkert var tabbringende for Exportørerne.

Heller ikke tør Importørerne have høstet nogen større Gevinst af de billige Priser, thi da Markedet strax overfyldtes, nødsagedes de til saa at sige at slumpe bort sin Vare til hvilkensomhelst Pris.

Af svensk saakaldte Fuldsild er der solgt 3 mindre Ladninger. Varen har vist sig god og Pakningen fuldt tilfredsstillende.

Paa Grund af det feilsagne Fedsildfiske i Norge indførtes hid i 1894 et ganske betydeligt Kvantum skotsk Fedsild. Prisen paa denne Vare stillede sig billig og Kvaliteten var ogsaa særdeles god, hvorfor Varen hersteds fandt betydelig Afsætning til fordelagtige Priser.

Importen af Sild til Finland i 1894 opgik alene til Halvdelen af den i 1893. Grunden hertil er antagelig at søge i de store Forraad af gammel Vare, som fandtes igien i Lagrene siden 1893 og endog 1892.

Udsigterne for dette Aars Marked synes ret gode, da antagelig alle Lagere kan tømmes inden ny Vare ankommer, og dette saameget snarere som efter alle Tegn at dømme, Skibsfarten paa Finland iaar først sent vil blive aabnet.

Svenske Jordbrugs- og Meieriredskaber. Ved Udstillingen i Wasa vakte flere svenske Udstillere Opmærksomhed for sine Landbrugsmaskiner. Saaledes foranstaltede Aktiebolaget „Separator“ udstillet et Meieri i Gang, der fik første Pris, og hvor de forskellige Apparater m. m. skrev sig fra svenske Brug, som „Ceres“ ved Waxholm og Olofstrøms Bruk samt „Vulcan“ i Norrkøping. Blandt andre Udstillere kan nævnes J. B. Holmgrens Sprøitefabrik og Ludvigsbjergs mek. Værksted, hvis Ildslukningsapparater belønnedes. Ligesaa Lokomobiler og Træskeværk fra Munktells mek. Værksted og „Atlas“. Borggårds Bruks Spader, Skufler, Høgafler og Greb blev meget paaagtet. Prisbelønninger blev tilstaaet Torvstrømaskiner fra G. E. Nystrand i Lyckeby, Plouge fra Marieholms Bruk, og Meieriredskaber fra A. Wedholm i Nyköping. Bolinders mek. Værksted i Stockholm havde udstillet en ny Petroleumsmotor af særdeles god Konstruktion.

Den finske Stat har iaar som i tidligere Aar ved liberal Bevilgning af Laan til Udvikling af Meieridriften bidraget til Afsætning af svenske Meieriredskaber. Selskabet „Separator“, der i denne Henseende er langt foran alle andre Tilvirkere, har i Aar afsat ikke mindre end 6—700 af sine Separatorer, navnlig for Haandkraft. Den store Forøgelse af Dampmeierier synes dog at tyde paa, at Haandmeierierne vil komme til at vige Pladsen for disse. Meieriredskaber fra Svenska Stålpresnings Aktiebolag og Olofstrøms Bruk finder megen Afsætning uagtet den uhyre Konkurrence saavel med finske som svenske Fabriker. Smørkjærner sælges billigere fra de finske end de svenske Fabriker.

Svenske Dampmaskiner og Kjædler er nu saagodtsom udestængt af indenlandske Tilvirkninger. Enkeltvis sælges Lokomobiler og Træskeværk fra det Munktellske Værksted i Eskilstuna. Samme Værksted har i 1894 leveret et større Mudderværk til Uleåborg. De Lavals Damptrubiner har ikke været afsat i den forventede Udstrækning, men fundet fortjent Anerkjendelse. E. V. Beronii Høvel- og Træbearbejdsesmaskiner fra Eskilstuna har vist sig fuldt at modsvare Forventningerne. I denne Branche er svær Konkurrence med engelske, tyske og norske Maskiner og Efterspørgselen er yderst ringe. Kasseskabe fra J. T. Backmann og Isakssons Fabriker i Stockholm og Graf & Sons i Ystad har været noget efterspurgt. Joh. B. Holmgrens Sprøitefabrik har leveret adskillige Sprøiter m. m. til Finland. De udmærkede Sagbrugsmaskiner af Bolinders Tilvirkning har nu at konkurrere med de forbedrede indenlandske Tilvirkninger. Af Aktiebolaget Palmcrantz & Co.s Slaa og Hestemaskiner er forholdsvis ikke saa lidet afsat, men Priserne trykkes stærkt af Åbo Jernmanufaktur Aktiebolags Produkter. De svenske saakaldte „Moral-Ljaer“ har faaet megen Udbredelse. De svenske Plouge efterlignes af finske Fabriker og sælges til billigere Priser.

Blandt andre svenske Fabrikata, der har fundet Afsætning i Finland, kan nævnes Eskilstunas Produkter, Arrestas, Sandvikens og Søderfors Jernbrugs Kjædelplader, Vinkeljern, Stangjern, Maskinsmede m. m.; ligesaa for-

ædlede Stenkultjære-Præparater og Kemikalier til Fremstilling af Tagbestrygningsstoffer. Ogsaa svensk Sædekorn indførtes.

Høsten 1894 var, særlig for de to fornemste Kornsorter Havre og Rug, fuldt tilfredsstillende. Høhøsten var derimod mindre rigelig.

Ingen norske Forsikringsselskaber har i Aarets Løb arbejdet i Finland, derimod af svenske Livsforsikringsselskaberne „Skandia“, „Svea“, „Nordstjernen“, „Thule“, „Victoria“, „Skåne“ og „Allmänna“; Ulykkesforsikringsselskabet „Skandinavien“; Brandforsikringsselskaberne „Skandia“, „Svea“, „Skåne“ og „Fenix“, og Transportforsikringsselskaberne „Gauthiod“, „Stokholms Sjöförsäkringsaktiebolag“, „Ågir“ og „Vega“.

Følgende Bestemmelser og Foranstaltninger paa Handels- og Søfartslovgivningens Omraade kan nævnes:

Keiserlig Kundgjørelse om Forlængelse af Tiden for Erlæggelse af Told paa russiske Rigskreditbiller.

Do. af 15de Januar om Taxt for Konsulatafgifter.

Søfartstraktat mellem Rusland og Tydskland.

Keiserlig Kundgjørelse af 29 Marts indeholdende Forbud imod Udførsel af Ildvaaben m. m. til visse Dele af Afrika.

Forordning om ny Stempelbevilgning for Finland.

Do. om Skat paa Tilkirkning af Brændevin.

Do. om Bevilgning for Tilvirkning af Maltedrikke.

Do. om do. for Spillekort.

Do. om Skat paa Udlændinge, der i Finland driver Handel eller anden Næring.

Blandt Toldbestemmelser maa nævnes den under 6 Februar fastsatte Forhøjelse af 10 Fm. pr. 100 Kg. af Tolden paa Raasukker af udenlandsk Tilvirkning, samt den ved Traktaten med Tydskland foranledigede Ophævelse af den Forhøjelse af Tolden med 50 pCt. paa tyske Varer, der blev fastsat den 10de August 1893.

Jernbanen mellem Sordavala og Joensuu blev den 1 Novbr. aabnet for Trafiken. Arbejdet paa Banen mellem Tammerfors og Bjørneborg er drevet med Kraft, og en Del deraf allerede aabnet.

M. Bjørnstjerna.

Sydney (New South Wales).

Aarsberetning dateret 1 Februar 1895.

Fra Norge ankom til Hovedstationen 1 norsk Skib dr. 840 Ton med Ladning og fra andre Lande med Ladning 3 dr. 2 486 Ton og i Ballast 9 dr. 8 243 Ton. Til Vicekonsulatet ankom fra fremmede Lande med Ladning 1 norsk Skib dr. 1 373 Ton og i Ballast 4 dr. 3 679 Ton. Ialt ankom 18 Seilskibe dr. 16 621 Ton. Bruttofragter £ 3 935.

Til fremmede Lande afgik fra Hovedstationen med Ladning 11 norske Skibe dr. 10 144 Ton og i Ballast 2 dr. 1 792 Ton, og fra Vicekonsulatet med Ladning 5 dr. 5 052 Ton, ialt 18 Seilskibe dr. 16 988 Ton. Bruttofragter £ 25 084—12—3.

Af svenske Skibe ankom 20 dr. 18 549 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen £ 37—14—11, ved Vicekonsulatet £ 17—13—3 hvoraf tilfaldt Konsulen £ 8—16—7. Af svenske Skibe £ 60—1, hvoraf ved Hovedstationen £ 6—14—10. Expeditionsafgifter af norske Exp. £ 18—19—6, svenske £ 64—8—3.

De Forhaabninger, der stilledes til Aaret 1894, blev paa det Sørge-
ligste skuffet. For tolv Maaneder siden var al Panik forbi, Bankernes Re-
konstruktionssystem ansaaes for at arbeide vel, og skjøndt Laan var dyre
var der dog heri en faldende Tendents. At Koloniens Næringer desuagtet
ikke gik frem kan nærmest tilskrives, at Australien mere end noget andet
Land beror af andre Landes Understøttelse af deres Agerbrug, Industri og
Handel. $\frac{1}{3}$ af Australiens Rigdom tilhører England, $\frac{1}{3}$ af dets Produktion
maa finde Marked i Europa, og Londons Priser behersker ganske Markedet
her; disse afhænger derimod ikke af Australien, thi paa Londons Marked
maa man konkurrere med de forenede Stater, Argentina og Kap.

I 1894 afskibedes imidlertid mere Uld, Talg, Kjød, Korn, Læder, Frugt
og Smør end i 1893, men de enormt lave Priser paa Londons Marked til-
intetgjorde alle Exportørernes Forhaabninger. Befolkningen har dog lært at
hvis den vil være med paa Verdensmarkedet maa den exportere sine Pro-
dukter billigere.

Et fremtrædende Tegn paa de daarlige Tider er uden Tvivl Nedgangen
i Pengeværdien, der fremgaar af følgende Tabel:

	Deponerings-Renten		
	3 Maaneder.	6 Maaneder.	12 Maaneder.
Sidst i 1893	3 $\frac{0}{100}$	4 $\frac{0}{100}$	5 $\frac{0}{100}$
Februar 1894	2 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{100}$	3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{100}$	4 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{100}$
Mai "	—	3 $\frac{0}{100}$	4 $\frac{0}{100}$
August "	—	2 $\frac{0}{100}$	3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{100}$
Oktober "	—	1 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{100}$	3 $\frac{0}{100}$

Hensigten har været at standse Deponeringer paa kortere Tid end 12
Mdr. Diskonteringsrenten har imidlertid været mindre, nemlig 6 pCt. i
Stedet for 8 pCt. i 1893.

Hele Exporten og Importen for Sydney var

i 1894 Import £ 13 840 499, Export £ 13 390 281
i 1893 " - 14 655 672, " - 13 990 068

Følgende Tabel viser Exporten af de vigtigste Artikler fra New South
Wales:

Uld	Skind	Huder	Talg	Tin	Kobber
Baller	Pakker	Nummere	Fade	Pakker	Pakker
684 570	24 460	130 408	106 720	110 963	161 715

Læder	Preserveret Kjød	Frosset Faarekjød	Smør	Guld	Sølv
				myntet	umyntet
Pakker	Kasser	Kroppe	Kasser	£	£
9986	217 606	533 995	79 164	1 891 353	336 112

**

Statsindtægterne viser efter Opgave en Deficit for 1894 af £ 372 220. Victoria havde en Deficit af £ 665 338. Begge Koloniens Regjeringer har foreslaaet at forøge Indtægterne ved Skat paa uopdyrket eller ubrugt Land samt paa Indtægt. Toldindtægterne for 1894 var £ 2 014 108 mod i 1893 £ 2 051 464.

Uldmarkedet i Sydney. I de første 9 Maaneder havde dette Marked ikke alvorlige Prisfald. Der gjordes storartede Transaktioner i Uld, som lovede godt for Landet, men ved Overproduktion sank Priserne sidst i Aaret med $\frac{1}{4}$ d— $\frac{3}{4}$ d pr. lb. Følgende Tabel viser Forskjellen mellem Priserne i 1894 og 1893:

Sort		Superior d	d	God d	d	Medium d	d	Underholdig d	d
Greasy Fleece	1893	8 $\frac{1}{2}$	til 10	7 $\frac{1}{4}$	til 8 $\frac{1}{4}$	6	til 6 $\frac{3}{4}$	5	til 5 $\frac{1}{2}$
do. do.	1894	7 $\frac{1}{4}$	til 9	6 $\frac{1}{4}$	til 7	5	til 6	2 $\frac{1}{2}$	til 4 $\frac{1}{2}$
do. Lambs	1893	8	til 9 $\frac{3}{4}$	7	til 7 $\frac{1}{2}$	5 $\frac{1}{2}$	til 6 $\frac{1}{2}$	4	til 5
do. do.	1894	6 $\frac{1}{2}$	til 9	5	til 6	4	til 4 $\frac{3}{4}$	2	til 3 $\frac{1}{2}$
Greasy Pieces	1893	7 $\frac{1}{4}$	til 8 $\frac{1}{4}$	6	til 7	5	til 6	3 $\frac{1}{2}$	til 4 $\frac{1}{2}$
do. d.	1894	5 $\frac{3}{4}$	til 7	4 $\frac{3}{4}$	til 5 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{3}{4}$	til 4 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	til 3 $\frac{1}{2}$
do. Bellies	1893	5 $\frac{1}{4}$	til 6 $\frac{1}{4}$	4	til 4 $\frac{3}{4}$	3	til 3 $\frac{3}{4}$	2	til 2 $\frac{3}{4}$
do. do.	1894	4 $\frac{1}{4}$	til 5 $\frac{3}{4}$	3	til 4	2 $\frac{1}{4}$	til 2 $\frac{3}{4}$	1 $\frac{1}{2}$	til 2
do. Crossbred	1893	8 $\frac{3}{4}$	til 10	8	til 8 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{4}$	til 7 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{1}{2}$	til 7
do. do.	1894	6 $\frac{3}{4}$	til 8	6	til 6 $\frac{1}{2}$	5	til 5 $\frac{1}{2}$	4	til 4 $\frac{1}{2}$
Washed Fleece	1893	11	til 11 $\frac{1}{2}$	10	til 10 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{2}$	til 9 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{2}$	til 8
do. do.	1894	9 $\frac{1}{4}$	til 10	8	til 9	7	til 7 $\frac{1}{2}$	6	til 6 $\frac{3}{4}$
Seoured do.	1893	15	til 17 $\frac{1}{4}$	13 $\frac{1}{2}$	til 14 $\frac{1}{2}$	12	til 13	10 $\frac{1}{2}$	til 11 $\frac{3}{4}$
do. do.	1894	12 $\frac{1}{2}$	til 14 $\frac{1}{2}$	11	til 12	9	til 10	8	til 8 $\frac{3}{4}$
do. Pieces	1893	13	til 14	11	til 12	10	til 10 $\frac{1}{2}$	8	til 9 $\frac{1}{2}$
do. do.	1894	10	til 11	8 $\frac{1}{2}$	til 9 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{2}$	til 8	6	til 7
do. Bellies	1893	11 $\frac{1}{2}$	til 12 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{1}{2}$	til 11	8 $\frac{1}{2}$	til 10	7	til 8
do. do.	1894	9	til 10	7	til 8 $\frac{1}{2}$	6	til 6 $\frac{1}{2}$	4	til 5 $\frac{1}{2}$
do. Locks	1893	8 $\frac{1}{4}$	til 9	7	til 8	6	til 6 $\frac{3}{4}$	4	til 5 $\frac{1}{2}$
do. do.	1894	6	til 7	5	til 5 $\frac{3}{4}$	4	til 4 $\frac{3}{4}$	2 $\frac{3}{4}$	til 3 $\frac{3}{4}$

Baade for Eiene, Agenter og Kjøbere var den foregaaende Sæson for Uldforretningerne yderst daarlig med ringe Fortjeneste. Fra Sydney og Newcastle udskibedes i 1894 444 667 Baller mod 457 123 i 1893.

Kjødexporten. Aaret udmærkede sig især for denne Vares Vedkommende. Vægten af denne Industri, der maaske vil blive en af de fornemste Faktorer for Koloniens Fremgang, kan ikke overvurderes, hvorfor ogsaa vore første Mænd har interesseret sig meget derfor i den sidste Tid. Om Aarets Export i denne Vare tør erindres den første Afskibning herfra til London af levende Kvæg ved DHrr. Potter, Hughes og Birto pr. Maori King, som udfaldt til allerstørste Tilfredshed for Afskiberne, idet af de 19 Stk. Oxer som oversendtes, 18 var leverede i god Stand, hvilket aabnede Udsigten for en storartet Export fra New South Wales, der stedse bliver mere bekjendt for sine ypperlige Havnegange. Der fulgte ogsaa andre Afskibninger med samme gode Resultat. Hele Summen af Faar, der udbødes til Salg i 1894 var 2 731 911, af Hornkvæg 121 056.

Importmarkedet 1894 var mest skjæbnesvangert for herværende Importører, der ikke alene havde at kæmpe med de finansielle Efterdønninger efter 1893, men ogsaa maatte slutte Affærer under den største Konkurrence; derhos var Behovet begrændset til det allernødvendigste.

Med faa Undtagelser har vort Metalmarked vist sig meget svagere i 1894 end i 1893. Skjøndt Rapporter er kommet fra Fabrikanter i Europa og Amerika om Prisstigninger, har disse dog ikke virket det mindste paa Priserne her, hvorimod der har været en stadig Nedgang paa Grund af den stærke Konkurrence herude.

Galvaniseret Jerntraad. Priserne var i første Halvaar fra £ 7. 10. til £ 7. 12. 6. for No. 8 og £ 7. 15. til £ 7. 17. 6. for No. 10, men mod Slutningen af Aaret faldt de saa langt som til £ 7. 2. 6 for No. 8 og £ 7. 5 for No. 10.

Galvaniserede Jernplader. Aaret aabnedes med et stadigt Marked for første Klasses Mærker à £ 18. 12. 6 og for 2den Klasse do. à £ 18. 5., men paa Grund af den Feil, som Eierne af de prima Kvaliteter gjorde ved Forsøget paa at monopolisere Markedet, reduceredes Priserne saa lavt som til £ 17, hvilket nu synes at være meget høit.

Stangjern. De lokale Behov har været saa smaa, at nogen videre Omsætning ikke har fundet Sted, og Priserne paa Stangjern har i Almindelighed været 10 sh billigere i 1894 end i 1893. Sædvanligt Stangjern er solgt til £ 8, og Hesteskojern til £ 8. 10.

Borestaal. Da Grube- og andre Sprængningsarbeider har været yderst begrændset, var Efterspørgselen efter denne Artikel yderst ringe og Prisen derfor saa lav som £ 16. pr. Ton for 1ma Kvalitet og 2da £ 12. 10. pr. Ton.

Faaresaxe. Fra Januar til Juli var Efterspørgselen yderst begrændset, og Priserne vexlede mellem 35 sh—34 sh pr. Dusin, men ved Uldsæsonens Begyndelse steg de til 38 sh. 6 d, og nogle faa Kasser solgtes endog til 40 sh.

Papir. Paa Grund af den store Konkurrence i denne Artikel, har Priserne, især for Trykpapir, været yderst lave, dog har svensk Papir begyndt at blive likt.

Norsk Medicintran har havt temmelig stor Efterspørgsel i 1894, formodentlig paa Grund af den daarlige Fiskesæson i Norge. Prisen var i Gjennemsnit 4 sh pr. Gallon.

Hesteskosøm. Omsætningen hersteds er aftaget betydelig, da et Par billigere amerikanske Mærker nylig er indført paa Markedet og bleven stærkt annonceret.

Værktøi, Agerbrugsredskaber og Maskiner fra Norge og Sverige har havt en svær Konkurrence, især med de amerikanske; dog har svenske Maskiner især for Meierivæsen, en stor Efterspørgsel.

Fyrstikker har havt et godt Marked, men enten fordi svenske Fabrikanter har exporteret middels Vare, eller fordi de har været udsat for Eftergjøringer paa andre Kanter, har hvad her kaldes Tændstikker for en stor Del maattet vige for engelske Wax Vestas. Japaneserne har i de sidste Aar exporteret uhyre Kvantiteter hid, med Efterligning af svenske Etiketter.

Knive og Saxe synes desværre ikke at kunne konkurrere med de engelske og tyske, der indføres her til fabelagtig billige Priser.

En Artikel, som det burde lønne sig at exportere hid er Tjære, der for største Delen kjøbes gennem engelske Huse i London.

Hele Skibsfarten paa New South Wales var:

Nation	Slags	Ankomne					
		Med Ladning		I Ballast		Summa	
		Antal	Tons	Antal	Tons	Antal	Tons
Britiske	Seil	298	176 375	291	388 232	589	564 607
	Damp	2039	1 625 970	453	398 184	2 492	2 024 154
	Summa	2 337	1 802 345	744	786 416	3 081	2 588 761
Udenlandske	Seil	50	43 986	60	63 665	110	107 651
	Damp	80	161 432	1	2 124	81	163 556
	Summa	130	205 418	61	65 789	191	271 207

Nation	Slags	Afgaaede					
		Med Ladning		I Ballast		Summa	
		Antal	Tons	Antal	Tons	Antal	Tons
Britiske	Seil	578	552 550	19	1 613	597	554 163
	Damp	2 184	1 975 126	311	73 921	2 495	2 049 047
	Summa	2 762	2 527 676	330	75 534	3 092	2 603 210
Udenlandske	Seil	111	103 346	2	1 265	113	104 611
	Damp	86	170 765	-	-	86	170 765
	Summa	197	274 111	2	1 265	199	275 376

Da Tiderne i 1894 har været og endnu er saa slette, at Tusinder gaar uden Sysselsættelse, maa jeg paa det Stærkeste fraraade Enhver at udvandre hid paa Spekulation, især saadanne som ikke er vant til haardt Arbeide. Konsulatet har været overordentlig benyttet af nødlidende Nordmænd og Svensker.

Newcastle. (Vicekonsulens Beretning). Hele Udbyttet af Kul var 2 544 515 Tons. Paa Grund af Opløsningen af Foreningen mellem Grube-eierne har de forskjellige Selskaber konkurreret indbyrdes, og Priserne er i nogle Tilfælde gaaet ned til 6 sh. pr. Ton. I den sidste Del af Aaret aftog Efterspørgselen betydeligt. Et Selskab lukkede sin Grube paa Grund af de daarlige Forretninger. Et andet maatte standse midlertidig paa Grund af Uenighed med Arbeiderne, men begyndte paany med Arbeidere udenfor „Unionen“ og har siden fortsat uden Afbrydelse. Ved Aarets Slutning nedsatte endel Gruber Arbeidslønnen, hvilket befrygtedes at ville foraarsage endel Vanskeligheder. Krigen mellem Kina og Japan bevirkede endel Efterspørgsel efter vore Kul i Østen og man haabede paa at skulle vinde Fodfæste paa Markederne i Honkong og Philippinerne under de nuværende Priser. For den kommende Tid synes der at være Udsigt til at Priserne fremdeles vil falde, hvis den nuværende Konkurrence vedbliver og Arbeidslønnen nedsættes. Noget Forsøg paa at forhøje Priserne vil sikkert ikke ske, da det kun er ved de nuværende lave Priser, at Eierne kan konkurrere med Udlandet. Jeg antager at Salgsprisen i 1895 vil dreie sig mellem 6 og 8 sh. pr. Ton. — Af Cokes produceredes 12 779 Ton eller 1 108 Ton mere end i 1893. Efterspørgselen har været stadig, navnlig efterat Sporveistrafiken er bleven udstrakt til Forstæderne, og det stadige Arbeide ved Broken Hill Sølvværk har fremkaldt et vedvarende Behov. Prisen kan i Gjennemsnit ansættes til 25 sh.

Af Kobber produceredes i Aaret 469 Tons til Værdi £ 21 574, hvoraf det meste sendtes til London med de Skibe, der afgik med Uld. Selskabet har forbedret sit Anlæg, der nu kan smelte 200 Tons Malm om Ugen.

Uld. Exporten var 56 263 Ber til Værdi £ 611 409, der ikke var saa meget som i 1893. Klippingen var begunstiget af godt Veir. Mange Skibe afgik med Uld, medførende som nødvendig Dødvægt Antimonmalm, Kobber, Talg, Huder etc.

Talg. Udførselen var 1 104 Tons til Værdi £ 22 949 eller 259 Tons under forrige Aar, navnlig paa Grund af daarlig Efterspørgsel fra Sydaustraliens Vestkyst. Denne er dog nu tiltagende.

Frossent Kjød. The Australian Chilling and freezing Company beretter, at der slagtedes 478 891 Faar, hvoraf 166 764 Kroppe, 105 707 „haunches“ og 1 034 Kasser Nyrrer blev frosset og udført til London. Værdien var £ 75 952. Selskabet har derhos tilberedt 206 420 Faar med et Udbytte af 2 199 Tons Talg og 1 125 Tons Ben- og Blodgjødning. God Forretning er ogsaa gjort i Skind og Peltse. Foruden det frosne Kjød har Selskabet sendt til London 5 808 Kasser nedlagt Faarekjød (tinned) og 2 446 Kasser „tinned“ Faaretunger, der har fundet god Afsætning paa Markedet. Med de nuværende Forbedringer tør denne Forretning kunn antage stor Udstrækning.

Smør. Denne Industri viser ogsaa betydelig Fremgang i de 12 Maaneder. Den producerede Kvantitet er 725 Tons, eller næsten det dobbelte af hvad der produceredes i 1893. Værdien var £ 63 075. Udførselen var ialt 240 Tons mod 85 Tons i 1893. De fornemste Exportsteder var Storbritanien, Sydafrika, Mauritius, Egypten, Ceylon, Singapore og Java. Ingen Udgift spares af Producenterne for at holde Varens Kvalitet oppe, og da Bestillingerne nu fortsættes, er Bedriftens fremtidige Udsigter meget lovende.

Sæbe og Lys. Der produceredes i Aaret 2 400 Tons Sæbe, 134 000 Kasser Lys og 85 Tons Glycerin. Heraf gik 150 Tons Sæbe til Værdi £ 2 000 til Mauritius; Resten blev forbrugt i Kolonien selv. Fabriken har i Aaret anvendt £ 8 000 paa nye Maskiner.

Kreaturer. Man har i Aaret forsøgt at begynde Udskibning af levende Kvæg til England, og i August Maaned f. A. sendtes en Prøvesending af 18 Stkr. til London, hvilket faldt heldigt ud. Det er ogsaa sandsynligt, at Kvæghandelen med Ny Caledonien vil blive gjenoptaget. Til Calcutta afsendtes 92 Heste til militært Brug.

Havnearbeider. Der er i Aaret foregaaet Mudring i Kanalerne og Stockton, derimod ikke i det nye Basin. To nye Ballastjeteer er opført paa Vestsiden af the dyke wharf. En stor Del af Fyrtaarnklippen er bleven borttaget, hvorved Dybden er forøget fra 16 til 23 Fod ved Lavvand. Ligesaa er Indløbet til det nye Bassin uddybet til 25 Fod ved Lavvand. Hvad der udkræves er at Havnen opmudres til saadan Dybde, at de største Skibe kan forlade Havnen med fuld Ladning uden Fare for at komme paa Grund. Det er paa høie Tid at Regjeringen henvender Opmærksomheden herpaa i Betragtning af det store Antal Skibe som anløber Havnen. Regjeringen skal agte at udstede Anbud paa Forlængelse af Bryggen ved Stockton paa Havnens Nordside, hvor der nu kun er liden Plads for Skibe til at lade.

Et Forslag om Nedsættelse af Lodsafgifterne blev fremlagt i den lovgivende Forsamling, men er bleven lagt tilside ved dets Behandling i „the Legislative Council“. Det vil dog blive gjenoptaget.

Ingen nye Jernbaner er bygget. Sporveien er udvidet til Forstæderne Merewither og Tighes Hill.

Regnmængden var i Aaret meget jevn, hvoraf Jorddyrkere har draget Nytte, saa at de i nogen Grad har kunnet komme sig efter det foregaaende Aars store Tab. I Marts faldt ca. 13 Tommer, men senere har Veiret været meget heldigt, med en gennemsnitlig Regnmængde af ca. 3 Tommer om Maaneden. Af Landbrugsprodukter har der været en stor Mængde, der er solgt til Priser, som har været fordelagtige for alles Vedkommende.

Fragter. I Aarets første Maaneder var Efterspørgselen efter Tonnage god og de foretagne Afslutninger vare til tilfredsstillende Satser. Fra August aftog Efterspørgselen, undtagen for de østlige Havne, betydelig, og faa Fragter sluttedes. I December blev der en Stands i Befragtninger under Afgjørelsen af hvorvidt Gruberne skulde vedblive at drives. Der var ikke meget Tonnage i Aaret, og da næsten alle ankommende Skibe befragtedes i engelske Havne før deres Ankomst hid, vare de eneste hvorom der var Tale for Befragtning hersteds fremmede Skibe som ankom til Kolonien, hvoraf de fleste ikke slutter før efter Ankomsten til Koloniens Farvande.

Antallet af ankomne Skibe var 1 255 dr. 1 415 159 Tons, eller en Tilvæxt mod 1893 af 147 Skibe og 205 692 Tons.

Distriktets Handel viser betydelig Fremgang og giver godt Haab for Fremtiden. Uagtet den store Depresion over hele Verden overskrider den producerede Kvantitet Kul den i 1892. Det fremgaar heraf at vore Kul stedse finder et godt Marked i mange Dele af Verden, og at det Stød, som denne vor fornemste Industri har faaet under de tidligere Vanskeligheder, efterhaanden forsvinder. De øieblikkelige Udsigter beror paa at en Overenskomst kan komme istand mellem Grubeierne og Arbejderne.

C. A. Falstedt.

Dresden.

Aarsberetning modtaget 25 April 1895.

Aaret 1894 viser i mange Henseender et betydeligt Opsving for flere Brancher af Industrien, navnlig for Specialiteter. Ophævelsen af Mc Kinley Billen og de af Tydskland afsluttede Handelstraktater begyndte at udøve sin Virkning.

I Børsforretningen, hvor der siden 1889 stadig har været Nedgang, der efterhaanden havde medført en stor Overflod paa ledig Kapital, forøget ved større Pengeforsendelser fra Rusland, indtraadte i 1894 en bedre Stilling, navnlig ved Udsigterne til Slutning af Toldkrigen med Rusland. Dette virkede nærmest paa Rentepapirer, undtagen italienske, der viste stadig Tilbagegang paa Grund af Betalingsvanskeligheder for de større italienske Bankinstituter, samt Forholdene inden Landets Statsforvaltning og store Salg fra franske Kapitalisters og Spekulanter Side. Paa samme Maade

led de portugisiske og græske Laan, da disse Staters Regjeringer hverken har Evne eller Villie til at efterkomme sine Forpligtelser ligeoverfor Kreditorerne. Paa Hovedeffektmarkederne kom Bedringen foruden Fonds tillige Bankers og Jernhytters, samt de østlige Baners Aktier tilgode, medens paa Dresdens Børs først og fremst Maskinfabrikerne steg betydeligt i Kurs. Den uventet hurtig istandbragte Lov om Børsskat bevirkede et Tilbageslag, der for mange Værdier medførte et anseligt Kursfald, og som yderligere paavirkedes ved at det ungarske Ministerium, der betragtedes som Sjælen i den østerrigsk-ungarske Valutaregulering, blev rystet ved de kirkepolitiske Forslag, og endvidere ved ugunstige Resultater for Kulværkerne og ved de lave Priser, der af forskellige Statsbaner blev tilstaaet Kulsyndikaterne. Som Følge heraf vendte Kapitalen sig fra Aktiemarkedet til Fondsmarkedet, først og fremst til de 3 pCt. tyske Statslaan, især efterat disse, ialfald Rigslaan og Konsols, blev tilstaaet Forhandling paa Londons Børs. En stærk Rystelse fik Effektmarkedet ved Mordet paa den franske Republiks Præsident; det rammede især italienske Papirer, navnlig efterat man i Italien havde forhøiet Indkomstskatten af Kuponer fra 13 til 20 pCt. Imidlertid var der paa Børserne i Wien og især Budapest foregaaet en stadig Bedring i Stemningen, der udviklede sig til en stærk Hausse, især da ved Gjenindsættelsen af det ungarske Ministerium Valutareguleringens Fremgang var sikret, og som tillige fik Magt over det tyske Publikum; dette fremgaar af den uhyre Succes der fulgte de paa Markedet bragte nye Emissioner af Industriværdier. Østerrigske Sølvrente steg i Kurs med $3\frac{1}{2}$ %, do. Guldrente med 5 %, ungarsk 4 % Guldrente endog med 7 %. Det internationale Spillepapir, den østerrigske Kreditaktie, steg med 23 %. Særlig naaede Kursstigningerne Industripapirer fra Wien og Budapest. Overspekulation paa disse Børser har medført en Pengemangel, der betragtes med Bekymring.

For Spekulationspapirer opviser Børsernes Kurssedler betydelige Stigninger. Banker, der antages at have solgt gamle Beholdninger med Fordel, og at have tjent stærkt paa forskellige Emissions- og Konverteringsforretninger noterer ligesaa væsentlig højere Kurser, saaledes Discontob. 33, Dresdner Bank 25 pCt. Uagtet Bjergværkernes Udbytte ikke var forholdsvis betydeligt, steg Kursen paa disse. Italienske Rente kunde hæve sig med 7 pCt. Mod manges Forventning viste det sig, at den mexikanske Regjering prompte betalte sine Renter, skjønt med svære Ofre. Særlig afholdt var tyske Staters 3 pCt. Laan. For Industripapirerne bidrog den Omstændighed til at hæve Kurserne, at den Pristrykning, som bevirkedes ved Konkurrencen i alle Brancher, i stor Udstrækning blev udlignet ved Flid, Sparsomhed i Bedriften, stor Udnyttelse og Forbedring af Indretningerne. Paa Maskinmarkedet opviser næsten alle Papirer stor Kursstigning, ligesaa for Bryggerierne, der nød godt af en stor Omsætning og billige Priser paa Raastoffe. Bygningsselskabers, adskillige Veibaners og Kassabankers Papirer steg i Kurs. I Wien medførte den ved Overspekulation bevirkede Pengemangel en stor Stigning af Rentefoden ved Aarets Slutning. Den tyske Rigsbank og den sachsiske Banks Rentefod var i 1894 i Gjennemsnit 3,14 pCt. mod 4,06 pCt. i 1893. Privatkontoen var i Gjennemsnit 1,77 pCt. mod 3,21 pCt. i 1893.

Høsten var i Kongeriget Sachten i det Hele meget gunstig, men de lave Kornpriser bragte Landmændene kun ringe Fordel. Hertil kom, at ofte vedkommende Eiendom er overlæst med Pantegjæld til en højere

Rente end den, som Bedriften kastede af sig, saaat det endelige Resultat ofte var meget ugunstigt. Heraf forklares en stor Del af de Klager, som de tyske Landbrugere retter mod Lovgivningen og Regjeringen.

Poteteshøsten skadedes af slet Veir, ligesom Frugthøsten tildels kun gav middels Resultater. Paa de fornemste sachsiske Stationer forsendtes af Frugt 7 245 085 eller ca. 1,3 Mill. Kg. mindre end i 1893. Af Melk ankom til Dresden 8,8 Mill. Kg.

Kamgarnsvæveriet viser ringere Udførsel end før, især paa Grund af de slette Tider i de forenede Stater og flere Toldforhøielser i Europa. Der udførtes af trykkede Varer 7 618 Dctr. til Værdi 6,7 Mill. Mark og af utrykkede 192 973 Dctr. til Værdi 125 Mill. Mark. Traktatstaterne er vore bedste Markeder for disse Varer, et Bevis paa, at Handelstraktaterne har været nyttige for denne Industriegren.

Kamgarnsspinderiets Stilling er bleven endnu slettere i 1894. Først ved den i November indtraadte stærke Prisnedgang for Raastoffet med over 10 pCt. fik de lave Garnpriser en vis Berettigelse og stillede noget Udbytte i Udsigt.

I Trikotagebranchen var der noget større Afsætning, dog viser sig kun en Stigning for Bomulds Strømpevarer, hvorimod for de øvrige Arter endog konstateres Nedgang. Selv om det nye Aar stiller sig ganske godt, begynder dog ikke alene paa Hovedmarkederne, de forenede Stater, men ogsaa i Sverige, Norge, Spanien, ja endog i Rusland, at danne sig en Konkurrence, som vanskeliggjør Afsætningen derhen for de sachsiske Fabrikanten. I Sydamerika, hvor hidtil de tyske Varer herskede alene, vil de franske Konkurrenter fordrive dem. Den franske Regjering har endog sendt en Mønstersamling af tyske Trikotvarer til Handelskamrene i vedkommende Distrikter og ladet disse forelægge Fabrikanterne med Anbefaling at forfærdige saadanne. Disse Fakta taler for, at den sachsiske Industri maa være paa Vagt for at bevare sine Afsætningsmarkeder.

Fabrikationen af vævede Varer, der var gaaet betydelig tilbage paa Grund af Mc. Kinley Billen, er atter steget paa Grund af den nye amerikanske Toldlov. Der indførtes fra Leipzig, Gera, Plauen og Glauchau i 4de Kvartal 1894 for Dollars 1 149 306 mod i 1893 samme Tid Dollars 541 694. I det nye Aar viser denne Branche gode Resultater. Bestillingerne i Jacquards var omtrent ligesaa store som i Schaffvarer, og det er glædeligt at berette, at alle Haand- og mekaniske Stole allerede i 3 Maaneder har været uafbrudt beskæftiget.

Klædefabrikationen led af Konkurrence med Udlandet og Overproduktion. For Glacéhandskeindustrien bragte den amerikanske Told snarere Vanskeligheder end Lættelser og Udførselen i 1894 naaede ikke op til den i 1893. Fra Konsulatdistriktet Annaberg udførtes i 1894 kun for 370 000 Dollars til de forenede Stater.

Fabrikationen af Blonder og Broderier viser forøget Udførsel uagtet Tolden i Amerika og Sølvkrisen. Udførselen til de forenede Stater var i 1894 1 400 000 Dollars. Den gode Afsætning heraf har ogsaa bevirket et stort Forbrug af raa Tyl. Da der i Tyskland kun er en Tylfabrik, i Schneeberg, maa det meste af denne Vare hentes fra Udlandet, især fra England, mindre Mængder fra Schweiz. Der er nu Stemning for at anlægge

en Fabrik i Plauen for Tylfabrikation. Man er i England meget bekymret over det Opsving, Blondefabrikationen har taget i Plauen, da man frygter for, at Nottingham skal blive trængt ud af Markedet. Som Grund for denne Frygt anføres de højere Lønninger og den gjensidige Prisnedtrykning i England, Mellemandelen samt at de engelske Maskiner ikke længere er tidsmæssige. Den engelske Arbejder indgaar under ingen Omstændighed paa Lønsnedsættelse, medens den fremmede er klogere og endog tager 50 Pf., naar han ikke længere kan erholde en Mark.

I Gardinfabrikationen var Forretningen meget livlig. De noget trykkede Priser blev modvirket af de billige Garnpriser. En Gardinaktiefabrik fordelte 14 pCt. Dividende.

For Jutespinderiet og Væveriet var Aaret særdeles gunstigt, og en mellem de tyske Jutefabriker sluttet Overenskomst har havt gunstige Følger ved Normering saavel af Produktion som Priser. Denne Overenskomst var saameget nødvendiggjort, fordi den under gunstige Betingelser arbejdende indiske Konkurrence næsten umuliggjør de tyske Fabrikers Export og der saaledes kun er Spørgsmaal om at forsvare det indenlandske Marked mod den fremmede Konkurrence. For Sytraadfabrikationen betegnes Aaret som ikke særdeles gunstigt. Priserne paa Raabomuld er sunket ned til et næsten ukjendt Niveau; dog er de for Sytraad bestemmende Priser for ægyptisk Bomuld atter kommet sig noget efter Tilbagegangen. Fabrikationen af Straahatte og Fjær gav lidet gunstige Resultater.

Træ- og Møbelindustrien kæmpede med mislige Forhold og stigende Priser. Traktaten med Rusland medførte kun en ringe Nedsættelse af Tolden paa bøiede Møbler, hvorfor Forbindelser dersteds ikke kunde knyttes, og den østerrikske Konkurrence var paa Grund af de billige Priser meget generende. Legetøisindustrien, der har sit Hovedsted i de sachsiske Erzgebirge, havde ikke noget gunstigt Aar. Exporten gik ned med 7 400 DCtr. eller 3.6 %. Af Exporten gik 20 % til de forenede Stater og 36 % til England.

I Gummivarefabrikationen var Omsætningen bedre, men Priserne paa Raagummi stigende.

Klaverindustrien, der især drives i Dresden, klagede i Begyndelsen af Aaret over slette Forretninger, der især viste sig i en mindre Export til Udlandet. Ved Aarets Slutning bedredes Forholdet betydeligt. I 1894 udførtes 72 500 DCtr. Klaverer, hvoraf 45 % til England, 9½ % til Australien og 8 % til Holland.

Af Bøger, Karter, Musikalier m. m. udførtes i 1894 til en Værdi af 101 Mill. Mark.

For Jern- og Staalindustrien og dermed forbundne Værker var Aaret 1894 ikke gunstigt. Den uhyre Konkurrence trykkede Priserne og dette blev ikke opveiet ved ringere Priser paa Raastoffe og Brænde. Arbeidslønnen var snarere stigende, og forøgedes ved Udgifterne vedkommende den socialpolitiske Arbejderlovgivning. Udlandet søgte at beskytte sig mod Indtrængen af tyske Varer ved høje Told- og andre Hindringer. Traktaten med Rusland medførte ingen gennemgaaende Bedring i Tilstanden, da Toldnedslaget paa almindelige Maskindele er for lidet til at indvirke paa Begjæret efter Maskiner. At desuagtet enkelte Fabriker gav et bedre Udbytte

skyldes kun de yderste Anstrængelser for større Omsætning og yderligere Forbedring af Maskinindretninger for Fabrikation af Specialiteter.

Det bekendte Elektricitetsværk O. L. Kummer & Co., Niedersedlitz, blev forvandlet til et Aktieselskab. I Dividender uddelte Chemnitzer Værktøimaskinfabrik 6 %, die deutsche do. 2 %, Sächsische Maschinenfabrik 7 %, Sächsische Webstuhlfabrik, Chemnitz, 12 %, Lauchhammer 5½ %, Chemnitzer Wirkwaaren-Maschinenfabrik 7 %, Görlitzer Maschinenbauanstalt & Eisengießerei 10 %, Meissner Eisengießerei & Maschinenbauanstalt, Jacobi, Meissen, 6 %, Sächsische Gussstahlfabrik, Döhlen, 10 %, Maschinenbauanstalt Golzern 8 % og die Maschinenbauanstalt & Maschinenfabrik, før Gebr. Seck, Dresden, 5 %.

Die Nähmaschinenfabrik und Eisengießerei, Dresden, der foruden Symaskiner ogsaa forfærdiger Vognhjul, meddeler at have gjort en fremadskridende Udvikling med en Omsætning af ca. 5 Millioner Mark og fordelte en Dividende af 21 %. De af Fabriken leverede Hurtighedsmaalere for Lokomotiver vandt megen Anerkendelse.

Stenkulsdriften, der især foregaar i Plauen ved Dresden, i Zwickaus og Lugau Distrikterne, led under høiere Produktionsudgifter og lavere Salgspriser. Den milde Vinter og vaade Sommer hindrede Afsætningen.

Den for Sachsen meget betydningsfulde Glasindustri har hvert Aar udvidet sine Afsætningsgebetter i Udlandet. Udførselen var i 1894 ca. 1 200 000 DCtr. til Værdi 44½ Mill. Mk. eller 7.3 % større Værdi end i 1893.

Bryggeribranchen er nu udelukkende i Hænderne paa Aktieselskaber. Udbyttet stod tilbage mod 1893, da Raastoffene blev indkjøbt til temmelig høje Priser og Konsumen om Sommeren paavirkedes af det vaade Veir. Bryggeriet Waldschlöschchen led betydeligt af den af Socialdemokratiet mod det iværksatte Boycotting, producerede ca. 185 000 Hektoliter og gav kun 10 % Udbytte mod 18 % i 1893. Aktielagerbryggeriet Schloss Chemnitz gav en Dividende af 30 % og forarbejdede 96 000 Hektol., Meissner Felsenkeller producerede 30 000 Hl. og uddelte 8 %, Bryggeriet Zum Felsenkeller i Dresden resp. 136 000 Hl. og 28 %, das Consolidirte Feldschlösschen i Dresden 65 000 Hl., og 3½ %, das Hofbrauhaus i Dresden 112 000 Hl. og 10 %, Plauenscher Lagerkeller 44 000 Hl. og 6 %, Actienbrauerei Gambrius i Dresden 52 000 Hl. og 5 %, Böhmsche Brauhaus i Dresden, der ligesaa blev boycottet af Socialdemokraterne, 128 000 Hl. og 9 %, Löbauer Actienbrauerei 45 000 Hl. og 10 %, samt Bautzner Brauerei und Mälzerei 26 000 Hl. uden Udbytte.

Heller ikke for Maltfabrikationen opfyldtes Forventningerne. Ved de preussiske Statsbaners Tarifforanstaltninger blev konkurrerende Vare fra Schlesien og Mähren sat istand til at kappes med sachsisk. Disse Tarifer er dog nu atter forandret. De østerrikske Maltfabrikanter siges at erholde forskjellige Fordele af Staten for at kunne konkurrere med den tyske Udførsel til Udlandet. Den østerrikske Maltindustri er af forskjellige Grunde fordelagtigere stillet; den tyske bestaar kun ved en Beskyttelses-told af 94 % pr. 100 Kg., og har alligevel vanskeligt for at konkurrere med den østerrikske i Tydskland.

Presgjær- og Kornspiritusindustrien udviser en forøget Afsætning for den første, men ikke i samme Grad for den sidste Artikel. De billige

Kornpriser var gunstige for Bedriften. Den bestaaende eneste Fabrik gav i Udbytte 14 $\frac{0}{100}$.

Mølleindustrien arbejdede under vanskelige Forhold paa Grund af Overproduktion samt den Lettelse i Transport af Mølleprodukter fra det østlige til det vestlige Tydskland, der bevirkedes ved Jernbanernes Staffeltarifer. Ogsaa Amerika belagde det tydske Marked med finere Melsorter. Følgerne af disse usunde Forhold var Prisnedslag og Salg og Leverance til enhver Betingelse for kun at blive Melet kvit. Tilstanden forværredes ved Kornprisernes Nedgang, der udelukkede al Kjøbelyst. Hvede faldt fra 170 til 145 Mk. pr. 1 000 Kg., Rug fra 146 til 116 Mk., men steg i Juni atter til 123 Mk.

Ogsaa paa Papirfabrikationen virkede de almindelige trykkede Forhold. Paa Papirmarkedet er Produktionen bleven betydelig højere end Forbruget forarsaget ved stadige Driftsudvidelser. Følgen har været en videre Nedgang i Papirpriserne. Hertil kommer, at Exporten til Lande, der især optager tysk Fabrikat, stedse er mindre, da den udenlandske Konkurrence — Sverige og Norge, Østerrige og endog Amerika — arbejder under gunstigere Betingelser end de tydske Fabriker og under de nuværende Forhold gjør Kampen paa Verdensmarkedet desto vanskeligere. Priserne for alle Papirsorter, men især Avispapir, er stedse sunket yderligere, saa det er at befrygte, at Fabriker, som kun forarbejder Papir og ikke selv skaffer sig det nødvendige Træstof og Cellulose, vil ligge under for de bestaaende Forhold; thi de Priser, som de vandrige Aar har medført paa Grund af Overproduktion af Træmasse og Trykpapir, tilsteder ikke mere en for Existensen nødvendig Fortjeneste for Papirfabrikanten, Træsliberen og Cellulosefabrikanten, men kun for en af disse. De enkelte Selskabers Udbytte var derfor lavere end i 1893. At Tysklands hele Papirudførsel desuagtet opviser bedre Tal end i 1893 er kun at tilskrive vedvarende Driftsforgølgelser. Der udførtes ialt i 1894:

Graat Træk- og Straapapir 16 237 Ctr., Værdi M. 227 000. Pap 155 930 Dctr., M. 2 963 000, Poler-, Skifer-, Fluepapir 13 071 Dctr., M. 1 111 000, uglattet Pakpapir 134 274 Dctr., 3 625 000, glattet Pakpapir 102 310 Dctr., M. 3 888 000, Glands- og Læderpap 4 124 Dctr., M. 111 000, fotografiske Papirer 4 043 Dctr., M. 3 639 000, Guld-, Sølv- og Buntpapir 53 430 Dctr., M. 21 372 000, Trækpapir 15 491 Dctr., Mk. 898 000, Skrive-, Tryk- og Tegnepapir 368 539 Dctr., M. 14 004 000, Papir, ikke særskilt nævnt, 53 153 Dctr., M. 5 050 000, do. ufuldstændig deklareret 15 Dctr. M. 3 000, Papirtapeter 26 709 Dctr., Mk. 2 404 000, ialt 947 326 Dobbeltcentner, Værdi Mark 59 295 000.

Udførselen er steget med ca. 8 $\frac{0}{100}$ mod i 1893. Til England gik næsten 46 $\frac{0}{100}$, til Belgien 5 $\frac{0}{100}$, Holland 4.3 $\frac{0}{100}$ og de forenede Stater 2 $\frac{0}{100}$.

Træsliberier og Cellulosefabriker, der i de tørre Sommere 1892 og 1893 led meget af Vandmangel, synes 1894 at have gjort bedre Forretninger. Vistnok er Udførselen atter gaaet noget ned, men det samme er Tilfældet med Indførselen, hvorhos den mellem de tydske Fabriker sluttede Overenskomst bevirkede, at man nogenlunde kunde modstaa Pristrykket. Indførsel og Udførsel var i 1894

	Indførsel.	Værdi.	Udførsel.	Værdi.
	Dobbeltcentner.	Mark.	Dobbeltcentner.	Mark.
Træstof	78 624	1 022 000	51 872	726 000
Cellulose	73 120	1 682 000	481 255	11 791 000
	151 744	2 704 000	533 127	12 517 000

Indførselen aflagte idethelt med Dctr. 168 000 eller 52½ % og Udførselen med 9.7 % mod i 1893. I Tilførsel af Raastof for Papirfabrikerne deltog navnlig Sverige og Norge stærkt, medens som Afsætningsgebet for tysk Fabrikat især Frankrig er af Betydning. At der endnu stedse udgives over 2½ Mill. Mark for fremmed Vare ligger ofte i Fragtforholdene, der jo ofte er vigtigere end Beskyttelsestolden.

I Fabrikationen af Albumin- og Celluloidinpapir til fotografisk Brug var Overproduktion. Spørgsmaalet om, hvilket af disse Papirer er det holdbareste, er endnu ikke løst.

Straastoffabrikationen gav ikke de forønskede Resultater, da Priserne for Foderstoffer paa Grund af den slette Høst 1892 var betydeligt højere. Da Halmhøsten i 1894 var meget rig, haaber man nu paa en Bedring.

Cartonnageindustrien, der nær ved Dresden repræsenteres af et meget betydeligt Aktieselskab, udviste atter, uagtet det almindelige Tryk, gunstige Resultater.

Skibsfarten paa Elben begunstiges af god Vandstand. Tilbudet af Skibsrum oversteg Efterspørgselen, hvorfor Fragterne var yderst lave.

Byen Dresden har i 1894 besluttet Oprettelse af et Elektricitetsværk, hvorom Kontrakt er sluttet med Firmaerne Helios i Köln, Schuckert & Co. i Nürnberg og Elektrizitätswerk, før O. L. Kummer & Co. i Dresden.

Leipzig. (Uddrag af Vicekonsulens Indberetning). Blandt de Omstændigheder, der har virket ugunstigt paa Handelen maa nævnes den i 1894 begyndte Toldkrig med Spanien og Portugal. For Leipzig var Traktaten med Rusland alene fordelagtig for enkelte Artikler, som Maskiner, Peltsvarer og saakaldte „Gummiwäsche“. Den nye amerikanske Toldtarifs gode Indflydelse hindredes ved den forbausende Senhed, hvormed den blev sat i Kraft. Efter Opgaver fra det herværende nordamerikanske Konsulat var Udførselen fra Leipzig i Værdi til de forenede Stater i 1891 6.4 Mill., 1892 5.7 Mill., 1893 4 Mill. og 1894 4 Mill. Dollars.

Konkursernes Antal i Leipzig var 153 mod 130 i 1893.

Af herværende Banker fordelte Leipziger Bank i Udbytte for 1894 6 %, Allgemeine Deutsche Creditanstalt 10 %, Leipziger Creditbank 6 % og do. Credit- und Sparbank 6 %.

Boghandelen led under de almindelige ugunstige Tider, og Nedgangen i Udførselen til Amerika rammede ikke mindst Bøger. Antallet af Boghandlere i Leipzig var i 1894 7380.

Bryggeriernes Stilling var i Aaret ugunstig; dog kunde de herværende Aktiebryggerier fordele samme Dividende som i 1893.

Fabrikationen af forskellige Slags Motorer, nemlig elektriske og Petroleumsmotorer, er i stadig Udvikling. Selskabet Leipziger Elektrizitätswerke er i Aarets Løb forandret til et Aktieselskab med Kapital 2 Mill.

Mark. Meget udviklet er Fabrikationen af Bogtrykkerpresser og de til denne Industri hørende Maskiner. Med Undtagelse af Pianoer havde Fabrikationen af musikalske Instrumenter en gunstig Udvikling.

Blandt de i Leipzig i 1894 gjældende Priser for Fødemidler kan nævnes følgende for Fiskevarer (pr. $\frac{1}{2}$ Kilogram):

Rhinlax frisk Mark 3, ved Aarets Slutning M. 4.50, røget M. 5, Østersølax M. 3—4, ved Aarets Slutning M. 3.50, Gjedde, frisk, M. 0.80, Gjør M. 0.90 og M. 1, Hyse, frisk, M. 0.25 og M. 0.30, do. røget M. 0.50, Torsk, frisk, M. 0.25, Hummer M. 3.25.

Af Fagudstillinger forefaldt i Leipzig i 1894 Dreierens og Billedskjærernes forenet med 350 Aarsfest for det herværende Dreierlaug. Ligesaa forbundet med en 350 Aarsfest var en Udstilling af Leipzigs Bogbindere.

I 1894 er der foretaget en Forandring af Ordningen af Kommunevalgene i Byen foranlediget ved, at man efter den hidtil bestaaende Ordning med lige Valgret for alle, der har erhvervet Borgerret, uden Hensyn til deres forskellige Præstationer og Kommunens Tarv, maatte imødesee Sandsynligheden af, at en Dag ved Kompletteringsvalg for $\frac{1}{3}$ af samtlige Medlemmer af Kommunestyrelsen Socialdemokraterne vilde trænge igjennem med sin Liste og efterhaanden optage alle Pladse. Efter lange Debatter bestemte man sig for Klassevalgssystemet efter preussisk Mønster. De stemmeberettigede Borgere deles herefter i Henhold til de af dem erlagte direkte Kommuneskatter i tre Afdelinger. Den første bestaar af dem, hvorpaa de højeste Beløb falder indtil et Beløb af $\frac{5}{12}$ af den hele Skat for alle Stemmeberettigede, men mindst 5 pCt. af disse. 2den Klasse naar indtil de nærmeste 15 pCt. af de Stemmeberettigede, og 3die Klasse udgjør de Øvrige. Hver Klasse vælger $\frac{1}{3}$ af Repræsentanterne. Ved de nu afholdte Valg begyndte 1ste Afdeling med et Skattebeløb af 622 Mark og omfattede 1 320 Vælgere, 2den Klasse med under 622 Mark indtil 118 Mark, omfattede 4 005 Vælgere, og 3die Klasse, bestaaende af dem, der betalte under 118 M., 21 605 Vælgere. Ialt 26 930 Vælgere, hvoraf 17 924 afgav Stemme. Af 24 valgte Repræsentanter tilhørte 4 Socialdemokratiet.

Den nylig tilendebagte Paaske „Vormesse“ havde en livlig Omsætning for den for Exporten virksomme Del af Messebesøgerne (der var talrige udenlandske navnlig mange amerikanske Besøgere tilstede), medens den tyske Forretning var slæbende.

Rosencrantz.

Rangoon.

Aarsberetning dateret 30 Marts 1895.

Fra fremmede Lande ankom til Hovedstationen med Ladning 1 norsk Skib dr. 688 Ton og i Ballast 15 dr. 15 873 Ton. Til Vicekonsulsstationerne ankom fra fremmede Havne 15 dr. 14 894 Ton. Ialt 31 dr. 31 455 Ton, hvoraf Dampskibe 6 dr. 9 911 Ton.

Til fremmede Lande afgik fra Hovedstationen med Ladning 17 norske Skibe dr. 19 093 Ton og fra Vicekonsulaterne 13 dr. 13 525 Ton. Ialt 30 dr. 32 618 Ton, hvoraf Dampskibe 7 dr. 11 081 Ton.

Af svenske Skibe ankom 3 dr. 2 129 Ton.

Der har i Aaret været gjort tilfredsstillende Fremskridt i Fastsættelse af Grændserne for, hvad der før kaldtes Øvre Burma, og en yderligere Reduktion af 900 Mand foretoges i Aaret i Øvre Burmas militære Politi. Indtægterne for Aaret, Rupees 43 146 582, viser ingen Forandring mod det foregaaende Aar.

Landet led af en stor Degression i Handelen paa Grund af Svingninger i Kursen og stort Prisfald for Ris, der i Gjennemsnit kun gjaldt Rupees 77 pr. 100 Baskets mod R. 127 i 1892/93. Hele Værdien af Handelen viser en Nedgang, nemlig

	1893/94	1892/93	1891/92
Import	Rs. 51 865 888	Rs. 54 449 904	Rs. 55 038 022
Export	„ 72 484 828	„ 92 007 827	„ 100 825 259
heri ikke indbefattet myntet Guld og Sølv, Kystfart og Statens Import og Export.			

Teaktræ. Udførselen viser en Nedgang af over 11 000 Kubiktons, nemlig

	1893/94	1892/93	1891/92	1890/91
	43 177 K. Tons.	54 720 K. Tons.	44 755 K. Tons.	37 461 K. Tons.

I 1893/94 var Beløbet fra Moulmein 14 870 K. Tons og for Rangoon 28 307 K. Tons.

Ris. Hele det dyrkede Areal i Nedre Burma i 1893/94 var 5 700 931 Acres mod 5 607 552 i 1892/93 og Udførselen til Udlandet udgjorde:

Fra Akyab	72 000 Tons.	Fra Mergui	244 Tons
„ Bassein	88 001 —	„ Tavoy	844 —
„ Moulmein	46 665 —	„ Rangoon	581 876 —
Ialt	790 361 Tons	Ris mod	1892/93 927 343 Tons, 1891/92 1 140 782 Tons, 1890/91 1 232 254 Tons, 1889/90 915 792 Tons.

Rubiner. The Ruby Mines Company skal have fundet flere Stene, men betaler endnu ingen Dividende. Rubiner skal være opdaget i et andet Distrikt, Nanyaseisk i det nordvestlige af Bhamodistriktet.

Guld. Tre Bevillinger er udstedt i Aaret og der er opsat en Kvartsknusningsmaskine i Wuntho, men man ved endnu ikke om de fundne Kvantiteter er lønnende.

George Gordon.

Indhold: **Dresden** S. 232 — **Helsingfors** S. 214 — **Kjøbenhavn** S. 177 — **Rangoon** S. 239 — **Sydney (New South Wales)** S. 226.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1894 m. M.,

No. 6.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1895

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

Havre.

Aarsberetning modtaget 25de Mai 1894.

Skibsfarten 1894.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Brutto- fragter
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.				
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Frances.
I. Ankomne.											
Fra Norge til Hovedstationen	8	3 096	27	11 409	-	-	-	-	35	14 505	130280
- Norge til Vicekonsulsstationerne	104	29 989	107	48 048	1	259	-	-	212	78 296	1123478
- andre Lande til Hovedstationen	105	51 491	18	9 071	-	-	5	2 267	128	62 829	2237750
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	97	58 146	170	95 139	5	2 035	12	4 803	284	160123	3552296
Ialt	3114	142722	322	163667	6	2294	17	7 070	659	315753	7043804
II. Afgaaede.											
Til Norge fra Hovedstationen	-	-	23	9 955	43	19 028	-	-	66	28983	68990
- Norge fra Vicekonsulstationerne	1	215	14	5 656	87	33 380	39	16 036	141	55287	64000
- andre Lande fra Hovedstationen	3	1 346	12	4 171	71	35 599	15	8 621	101	49737	41520
- andre Lande fra Vicekonsulstationerne	14	6 363	40	21 400	105	52 102	197	104671	356	184536	360593
Ialt	18	7 924	89	41 182	306	140109	251	129328	664	318543	535103

Desuden ankom i 1894 til Distriktet 363 svenske Fartøier drægtig 202 128 Tons, hvoraf 308 Dampskibe af 182 335 Tons Drægtighed. I Havre indkjøbtes i forrige Aar 1 Fartøi, drægtigt 463 Tons for norsk Regning.

Opgave over det samlede Beløb af de ved Generalkonsulatet i Aaret 1894 oppebaarne Afgifter :

Erlagte Konsulatafgifter.				Expeditionsgebyrer.			
Ved Hovedstationen.	Ved Vicekonsulatsstationerne.		Ialt tilfaldt Konsulen eller Konsulskassen		Ved Hovedstationen.	Ved det lønnede Vicekonsulat i Bordeaux.	
	Ialt erlagt.	Heraf tilfalder Konsulen eller Konsulskassen.				Frcs.	c. Frcs.
Af norske Fartøier							
6 159,80	19 235,45	10 826,75	16 986,55				
Af svenske Fartøier				For norske Exp.	921.30	291.70	
2 643,65	13 740,45	7 665,35	10 309,00	- svenske -	179.30	36.00	
				- fælles -	00.00	29.00	
Fr. 8803,46	32 975,90	18 492,10	27 295,55		1 100.60	356.70	

Til Belysning af den Stilling vor Skibsfart paa Distriktet har indtaget under Aaret 1894 i Sammenligning med foregaaende Aar kan anføres nedenstaaende Tal:

Skibsfarten i sin Helhed:

	1894	I Middeltal for Aar i Perioden 1889—1893.
	Tons	Tons
Norske Fartøier	315 753	387 364
Svenske Do.	202 128	198 237
Tilsammen	517 881	585 601
Af disse var		
Seilfartøier: Norske . .	144 296	172 868
Svenske	19 793	26 998
Tilsammen	164 089	199 866
Dampskibe: Norske . .	171 457	214 496
Svenske	182 335	171 239
Tilsammen	353 792	385 735

Det viser sig saaledes, at den norske Skibsfart paa Distriktet i sin Helhed under forrige Aar i Sammenligning med Forholdet i Femaarsperioden 1889—1893 har tabt Terrain, idet dens Tonstal har mindet med 71 611 Tons eller med 18.49 %. Samtidig har den svenske Skibsfart gaaet noget, omend ubetydelig frem, idet den har øget med 3 891 Tons eller 1.96 %. Det fremgaar tillige, at Tilbagegangen for det norske Flag rammer saavel Dampskibe som

Seilfartøier, medens Øgningen i den svenske Skibsfart blot har gjort sig gjældende i Dampskibstonnagen, hvorimod Seiltonnagen har aftaget.

For Distriktets vigtigere Havnes Vedkommende var de forenede Rigers Skibsfart fordelt i Aaret 1894 i Sammenligning med Femaarsperioden 1889—1893 som følger:

		1894	I Middeltal for Aar i Perioden 1889—1893.
Norske Fartøier:			
Havre	77 334 Tons.	81 619 Tons.	
Bordeaux	39 021 "	59 795 "	
Calais	19 341 "	23 709 "	
Dieppe	14 766 "	19 222 "	
Dunkerque	28 953 "	33 096 "	
Honfleur	8 558 "	11 115 "	
Rouen	65 250 "	86 410 "	
Svenske Fartøier:			
Havre	33 780 Tons.	39 019 Tons.	
Bordeaux	21 606 "	28 825 "	
Calais	7 701 "	5 898 "	
Dieppe	6 329 "	7 519 "	
Dunkerque	12 833 "	10 309 "	
Honfleur	7 253 "	6 819 "	
Rouen	80 223 "	84 315 "	

Den norske Skibsfart har saaledes i forrige Aar overalt vist Tilbagegang, medens derimod den svenske har øget i tre af de ovennævnte Havne, nemlig Calais, Dunkerque og Honfleur.

De Aarsager, som har bidraget til det nævnte Forhold, turde, med Distriktets Havne overhoved for Øie, fornemmeligst være at søge i den norske Seilflaades fortsatte Fortrængsel fra Fragtning af nordiske Trævarer, hvilken Transport nu i stadig større og større Udstrækning besørger af fremmede Dampbaade, samt desuden, hvad særskilt betræffer Bordeaux og Rouen, hero paa den Omstændighed, at Vintransporten fra Spanien og Italien samt andre Middelhavslande, som tidligere i stor Skala foregik over nævnte Havne, og hvori norske Dampbaade tog en særlig fremtrædende Del, under det sidstforløbne Aar, paa Grund af den med dette Maal for Øie usædvanlig nedsatte Godsbefordringstarif paa visse franske Jernbaner, er for en væsentlig Del blevet overtaget af Landets Jernbaneselskaber. Og hvad Havre angaar, synes det at kunne siges, at de norske Seilfartøier i transatlantisk Fart paa denne Havn væsentlig har været henvist til Transport af Farvetræ fra Vestindien og Byggetømmer fra Amerika, men af andre Nationers Dampbaade udestængt fra Bomuld-, Kaffe- og Petroleumstraden, hvori de tidligere fandt saa rig Anvendelse. Det kan tillægges, at norske Dampbaade endnu blot undtagelsesvis deltage i den transatlantiske Fragtfart paa Distriktets Havne, saaat der derigjennem ei har kunnet opnaaes noget Vederlag for den Tilbagegang, Seilfarten har havt. I den europæiske Kystfart forekommer dog norske Dampbaade fremdeles temmelig livlig, og det kan særskilt bemærkes, at man har begyndt at anvende disse ogsaa til Transport af Is.

Hvad angaar den svenske Skibsfart paa Distriktet, kan nævnes, at denne visseelig i Almindelighed er henvist til samme Slags Fart som den norske, men at dog et større Antal svenske Dampbaade sysselsættes i regelmæssig Rute mel-

lem Hjemlandet og Frankrige end hvad Tilfældet er med norske Dampbaade, hvorigjennem noget større Fasthed vindes til Gunst for det svenske Flag. Desuden er svenske Dampbaade forholdsvis hyppig blevne befragtede for Skibning af Træ, Havre og Træmasse i forrige Aar, og paa denne Maade er der blevet beredt en Slags Erstatning for den tabte Vintransport, et Tab, der ellers ogsaa skulde have rammet det svenske Flag.

Som bemærkelsesværdigt fortjener at fremholdes, at de enkeltvise Forsøg som under foregaaende Aar har været anstillede med Befragtning af mindre Dampbaade direkte fra Havne i det indre af Sverige til Frankrige, har i forrige Aar været gjentagne i større Udstrækning, hvorfor det kan antages at saadanne Foretagender meget vel svarer Regning. I Aar 1894 har saaledes tre svenske Dampbaade af 106 til 145 Tons Drægtighed udført Reiser fra Damsätter og Motala til Calais og Rouen med Træ og Træmasse.

Angaaende Omfanget af de forenede Rigers Skibsfart paa Frankrige i sin Helhed kan meddeles, at Drægtigheden af de under forrige Aar til franske Havne ankomne Fartøier i Sammenligning med Forholdet under tidligere Aar skal have udgjort:

	1894 Tons.	1893 Tons.	1892 Tons.	I Middeltal for Aar i Tiden 1887—1891. Tons.
Norske Fartøier	396 560	510 654	522 369	643 890
Svenske —	235 279	222 143	226 583	255 184
Tilsammen	631 839	732 797	748 952	899 074

Den norske Skibsfart har saaledes i det Tidsrum, som ovenstaaende Opgave omfatter, stadig gaaet tilbage, idet dens Tonstal i Aaret 1894 blot udgjør 61.59 % af Skibsfarten i Femaarsperioden 1887—1891, ligesom den ogsaa har aftaget med 22.34 % fra Aar 1893. Den svenske Tonnage udviser vel en Minskning af 7.80 % for Aar 1894 i Sammenligning med den nævnte Femaarsperiode, men Resultatet i forrige Aar er dog gunstigere end under de to nærmest foregaaende Aar.

Som angivende Stillingen betræffende de forenede Rigers Skibsfart paa Frankrige i Forhold til andre fremmede Landes kan efter den franske Talstatistik anføres følgende Ciffere, betegnende lastede Fartøier, hvorved dog maa erindres, at Opgaver i denne Henseende endnu ikke er tilgængelige for 1894.

	1893 Tons	1892 Tons	I Middeltal for Aar under Perioden 1887—1891 Tons
Norske Fartøier	463 101	455 839	573 150
Svenske —	172 266	173 819	206 297
Danske —	148 012	151 953	132 757
Russiske —	89 404	70 404	113 030
Tyske —	624 703	630 784	618 183
Engelske —	6 087 496	5 821 254	5 786 378
Hollandske —	446 419	415 260	313 184
Spanske —	418 317	404 247	546 091
Østerrigske —	192 687	114 858	115 530
Italienske —	293 681	330 855	364 647
Græske —	175 336	119 981	123 940
Amerik. —	39 539	38 293	37 885

Det sees heraf, at det engelske, hollandske, østerrigske, græske og amerikanske Flag i 1893 har naaet større Betydning end under foregaaende Aar,

men at dette ikke er Tilfældet hverken med det norske eller det svenske. Forøvrigt kan det bemærkes, at den norske Skibsfart fremdeles har bibeholdt sin Rang som den 3die i Rækken efter den engelske og den tyske, medens derimod den svenske, som i Aaret 1893 er bleven overfløjet af den østerrigske og den græske, derved har sunket ned til den 9de i Rækken.

De Bruttofragter, der er optjente af vore Fartøier udgjorde i indgaaende og udgaaende Fart paa Distriktets Havne:

	1894	I Middeltal for Aar i Perioden 1889—1893
Norske Fartøier	7 578 907 Fr.	8 826 416 Fr.
Svenske —	3 623 655 „	3 689 207 „

Disse Tal angive altsaa, at Fragtfortjenesten for saavel norske som svenske Fartøier har gaaet ned i Aar 1894, og at det Tryk, som længe har hvilt over Skibsfarten, ikke er blevet afhjulpet. Det maa her bemærkes som en Eiendommelighed, at den tidligere angivne Tilbagegang i den norske Skibsfart paa Distriktet i forrige Aar jevnført med den nærmest foregaaende Femaarsperiode, hvilken Tilbagegang udgjorde 18.49 %, var, efter hvad der ovenfor er fremholdt, større end Tilbagegangen i det samlede Beløb af Bruttofragterne, der ikke beløb sig til mere end 14.13 %; medens det derimod befindes, at den svenske Skibstonnage i det samme Tidsrum har gaaet noget fremad, samtidigt med at Fragtbeløbene samlede Sum er blevet noget mindre.

Overhoved kan det paa Grundlag af modtagne Opgaver siges, at Fragt-noteringerne i forrige Aar gennemsnitlig har været lavere end under den foregaaende Femaarsperiode og ogsaa i visse Henseender mere ufordelagtige end under Aar 1893. Og hvad værre er, saa vidt nu kan sees, tilbydes der ikke nogen Bedring i dette beklagelige Forhold. Den almindeligste Aarsag hertil er utvivlsomt Overflod paa Skibsrums; men visse andre Omstændigheder turde ikke være uden Indflydelse i Sagen, og hvad disse angaar, turde der muligens være at søge at tilveiebringe nogen Forandring. I denne Forbindelse synes det særskilt at kunne nævnes, at vore Skibsførere hyppig klager over de unødige Mellemhænder, som en Befragtningskontrakt maa gaa igjennem for at komme istand, og da saadanne Mellemhænder ikke sjelden indlader sig paa Spekulationer, kommer i Regelen Rederiernes Interesser til at lide derved. Man har som Bote-middel herimod tænkt, at det kunde lade sig gjøre at bringe istand Foreninger af Rederier med fælles faste Ombud, som havde til Opgave at træffe Fragtaftaler med Afladerne, gennem hvilken Ordning man antager at ville opnaa, at Fragtkontrakter mere blev sluttede med Rederiernes Interesser for Øie end for at imødegaa Afskibernes Fordringer, hvilket sidste nu almindelig opgives at være Tilfældet. Ligeledes antager man paa denne Maade, saavidt nemlig Enighed herom kunde tilveiebringes, at faa bevirket, at ikke Fartøiet altid udelukkende belastedes med de forskelligartede Udgifter eller Kommissioner, af hvilke det nu rammes uden at man egentlig kan forstaa Nødvendigheden eller Billigheden heri. Derhos ansees det at være magtpaaliggende, at Rederierne undgaa at udbyde sine Fartøier paa flere Steder paa én Gang, da derved let kan bibringes Forestilling om, at Tilgangen paa Skibsrums er overflødig stor.

Hvordan det end hermed maa forholde sig, er det sikkert, at sidste Aars Fragtsatser, som allerede antydet, har været trykket ned til et Niveau, som vanskelig har indrømmet nogen Fortjeneste for Skibsfarten, og at det derfor er meget om at gjøre, at alle Kræfter opbydes for at bringe Markedet i en bedre Stilling. For nærværende skal ei heller Tilstanden være egnet til at give Haab om nogen Stigning i Noteringerne. Særskilt forlyder det, at Trælastfragterne holdes saa lave, at de er uantagelige. Man byder nemlig saadanne Betingelser

som 34 à 32 Fr. for Ptb. Standard fra nedre Bottnen til Rouen, samt 30 à 28 Fr. til andre nordfranske Havne. Hvad angaar den sydlige Del af Distriktet opgives, at der til Rochefort blot skal kunne opnaaes 35 og til Bordeaux 40 Fr., hvilket altsammen ikke engang synes at være tilstrækkeligt til Bestridelse af Omkostningerne. I transatlantisk Fart kommer Fartøier med 95 Fr. pr. Ptb. St. for Pitchpine fra Georgia, hvorhos der for Farvetræ fra Vestindien er bleven betalt pr. Ton 24 à 30 sh. Betræffende Stykgodsfragterne kan nævnes, at disse staa i nøiagtigt Forhold til de øvrige Noteringer. Som Følge heraf har ogsaa de regelmæssige Ruter været vanskelige at opretholde, og i mere end et Tilfælde har Skibsture maattet indstilles paa Grund af utilstrækkelig Fragtfortjeneste. Blandt andet har dette indtruffet med den i en foregaaende Aarsberetning omhandlede finske Dampskibslinie mellem Havre og Antillerne, hvilket Foretagende ialfald indtil videre er standset.

Under det sidstforløbne Aar har som vanligt vore Skibsførere inden Distriktet ikke altid kunnet undgaa, ved forskellige Anledninger, at indvikles i Tvistigheder saavel med private Personer, som med de Statsmyndigheder, der har at være tage Søfartsinteresser. Blandt Tilfælder af sidstnævnte Slags, som er blevet Gjenstand for officiel Behandling, kan anføres følgende:

1. Under Forhaling i herværende Havn kom et norsk Fartøj i Kollision med et ved Kai fortøiet, Staten tilhørende Dampskib, som derved led adskillig Skade. Under Behandlingen af den deraf opstaaede Sag lykkedes det imidlertid at gjøre gjældende, at det indtrufne Sammenstød ikke var forvoldt ved Feil fra den norske Skibsførers Side, hvorfor denne fritoges for Ansvar.

2. I Fécamp var et norsk Fartøj efter Udlosning blevet fortøiet ved en Pæl, men under en stærk Storm oprykkedes denne ved Paatryk fra Fartøiet, der som Følge heraf kom i Drift og foraarsagede en Del Skade paa Havnemateriellet, ligesom ogsaa Fartøiet selv gjorde ikke ubetydeligt Havari. I Anledning heraf indstævnedes Befalhaven af Handelskammeret i Fécamp for Domstolen paa Stedet, idet der gjordes Paastand paa, at han skulde erstatte den Havnemateriellet paaførte Skade; men Sagen herom blev inden kort nedlagt, da man syntes at være kommen til Indsigt om, at det indtrufne Uheld ikke kunde være at lægge Føreren til Last. Paa sin Side troede derimod Skibsføreren at have Grund til at begjære Godtgjørelse for den Skade, hans Fartøj ved Tilfældet havde lidt, og Fremstilling herom blev ogsaa indgiven til vedkommende Departementschef, som imidlertid erklærede, at Pælens Oprykning var at betragte som „Force majeure“, hvorfor Ansøgningen om Skadeserstatning ei kunde indvilges. Sagen er imidlertid ikke afsluttet hermed, idet den er undergivet Præfecturaadet i Rouen til Prøvelse.

3. For den franske administrative Domstols høieste Instants (le Conseil d'Etat) er fremdeles under Behandling en Sag angaaende Skade lidt af et svensk Dampskib ved at støde paa et i Havres Red sunket fransk Mudderværk, som paastodes ikke at have været tilstrækkelig tydelig angivet, ligesom Vraget ikke fandtes anført paa Søkort og heller ikke er blevet Gjenstand for Meddelelse i „Underrettelser for Søfarende“. I de Instantser, Sagen tidligere har været undergivet, har Udfaldet ikke været gunstigt for Rederiet.

4. I Granville kom et norsk Skib paa Grund i Bassinaabningen og erholdt derved ret alvorlig Skade. Da Manøvreringen foregik efter Havnebetjeningens Befalinger, troede Føreren sig berettiget til at begjære Skadesløsholdelse af den franske Stat som civilt ansvarlig for nævnte Betjenings Handlemaade. Paa sin Side anlagde Havnevæsenet Sag mod Skibsføreren som skyldig i at have undladt at efterkomme Havnebetjeningens Forskrifter under Fartøiets Indseiling, og for at forsvare sig herimod blev Føreren nødsaget til at begjære

Undersøgelse i Sagen, hvorfor Udgifterne maatte forskydes af ham. Efterat imidlertid Skibsførerens Krav paa Godtgjørelse var bleven afslaaet af vedkommende Departementschef, medens paa den anden Side intet Bevis kunde skaffes til Støtte for Havnevæsenets Paastand angaaende Skibsførerens feilagtige Forholdende, blev Sagen paa en Maade bilagt, men det var alligevel ikke muligt for Skibsføreren at erholde tilbage de forskudte Omkostninger for den omhandlede Undersøgelse, skjønt den Paatale, der havde foranlediget denne, som nævnt, indstilledes.

Af Rettergange for vanlig fransk Domstol, der har angaaet Fartøier fra vore Lande, turde særskilt burde anføres en Sag vedrørende en norsk Skibsførers og hans Mandskabs Hyrekrav, efterat Fartøiet var beslaglagt for Bodmerigjæld. I denne Sag, som førtes for Handelsdomstolen i Havre, tilkjendtes Besætningen Ret til al ikke betalt Hyre siden den sidste Forhyringskontrakt, endskjønt Skibet efter dennes Udfærdigelse havde udført forskjellige Reiser.

Forholdet mellem den franske og den udenlandske Skibsfart paa Frankriges Havne overhoved under de tre sidste Aar angives ved følgende Tal, der betegner Skibe ankomne med Last.

	1894 Ton	1893 Ton	1892 Ton
Franske Fartøier . . .	3 889 784	3 958 155	4 323 588
Fremmede — . . .	9 584 500	9 247 087	8 837 473
Tilsammen	13 474 284	13 205 242	13 161 061

Trods den restriktive Toldpolitik i Frankrige befindes Skibsfarten paa Landets Havne i den anførte Tid at have været i stadig Tilvæxt. Men hvad som synes mindre forklarligt, er, at denne Tilvæxt udelukkende har kommet de fremmede Fartøier tilgode, medens Landets eget Flag derimod har aftaget i Betydning. Man maa saaledes, som allerede antydet i næstforegaaende Aarsberetelse drage den Slutning, at uagtet al Opmuntring til Rederivirksomheden bliver Vanskelighederne dog aarlig større for at faa fransk Kapital anbragt i maritime Foretagender. Og denne Opmuntring, om blot sees hen til den, der udgaar i Form af Seiladspremier, er dog saa vidt stor, at den efter anstillet Beregning bør kunne erstatte Rederiets Udgifter baade med Besætning og Assurance i de nærmeste Aar efter Skibets Færdigbyggelse. Men denne Fordel maa imidlertid ikke være tilstrækkelig til under de nuværende lave Fragter at opveie de Byrder og den Risiko, der er forenede med Skibsfarten. I Særdeleshed skal man i denne Henseende nære Frygt for de Erstatningskrav, der kan fremstilles af Paarørende til Sømænd, som er omkomne under Tjenesten ved Ulykkeshændelse o. l., ligesom man synes at befrygte Pensionskrav fra skadelidte Sømænd m. m.

Tilbagegangen i Frankriges Søfart fremgaar ogsaa om man jevnfører Landets Tonnage i den seneste Tid. Denne udgjorde nemlig ved Begyndelsen af hvert af nedenstaaende tre Aar:

	1894 Ton	1893 Ton	1892 Ton
Seilskibe	296 582	407 044	426 207
Dampskibe	498 841	498 562	521 872
Tilsammen	895 423	905 606	948 079

Under de nævnte tre Aar har saaledes den franske Seilflaade stadig mindsket, hvorimod Dampskibstonnagen har øget i 1894 fra det nærmest foregaaende Aar, nemlig med 279 Ton, ihvorvel ogsaa her er indtraadt Nedgang i Forhold til 1892.

I Sammenhæng hermed turde det være at omhandle, hvorledes man fremdeles i Frankrige gjør Anstrængelser for Forbedring af Havnene og Seilløbene i Landet. I det nu indgaaede Aar er der saaledes udkommet en Lov angaaende betydelige Forandringer i herværende Havn ligesom i Seilløbene til Honfleur og Rouen. Hermed følger dog den Uleilighed, at nye Paalæg vil komme til at ramme den allerede forud betyngede Søfart, særlig i Havre, hvor man ogsaa har bestemt sig for at oppebære Afgift paa Varer, som i Havnen udlosses eller omlastes. Denne sidste Foranstaltning har imidlertid paa mange Hold vakt Betæneligheder, idet man frygter, at Følgen deraf skulde blive en Mindskning i Handelsomsætningen paa Pladsen, og at man saaledes derigjennem skulde komme til at modvirke det Formaal, som Havneforbedringen var tænkt at skulle befordre. I Betragtning heraf er det ogsaa forordnet, at de nævnte Vareafgifter indtil videre ikke skal opkræves. Derimod skal Bestemmelserne om de for høiede Skibsafgifter strax træde i Kraft, ligesom ogsaa en besluttet Afgift paa Reisende, som over Havre forskaffes til eller fra andre Lande.

Den fra forudgaaende Aar bekjendte Plan at anlægge Kanal til Paris fra Rouen har i forrige Aar atter været optaget til Behandling, men paany forkastet, dog, som det vel kan antages, uden at Spørgsmaalet derigjennem er blevet definitivt afgjort. I Virkeligheden synes i Stedet alt at tale for, at denne Plan engang vil blive virkeliggjort, om ogsaa nødvendigvis en høist betydelig Modstand først maa overvindes. Allerede under de nuværende Forhold finder forøvrigt Trafik Sted mellem udenlandske Havne og Paris ved Dampskiibe i direkte Fart, og det skal ogsaa være gjort Forsøg paa fra svensk Side at bringe en saadan Forbindelse istand med Indsøhavne i Sverige, hvilke Forsøg det skal være Meningen at fortsætte i indeværende Aar efter et mere ordnet System.

Under forrige Aar er der indtruffet tre Tilfælder af Rømning fra norske Skibe i herværende Havn. Af de rømte tilbageførtes en ombord før Fartøjets Afgang, hvorimod en anden, som først fakkedes efterat Fartøjet var afseilet, blev hjemsendt til Afstraffelse med Det kgl. Departements Bemyndigelse.

Sjelden forekommer der nu i Havre Klager over Bedragerier forvoldte mod Sømænd af Logiværter og Forhyringsagenter. Tidligere var imidlertid saadanne Klager temmelig almindelige, endskjønt man har søgt at indskride mod de begaaede Forbrydelser, saa ofte dertil har været Anledning. For ikke lang Tid siden blev en Mand af nævnte Slags Profession, der havde gjort sig berygtet for sine mangfoldige Svindlerier mod skandinaviske Sømænd, udvist fra Frankrige, og derefter synes en rolig Tid at være indtraadt.

I Havnen findes fremdeles et Sømændshjem under engelsk Ledelse, men denne Anstalt lykkes det blot at trække til sig forholdsvis faa af vore Sømænd, da disse i Almindelighed foretrække at tage ind hos særskilte Hyreværter paa Stedet.

De Handelsforbindelser som underholdes mellem de forenede Riger og Frankrige, har, som vel kan tænkes, ikke formaaet at tage noget større Opsving under den nu raadende franske Toldpolitik. Den Indførsel, som i forrige Aar har fundet Sted fra vore Lande til Frankrige, indskrænker sig hovedsagelig til Raavarer og Halvfabrikat, da Manufakturartikler og Ernæringsprodukter vanskelig kan bære de ikke smaa Indførselsafgifter, der er paalagte saadanne Varer til Beskyttelse af den indenlandske Produktion.

Efter den franske Toldstatistik meddeles nedenfor en Oversigt over den hovedsageligste Import, som i Aaret 1894 har foregaaet direkte fra Norge og Sverige til Havre, ligesom over Indførselen til Frankrige i sin Helhed under de tre sidstforløbne Aar af saadanne Artikler, som fornemmeligst er Gjenstand for Export fra vore Lande:

Indførsel til Havre Aar 1894 fra Norge:

Huder, ubearbejdede raa eller tørre:	større: 14 324 Kg.
	mindre: 8 268 "
Gjødningsstoffer (Fiskeguano)	14 000 "
Hvaltran.	174 911 "
Torsketran	7 102 "
Andet Slags Fiskefedt (Sildetran)	1 436 "
Hvalbarder, ubearbejdede	52 111 "
Havre	501 200 "
Sædekorn	1 052 "
Byggetømmer af Eg, saget, fra 80 til 35 m m	222 000 "
Do. af andet Slags end Eg eller Valnøddetræ: ubearbejdet Rundtømmer	13 000 "
Do. finhugget eller saget, af en Tykkelse af 80 m m eller mere	680 000 "
Do. saget af en Tykkelse af 80 til 35 m m	2 254 000 "
Do. saget fra 35 m m og derunder	169 000 "
Lægter	478 000 "
Uforarbejdede Stører og Stager	65 551 "
Vedtræ og Ved i Bundter	3 000 "
Høj	2 138 145 "
Træmasse, kemisk	10 000 "
Øl	25 928 "
Marmor, uforarbejdet	12 446 "
Is	2 500 000 "
Jern i Stænger, Trækulsjern	1 323 "
Papir	3 "
Pap i Form af Æsker (Omslag)	11 428 "
Hesteskosøm	611 193 "
Tønder, tomme med Jernbaand	39 065 "
Træarbejder	13 "
Fyrstikker og Fyrstikæmner	1 700 "

Denne Indførsel, som ogsaa omfatter Varer for Transitforsendelse og Igjenudførsel (Commerce général), kan, som det synes, ikke ansees at have naaet nogen større Betydning for andre Varer end Træ, Havre, Jern og Høj. Dog maa herved bemærkes, at de regelmæssige Dampskibslinier, saavel norske som svenske, imellem Havne i de forenede Riger og Havre paa Hidveien i Almindelighed først anløbe Rouen, hvor da den største Del af Lasten losses. Særskilt har dette været Tilfældet med Træ, Jern og mekanisk Træmasse, hvilken sidst-

nævnte Artikel nu næsten aldeles ikke fragtes over Havre. Hvad den samlede Import til herværende Havn angaar, udgjorde denne i forrige Aar 10 042 143 Kg. fra Norge samt 26 920 686 Kg. fra Sverige. Endskjønt saaledes den norske Indførsel er af mindre Betydning end den svenske, omfatter den dog en større Mængde af Artikler, som det fremgaar af ovenfor meddelte Oversigt.

Temmelig ofte indkommer der til Generalkonsulatet Forespørgsler fra Forretningsmænd i de forenede Riger med det Formaal at bringe istand Handelsforbindelser med Frankrige saavel for Indførsel som Udførsel. Det er imidlertid ikke bekjendt, hvorvidt de Oplysninger som i saadan Henseende er blevne afgivne herifra, har kunnet for nogen Del befordre det tilsigtede Formaalets Opnaaelse, men det kan antages, at da Spørgsmaalet har gjældt Beredelse af nyt eller udvidet Marked her i Landet for vore Artikler, har Sagen vist sig forenet med ikke saa faa Vanskeligheder samt krævet baade Anstrængelser og Omkostninger. I denne Henseende turde kunne erindres, at andre Landes Exportører mere og mere synes at benytte den Udvei at sende Agenter eller Handelsreisende til de udenrigske Steder, hvor en Vare ønskes placeret, og i Tilfælder, hvor en lignende Ordning vilde blive for dyr for en enkelt Exportør, har det hændt at flere Kjøbmænd i Forening har udrustet en saadan Agent, som naturligvis maa være vel fortrolig med Sprog og Forholde overhoved i det fremmede Land for at kunne være af forønsket Nytte. Det er opgivet, at der herigennem i den senere Tid er blevet aabnet store Afsætningsomraader for engelske, tyske og amerikanske Produkter. I Havre fandtes tidligere flere bosatte Agenter for skandinaviske Huse, der formidlede Salg af Trælast, Træmasse, Is, Jernmanufakturvarer o. l. Disse Agenter har imidlertid af en eller anden Aarsag forladt Pladsen, men det kan nævnes, at iaar en yngre svensk Forretningsmand har etableret sig hersteds under Firma M. Friestedt blandt andet for Forsælgning i Frankrige af Artikler fra de forenede Riger. Firmas Adresse er: Rue du Champ de foire, 13.

Efter hvad der hid er indberettet fra vedkommende Vicekonsul opgik Indførselen til Rouen af de vigtigste Produkter fra Norge til følgende Kvantiteter i Aaret 1894:

Trælast, Rundtømmer 181 000 Kg., Do. saget 4 060 000 Kg., Havre 502 400 Kg., Stangjern, Trækulsjern 1 743 Kg., Træmasse 38 276 492 Kg., Is 550 000 Kg., Hestekosøm 290 573 Kg., Huder og Skind 11 268 Kg., Vildt 368 Kg., Hø 976 214 Kg., Øl paa Flasker 1 632 Kg., Træ i Arbeide 91 065 Kg.

Ifølge disse Tal har Indførselen af Trælast, Træmasse, Havre og Jern ikke været ubetydelig, men det opgives, at Prisen som har kunnet opnaaes, ikke har været synderlig lønnende, særlig for Havres Vedkommende. Vicekonsulen oplyser, at af denne Artikel kom den største Indførsel eller 138 844 100 Kg. fra Rusland. Trælastimportørerne i Rouen siges at have gjort gode Forretninger, da betydelige Byggearbeider har været i Gang under hele Aaret.

Med Hensyn til de forenede Rigers Import til Frankrige i sin Helhed i det sidst forløbne Aar er derom blot tilgjængelig specificeret Opgave for to Artikler, nemlig Havre samt saget Furu og Grantømmer.

Nedenstaaende Cifre udviser Størrelsen af denne Indførsel i Aaret 1894, sammenlignet med de to nærmest foregaaende Aar, og med Angivelse tillige af den konkurrerende Import fra andre Lande. Cifrene betegne imidlertid blot Indførselen i „Commerce spécial“ eller de Kvantiteter, som er indkomne for Forbrug i Landet og for hvilke der er erlagt Toldafgift:

	1894	Havre *) (umalet)	1893	1892
Sverige	70 012 500 Kg.	33 521 200 Kg.	100 Kg.	
Belgien	29 174 800 "	28 473 300 "	195 100 "	
Rusland	322 762 900 "	134 872 300 "	765 800 "	
Tyskland	1 874 100 "	1 279 500 "	19 300 "	
Italien	37 900 "	365 000 "	19 700 "	
Tyrkiet	24 791 600 "	21 869 500 "	17 847 000 "	
Algir	46 016 600 "	41 588 300 "	18 609 700 "	
Tunis	1 764 800 "	455 200 "	694 100 "	
Andre Lande	51 958 900 "	45 153 200 "	1 379 700 "	
Tilsammen	548 494 100 Kg.	307 577 500 Kg.	39 530 500 Kg.	
modsvarende i Værdi:	94 739 537 Fr.	53 639 795 Fr.	6 981 997 Fr.	

Saget Furu-og-Grantømmer af en Tykkelse større end 35 m/m.

	1894	1893	1892
Norge	32 360 Ton	34 134 Ton	40 449 Ton
Sverige	35 482 "	319 271 "	208 525 "
Belgien	332 "	885 "	6 552 "
Rusland	195 874 "	156 874 "	103 035 "
Tyskland	2 866 "	3 284 "	6 490 "
Schweitz	1 022 "	1 804 "	10 600 "
Andre Lande	34 805 "	29 174 "	41 468 "
Tilsammen	581 741 Ton	544 605 Ton	417 219 Ton

Saget Furu og Grantømmer af 35 mm. Tykkelse og derunder.

	1894	1893	1892
Norge	8 560 Ton	7 865 Ton	3 579 Ton
Sverige	188 287 "	167 690 "	112 909 "
Belgien	738 "	1 023 "	4 993 "
Rusland	103 569 "	87 827 "	37 436 "
Tyskland	5 687 "	6 504 "	8 491 "
Schweiz	2 714 "	12 548 "	8 099 "
Andre Lande	68 212 "	36 936 "	25 261 "
Tilsammen	377 867 Ton	320 393 Ton	200 768 Ton

Af almindelige Trævarer forøvrigt, fraseet Eg- og Valnøddetræ, udgjorde Indførselen til Frankrige fra alle Lande i de tre sidstforløbne Aar som følger:

	1894	1893	1892
Træ til Brolægning	200 Kg.	2 477 Kg.	17 308 Kg.
Tøndestave	966 401 "	1 714 910 "	3 246 929 "
Lægter	2 969 035 "	2 501 742 "	2 511 025 "
Tøndebånd og Stører, for-			
arbejdede	1 946 018 "	1 928 322 "	2 447 849 "
Stører og Sager uforarbejdet	50 448 133 "	89 178 969 "	701 348 606 "
Vedtræ og Ved i Bundter	35 849 Ton	36 604 Ton	29 153 Ton
Celluloseved	120 971 "	78 712 "	60 080 "
Trækul	5 894 "	7 980 "	9 219 "
Træuld	2 918 "	1 712 "	782 "

*) Det bemærkes, at den franske Statistik ikke optager nogen Indførsel af Havre fra Norge

Værdien af det til Frankrige indførte Byggetømmer (bois à construire) udgjorde:

1894	1893	1892
100 197 000 Fr.	91 261 000 Fr.	73 198 000 Fr.

Det viser sig altsaa, at Trævareindførselen til Frankrige øger aarlig trods de høie Toldsatser, med hvilke man har anseet det tjenligt at belægge denne Raavare. Da Opgaver endnu ikke foreligger om Værdien af Træimporten i sin Helhed fra de forenede Riger, kan det ei afgjøres, hvorvidt overhoved Øgning her har gjort sig gjældende, men af forud anførte Cifre fremgaar, at dette særskilt har været Tilfældet med Hensyn til saget Tømmer af 35 m m Tykkelse og derunder, af hvilken Artikel Indførselen saavel fra Norge som Sverige i de tre sidstforløbne Aar har tiltaget i mærkbar Grad. Derimod synes det modsatte at have indtruffet med saget Tømmer af grovere Dimensioner, hvoraf Tilførselen fra begge Lande har aftaget noget i 1894, ihvorvel, hvad Sverige betræffer, Tallet for dette Aar dog er større end for 1892.

Det Land, som mest konkurrerer med de forenede Riger i Trævareindførsel til Frankrige, er Rusland, og det synes til og med, at dømme efter de allerede anførte Opgaver vedrørende Indførselen af grovere saget Tømmer, som om nævnte Land betreffende dette vigtige Produkt var ifærd med at indtage den første Plads. I det hele er dog Stillingen hvad angaar de tre Landes Import fremdeles væsentlig uforandret, hvilket turde fremgaa af følgende Tal som udviser Værdien af den Trælast, der er blevet skibet til Frankrige:

	1893	1892	1891
Norge	4 594 305 Fr.	5 578 786 Fr.	15 620 125 Fr.
Sverige	43 451 056 "	31 564 799 "	63 413 881 "
Rusland	25 876 957 "	15 700 093 "	40 070 903 "

Med Hensyn til visse særskilte Træsorter er imidlertid den russiske Import til Frankrige overlegen de forenede Rigers, saaledes i Henseende til Stager og Stører, Celluloseved samt Fyrstikemner. Importen af den sidstnævnte Artikel synes dog i den sidste Tid at have mødt Hindringer gennem den franske Administrations Beslutning om, at Fyrstikkerne i Landet skal tilvirkes af indenlandsk Æmne. Man opgiver paa den anden Side, at det er denne Bestemmelse, som hovedsageligst har fremkaldt den endnu vedvarende Arbeidsindstilling i Fyrstikfabrikkerne i Pantin og Aubervilliers. Det franske Træ erklæres nemlig af Arbejderne, at være af daarligere Beskaffenhed end det russiske, da det lettere sprækker eller paa anden Maade beskadiges, paa samme Tid som det er vanskeligere at bearbejde. Anvendelse af det indenlandske Raamateriale skal saaledes efter Arbejdernes Mening forårsage Tab saavel for dem selv som for Staten.

Det kan i denne Forbindelse bemærkes, at man i Frankrige synes livlig at interessere sig for at udvide Trævareimporten fra Kanada. Siden dette Land gennem den nylig sluttede Traktat med Frankrige er bleven tilsikret Behandling som den mest begunstigede Nation, kommer den franske Minimumstarif ogsaa til at faa Anvendelse paa kanadisk Byggetømmer, hvis Pris derigjennem oplyses at skulle have sunket betydelig, i visse Tilfælder lige til 13 %. Det antages, at hvis man kunde opnaa en mere jevn Klassificering, vilde Artiklen blive Gjenstand for en stadig øget Efterspørgsel i Frankrige.

Med Hensyn til det franske Trævaremarkeds Stilling i det sidstforløbne og indeværende Aar har følgende Iagttagelser kunnet gjøres:

Trælastpriserne var i Aar 1894 jevnførelsesvis faste, og Afsætningen gik

temmelig rask for sig ligetil September. Som Middelpriis betaltes 140 à 145 Fr. pr. Standard $2\frac{1}{2} \times 7$ sagfaldende Kvalitet fra Hernøsands Distrikt, med øvrige Skibninger i Forhold dertil. Imidlertid indtraf under Aarets sidste Maaneder en Stagnation, og siden har Forretningerne ikke villet tage Fart. Lagerne var ogsaa vel forsynede, og paa flere Steder i det nordlige Frankrige sagdes Importørerne at have Vanskeligheder med at finde Kjøbere endog mod Rabat. Man var derfor tilbøjelig til at antage, at Transaktionerne fremdeles skulde blive mindre livlige i de første Maaneder af 1895.

Denne Antagelse synes ogsaa fuldt ud at have bekræftet sig, idet under den Tid af indeværende Aar, som allerede har hengaaet, blot mindre betydelige Kjøb har været gjorte, medens i det hele taget baade Importører og Exportører indtage en afventende Holdning, hvorved begge Parter regner paa en sluttelig Indrømmelse fra den anden Side. Til denne lidet gunstige Stilling har uden Tvivl bidraget den sene Vinter, der ikke har været fordelagtig for Forretningsvirksomheden overhoved, og som jo endnu stænger Exporthavnene i Østersøen. Importørerne turde ved denne Sagernes Stilling først ville se, hvorvidt de kunne faa sine ældre Beholdninger formindskede ved Salg til Forbrugere i det indre af Landet, inden de indlade sig paa at kontrahere om nye Leverancer, idet de formener, at med Nutidens hurtige Transportmidler kan nye Lagere ved forefaldende Behov i Hast anskaffes. I Mellemtiden haaber man vel ogsaa, at Prisen skal have begyndt at falde.

Det er forøvrigt ret eiendommeligt at konstatere, hvorledes den i Norden fulgte Plan at begrænde Skovhugsten paa mange Steder i Frankrige opfattes blot som en Manøver forat fordyre Varen for Importørerne. Tidligere fremkom dog temmelig almindelig her i Landet Udtalelser om Nødvendigheden af at indskrænke Produktionen forat Markedet i alles Interesse skulde vinde nødvendig Fasthed, medens derimod nu, da den ønskede Forholdsregel omsider synes at komme istand, man strax er rede til at protestere. Det er nemlig blevet bekjendt, at der er blevet rettet Opfordringer til Importsyndikatet i Frankrige om at reagere mod de paastaaede Bestræbelser paa Exportstederne med det Formaal at bevirke Prisforhøjelse, medens man derhos udtaler, at i ethvert Fald vil en Overenskomst om en Regulering af Træudførelsen aldrig kunne blive overholdt af de enkelte Exporthuse, hvorpaa foregaaende Aars Erfaringer siges at give et rigeligt Bevis. Man synes med et Ord ikke at kunne bifalde, at der tages Hensyn til andet end, at Varen bliver stillet til Importørernes Disposition til den Pris, disse finder passende at hyde, for i sin Tur at kunne afhænde Varen med nødvendig Fordel til sine Kunder. Fra dette Synspunkt er der ogsaa efter Opgave af visse Importører blevet fordret en Nedsættelse af omkring 25 Francs pr. Standard i Aarets Exportnoteringer. Disse Forlangender skal dog endnu ikke være efterkomne uden maaske for nogen Del med Hensyn til et særskilt Slags Varer nemlig Furuplanker, for hvilken Artikels Vedkommende man her anser Prisfald for givet, ligesom ogsaa dette Forhold antages at antyde, at den nordiske Sagbrugsassociation ikke behersker Stillingen. Det antydede Prisfald, hvilket dog ei skal gaa lavere end til Fr. 181.25 for 3 a og Fr. 155 for 4 a turde imidlertid ikke være at tilerkjende anden eller større Betydning, end at Importørerne for Tilfældet har mindre Behov for denne særskilte Artikel og derfor tror at kunne lade være at købe, indtil de finder sine Forlangender opfyldte. Men i Almindelighed tør vel i denne Strid Fordelen være paa Exportørernes Side, forudsat naturligvis at disse er fuldstændig enige; thi naar en Gang de nu eksisterende Forraad er udtømte maa vel til Slut Importørerne skaffe sig ny Vare til den fordrede Pris, saafremt de

vil være i Stand til at møde sine egne Kunders Krav, hvilket de ikke godt kan undlade.

Som bekjendt foregaar Indførselen af nordisk Minetømmer i en vis Udstrækning over Calais. Med Hensyn til denne Import meddeler de forenede Rigers Vicekonsul paa Stedet, at den Kvantitet Tømmer af saadant Slags, der er indkommet i Aaret 1894, blot har beløbet sig til 11 000 Std. mod 20 000 Std. i Aar 1893, altsaa en Mindskning under forrige Aar af 9 000 Std. De lave Priser, til hvilke Kjøb afsluttedes i Begyndelsen af Aaret, holdt sig uforandrede for det kortere Tømmers Vedkommende, medens Noteringerne paa de længere Dimensioner øgedes betydeligt, paa samme Tid som Efterspørgselen har været saa livlig, at flere Bestillinger ikke kunde effektueres.

Vicekonsulen nævner i Forbindelse hermed, at tre betydelige Exporthuse paa Pladsen ved Aarets Begyndelse aftalte med skandinaviske Afskibere om Leverance af længere Grubetømmer, men at denne Kontrakt ikke blev opfyldt af Exportørerne. En saadan Undladelse er selvfølgelig meget at beklage, da vedkommende Exportør paa sin Side har forpligtet sig til at levere Tømmer til Gruberne paa bestemt Tid, og derfor, da han ikke kunde udsætte sig for at maatte svige sin Forpligtelse, blev nødsaget til at skaffe sig det nødvendige Materiale andetsteds til hvilkensomhelst Pris. Men lignende Undladelse kan, hvis den gjentages, ogsaa medføre som Resultat, at man ikke vover at stole paa Afskiberne i Norden, men istedet vender sig til Skoveiere i Frankrige eller tilgrænsende Lande, hvor man sikkert kan regne paa, at indgaaede Aftaler respekteres, om ogsaa Tømret derigjennem kommer til i større eller mindre Grad at fordyres.

Vicekonsulen tilføjer forøvrigt, at Leverancerne i det hele i Aar 1894 ikke har været saa regelmæssige og saa omhyggelig udførte, som under det foregaaende Aar. Næsten alle Ladninger har nemlig givet Anledning til Reklamationer paa Grund af, at Tømmeret ikke har været kontraktmæssigt, dels ved at Dimensionerne ikke har været iagttagne, dels ogsaa derved, at Gran er blevet leveret i Stedet for Furu. Dette har ogsaa foranlediget Reduktioner i de oprindelig fastsatte Priser, da Gruberne ikke modtager mer end 20 % Grantømmer ved hver Leverance. I Henseende til Markedets nuværende Stilling oplyses sluttelig, at der for det løbende Aars Behov er bleven afsluttet Kjøb allerede i Oktober og November Maaned med en Prisstigning af Fr. 2 pr. Kbm. eller 18 à 19 Francs Cif. Calais istedetfor Fr. 17, der var Gjennemsnitsprisen under forrige Aar. Som Følge heraf er Markedet for Øieblikket noget mindre livligt, men det spørges dog ikke, at Priserne ere i Nedgang. Af kortere Tømmer turde Aarets Behov være paa det nærmeste fyldt, men det ansees for rimeligt, at de længere Dimensioner mod Høsten vil blive Gjenstand for ny Efterspørgsel.

I det foregaaende har været omtalt, hvorledes i de sidstforløbne Aar Bygetømmer er blevet fragtet til Frankrige ved mindre Dampbaade direkte fra Havn i det indre af Sverige, samt at man syntes have til hensigt at fortsætte i de kommende Aar disse Expeditioner i større Maalestok. Det opgives, at den Trælast, som forsendes paa denne Maade, afhændes til Handlende og Forbrugere i det indre af Frankrige med Forbigaaelse af de større Importører i Kythavnene. Varen skal i Almindelighed tænkes anvendt til Panelinger og Lister, til hvilken Benyttelse Tømmeret skal være befundet saa brugbart, at det har kunnet erstatte Træ fra den Botniske Bugts Havne.

Som allerede antydnet har det nye franske Toldsystem, for saavidt angaar Skovprodukter, ikke vist sig at virke hemmende paa den udenlandske Indførsel af hugget og saget Tømmer, ligesom vel heller ikke ved et saadant Forhold

Systemet vil kunne opfylde det Haab, som fra dets Ophavsmænds Side erklæredes udelukkende at være tilsigtet med dets Indførelse, nemlig at bidrage til den franske Skovdrifts Ophjælp. Men derimod har de forhøjede Toldsatser paa høvlede Bord, som det synes, i væsentlig Grad modsvaret Forventningerne, da ved disses Indvirkning saavel Indførselen udefra betydelig har aftaget, som der indenlands har voxet frem flere Snedkerfabrikker, som nu erhverver sig Fortjenesten af Raavarenes Forarbeidelse.

Til Belysning heraf kan nævnes, at der af høvlede Bord indførtes til Frankrige i sin Helhed følgende Kvantiteter i de tre sidste Aar.

1894.	1893.	1892.
4 182 417 Kg.	5 172 990 Kg.	13 724 560 Kg.

medens den modsvarende Import i de tre foregaaende Aar udgjorde:

1891.	1890.	1889.
41 377 795 Kg.	21 728 837 Kg.	37 079 083 Kg.

Betræffende de øvrige Arbeider i Træ kan bemærkes, at Forskjellen mellem Indførselen før og efter den nye Toldtarifs Oprettelse er mindre betydelig, hvilket vel beror derpaa, at denne Import ogsaa under den ældre Regime var særdeles begrændset. For en og anden af disse Artikler er til og med indtraadt en Øgning under de sidste Aar. Af Varer inden denne Kategori, der almindeligst er Gjenstand for Export fra de forenede Riger, udgjorde Indførselen:

	1894.	1893.	1892.
Virke til Tømmermands- eller Vogn-			
mager-Arbeider	750 615 Kg.	642 047 Kg.	742 137 Kg..
Dører, Vinduer, Paneler o. s. v. . .	422 870 „	322 840 „	175 901 „
Sneller, mindre	377 487 „	517 632 „	237 829 „

I Importen til Frankrige af forannævnte Arbeider i Træ deltager af de forenede Riger Norge mest, forsaavidt angaar høvlede Gulvbord og Tømmermandsvirke, hvorimod den svenske Indførsel fornemmeligst optager de andre Fabrikater.

De ovenfor anførte Tal vedrørende Indførselen til Frankrige af Havre godtgjør, at Sverige under de tre sidste Aar atter har opnaaet Afsætning her i Landet af dette Produkt, efterat nogen Tid forud al Efterspørgsel derpaa var ophørt. Dette Forhold er naturligvis beroende af Udfaldet af Høsten, da den svenske Sorthavre fremdeles bibeholder Fortrinnet ved Siden af den indenlandske fremfor alle andre udenlandske Sorter.

For Nærværende skal Markedet ei være videre livligt og Prisen har Tilbøjelighed til at falde, da Underretningerne om Aarsvæxten forefalder gunstige. Seneste Noteringer var for 100 Kg. paa Jernbanevogn i Paris: svensk Sorthavre 16.00, sort Libau Fr. 14.50 à Fr. 15.25, hvid Fr. 13.75 à Fr. 14.00; for cif. Rouen betaltes svensk Vare (fra Gøteborg) Fr. 12.,75 sort Libau Fr. 11.25 à Fr. 11.50, samt hvid Fr. 10.25 à Fr. 11.00.

Angaaende andre Artikler, af hvilke Export finder Sted fra de forenede Riger, kan oplyses, at ifølge den franske Toldstatistik opgik Værdien af Totalindførselen til Frankrige i „Commerce Spécial“ af nedenopregnede Varer i de tre sidste Aar til følgende Beløb, betegnende 1 000 Francs:

	1894.	1893.	1892.
Øl	9 229	10 082	8 526
Melasse eller Sirup	7 686	12 504	11 472

	1894.	1893.	1892.
Kreaturer	116 640	41 510	54 868
Vildt samt Fjerkræ (levende)	6 796	5 542	4 996
Kjød, ferskt, saltet eller anderledes konserveret	38 416	20 852	37 066
Øst og Smør	35 927	31 809	30 219
Fedt	35 193	27 116	33 768
Torsk og anden Fisk	47 847	45 065	45 249
Fiskeriprodukter (andre Slags)	16 709	12 692	14 227
Huder og Skind (uarbejdede)	125 507	145 825	146 610
Filler og Træmasse	30 220	24 664	18 874
Gjødningsstoffer	4 991	3 946	2 338
Hø, Halm og Klid	28 892	38 593	9 349
Sædekorn	19 075	23 803	10 819
Beg, Tjære og andre harpikxartede Stoffer	2 367	1 911	2 181
Stene og Jordarter nyttige for Industrien	25 531	24 511	22 280
Is	550	536	637
Halm af alle Slags	55 438	61 723	63 722
Røjern	4 070	5 197	9 178
Stangjern og Staal	9 984	8 680	9 511
Kemikalier i Almindelighed	48 824	52 325	50 871
Pottemagerarbejde og Fajance	21 420	16 004	15 568
Pap og Papir m. m.	25 202	23 014	39 352
Maskiner og Maskindele	55 833	46 725	55 145
Knivsmedartikler	273	248	220
Verktøi og Arbejder i Metal	26 579	26 328	28 799

Saavidt det har kunnet erfares, er under det sidst forløbne Aar de Produkter, som er blevene tilførte de franske Markeder fra de forenede Riger, i Almindelighed ikke blevet afsat under særdeles gunstige Konjunkturer. Dette turde ikke mindst have været Tilfældet med flere af de fornemste Exportartikler som Træmasse, Jern og Staal samt Spiger, Søm, Verktøi og Maskinarbejder. Hvad Fiskeriprodukter betræffer, er det bekjendt, at disses Afsætning i Frankrige i væsentlig Grad hemmes eller aldeles umuliggjøres ved de høie Toldsatser og at det blot er en og anden Artikel, som gjør Undtagelse heri, som Tran, Rogn og Guano. Dette kom blandt andet for Dagen, da man i Anledning af det mislykkede franske Sildefiske i Kanalen i Begyndelsen af indeværende Aar havde til Hensigt at organisere Indførsel af fersk Sild fra Norge til en af Distriktets Havne. Trods alle Bestræbelser for at bringe Foretagendet i Stand med Iagttagelse af den størst mulige Sparsomhed, befandtes det nemlig, at Tab ikke vilde kunne undgaaes paa Grund af Indførselsafgiften, der for denne Artikel beløber sig til det betydelige Beløb af Fr. 20 pr. 100 Kg. Lige lidet har man novet for Alvor at fornye Forsøget paa at indføre anden fersk Fisk fra Norge, ihvorvel det synes, som om Varen skulde kunne afsættes med Fordeel, om det lod sig gjøre at fragte den direkte til Paris med Dampskibe forsynede med Fryseapparater; thi det er naturligvis kun i Hovedstaden at et gunstigt Marked med nogen Rimelighed kan paaregnes herfor. De forud nævnte Artikler Tran og Guano er imidlertid Gjenstand for jevn god Efterspørgsel i Frankrige, ligesom Rogn for Torskefiskets Behov, men nogen større Udvikling kommer dog, endnu idetmindste, ei heller denne Indførsel til at faa. Lignende Forhold gjælder med Hensyn til Stokfisk og Fiskekonserver, specielt Anshovis, af hvilke Varer visse Kvantiteter aarlig konsumeres i Frankrige, uden at dog Afsætningen heraf synes at tage videre Fart.

Af Træmasse er Importen til Frankrige derimod særdeles omfattende, specielt fra Norge, som hvad angaar det mekaniske Produkt, besørger nær tre Fjerdedele af Tilførselen. Prisen paa denne Artikel har dog som det synes været trykket ned under Aaret, og der turde derfor foreligge stærk Opfordring til at regulere Tilvirkningen af Varen for Fremtiden saa meget som muligt, da Noteringerne fremdeles er lave. Her ligesom med Hensyn til Trælaskibningen formener imidlertid Importørerne, at de i Længden skal lykkes at beseire Fabrikanternes Modstand mod deres Tilbud, hvorfor det fra vor Side er særdeles magtpaaliggende at vise Fasthed, om man ønsker at bringe Markedet i en bedre Stilling. Og det turde vel ikke være for meget sagt, at det i Virkeligheden burde være vore Producenter, som ogsaa her skulde beherske Situationen, al den Stund Træmasse er en Nødvendighedsartikel, som de franske Papirbrug ei formaa i tilstrækkelig Kvantitet at anskaffe fra andet Hold, langt mindre tilvirke inden Landet. Ønskeligt var det ogsaa, om de franske Kjøbere mindre rigeligt kunde finde i Norden Raamaterialet for Træmasse eller Celluloseveden, saameget mere som Exporten af dette Virke vel ikke kan bringe vore Skoveiere nogen synderlig Fortjeneste, men derimod uvilkaarlig medfører Skade for Skovene. Det maa dog bemærkes, at Indførselen til Frankrige af Celluloseved, som ovenfor omtalt, har steget fra 78 712 Ton i 1893 til 120 971 Ton i 1894.

En Artikel som i nogle Aar har kunnet exporteres fra Sverige til Frankrige, men som herefter turde have vanskeligere for at finde Vei til det franske Marked, er Melass eller Sirop for Destillation, paa hvilket Produkt Toldsatserne nu nemlig er blevet fordoblet. Anledningen hertil er af Toldpaalæggets Venner erklæret at være, dels at Indførselen af den udenlandske Sirop forhindrede Anvendelsen ved Sprittilvirkningen af Landets egne Produkter saasom Korn, Æbler, Poteter og Roer, dels ogsaa, at Forbrændingen af Sirop krævede langt mindre Tid, saaat der ved den udenlandske Raavares Forarbejdelse ved Destillerierne i Frankrige efter antillet Beregning gik tabt ikke mindre end 1 700 000 Dagsværk for det nationale Arbejde. Værdien af den svenske Sirop, som i Aaret 1893 indkom til Frankrige, opgik imidlertid til omkring 290 000 Frcs., hvorfor Tabet nok bliver mærkbart.

Fra Norge findes ikke angivet nogen Indførsel af Melass, men derimod af det færdige Produkt eller Sprit, dog blot i liden Kvantitet. I rigeligere Mængde indføres derimod det norske Øl, hvoraf der forbrugtes i Frankrige i 1893 8 394 Kg., men det maa bemærkes, at denne Import er helt ubetydelig jævnført med andre Landes Import af denne Artikel. Saaledes findes Danmark optaget i den franske Toldstatistik for nævnte Aar med en Indførsel af 91 252 Kg., England med 1½ Million Kg., Holland med 2 Millioner Kg. samt Tyskland med 15 763 579 Kg., altsammen udgjørende Import for Konsumtion i Landet. Det kan nævnes, at der i Havre i det sidste Aar har forekommet dansk Øl tilsalg i visse Udsalgssteder, hvor der tidligere blot solgtes engelsk og norsk Vare, dog er Prisen altfor høi til at tillade Afsetning i større Skala.

Under det sidst forløbne Aar har der fra Tid til anden vist sig Bestræbelser for i større Omfang at indføre Mineraler fra Norge, særlig Feltspat, hvilken Artikel dels finder Anvendelse ved Porcellainsindustrien, dels og forarbejdes til Knapper og Perler. Man har imidlertid ikke hørt, at Afsætningen heraf har kunnet opdrives til nogen større Betydning. Andre Mineralier, som det har været Spørgsmaal om at importere, er Torit, Orangit, Ytterspat m. m.

Den norske Isimport til Frankrige var i forrige Aar i Sammenligning med 1893 i Stigende, hvad dette Distrikt betræffer, men det synes at fremgaa af forud anførte Cifre, at Indførsen til Landet i sin Helhed har været mindre end i 1892, ihvorvel noget større end i 1893. Det er nemlig at bemærke, at Kon-

kurrencen med den artificielle Is altid maa tages i Betragtning, og at denne snarere til- end aftager. I denne Henseende maa nævnes, at nye Isfabriker er under Bygning i Frankrige, og at de store Postdampskibe, der anløber Landets Havne, er blevet forsynede med Fryseapparater for at slippe at indtage større Forsyninger af naturlig Is. For Afsætningen heraf var det forøvrigt i høi Grad gavnligt, om de franske Kystfiskere kunde formaaes til at opbevare sin Fangst i Is istedetfor, som nu hyppigst sker, at salte Varen, men det synes, som det er vanskeligt at bevæge dem hertil.

I Sammenhæng hermed kan anføres, at nogen nævneværdig Forandring ikke i sidste Aar har kunnet iagttages med Hensyn til den Indførsel, som foregaar til Frankrige af visse andre Produkter fra de forenede Riger, som Porcellainslere, Brynestene, Svovlkis, Træbjæere, Huder, Oxalsyre, Oxalsalt, samt Fiskelim, Pap og Papir, da Vilkaarene og Forudsætningerne for denne Import fremdeles har været uforandrede.

Afsætningen i Frankrige af det norske og svenske Stangjern er utvivlsomt i gradvis Aftagende, og Spørgsmaalet gjælder blot, naar denne Tilbagegang kan ansees at have naaet den Grændse, som den franske Industris Behov medgiver.

Aarsagen til denne Tilbagegang er fremdeles væsentlig den samme, som er bleven antydet i foregaaende Aarsberetninger, nemlig den stadig stigende Anvendelse af det billige og myge Staal, som med Fordel kan bruges til næsten alt det, hvortil man forud udelukkende benyttede Stangjernet. Saaledes tilvirkes nu af nævnte Produkt ikke alene Hjulaxler og Ringe, men derhos Hovbeslag eller Skoning for Trækdyr, ligesom ogsaa Hakker, Spader, Plaugskjær og andre Agerbrugsredskaber, som i ældre Tider blev smedet ved Haand af bedste Slags Stangjern, i vore Dage forfærdiges i Jernbrug af fransk mygt Kokesstaal efter de Modeller, som er befundet at være de lempeligste inden de forskjellige Distrikter. Visselig bliver de saaledes fabrikerede Værktøi meget mindre gode og holdbare, men da de til Gjengjæld sælges til betydelig billigere Pris, behersker de naturligvis Markederne, uden at det kan siges at være Haab om Forandring heri til Fordel for Redskab af Stangjern.

I ikke mindre Grad er det norske og svenske Jern blevet trængt tilside i de franske Hestekosømfabriker, som nu næsten helt har gaaet over til at levere maskinsmedet Vare. Efterhaanden er herigjennem bleven tilintetgjort den Industri, som tidligere dreves i visse franske Fjeldtrakter med Forarbeidelse af Spiger og hvorved det hamrede Jern benyttedes som eneste Materiale. I de nye Sømfabriker anvendes derimod mygt Staal af fransk Tilvirkning, hvilket nu er gjort særdeles smedbart, og man nævner blot nogle faa Undtagelser herifra, blandt hvilke kan anføres dels det norske Etablissement i Duclair, som opgives stadig at hente sit Jern fra Norge, og dels en fransk Fabrik, som endnu forrige Aar tog sit Materiale fra Sverige, men herved foretrak mygt Staal af særskilt Form.

Det har i Almindelighed ikke kunnet iagttages, at Gjenforsælgere eller Forbrugere har fæstet videre Opmærksomhed ved eller foretrække Søm af norsk eller svensk Produktion; det synes at blive dem mere og mere ligegyldigt, hvorvidt den Vare, som de modtager, er tilvirket paa den ene eller anden Maade, blot Prisen og andre Betingelser stemmer med deres Fordringer.

Ligeledes kan det bemærkes, at ogsaa ved Knivarbeide har i det sidste det myge Staal begyndt at fortrænge Trækuljernet og at ligeledes Saxer og Meisler nu tilvirkes af det førstnævnte Materiale. Visselig er dette da blevet taget fra Norden, men det synes at kunne mærkes, at man ikke i Længden undgaar Konkurrencen med det i Landet selv producerede Raamateriale.

Men ved Siden af de nu omtalte Forhold, der har medført en Mindskning i Afsætningen paa Frankrige af Stangjern, bør dog nævnes en Omstændighed af anden Art, som, om der ikke snart fremkaldes en Forandring deri, mindst lige kraftig kan bevirke vort Jerns Fortrængende fra det franske Marked, nemlig, at Produktets Kvalitet bliver daarligere, hvilket, efter hvad der meddeles, for hvert Aar, som gaar, skal træde tydeligere frem. Naturligvis gjælder dette ikke om alle Mærker, da flere blandt disse bibeholder sin oprindelige gode Anseelse, men det er dog opgivet som aldeles sikkert, at et og andet tidligere anseet svensk Jernstempel har faaet daarligt Ord om sig. Ganske vist maa det antages, at denne stadige Sænkning af Varens Kvalitet er blevet en Følge af de jevnt faldende Priser, men man mener ikke desto mindre, at et saadant System kan slutte med at ødelægge vort Jerns hele Stilling paa det Friske Marked; thi her beror dets Værdi udelukkende paa, at dets fra gammel Tid af kjendte gode Gehalt uformindsket opretholdes, selv om Prisen derigjennem maa holdes høiere.

Desværre skal, som fremholdt i næstforegaaende Aarsberetning, vort Jerns forringede Anseelse ogsaa være at tilskrive den mindre agtværdige Konkurrence, for hvilken Artikelen er udsat, idet vitterlig Mærket „Lancashire“ forekommer i Handelen med mygt Staal af fransk Tilvirkning, som herigjennem beredes uretmæssig Lettelse i Afsætningen. Da det turde være vanskeligt, at faa en saadan Fremgangsmaade forfulgt ad Lovens Vei, har man fra kompetent Hold forlangt, at vort Stangjern skal erholde et forandret Mærke saasom „Swedish Lancashire“ eller lignende, samt at denne Foranstaltning paa behørig Maade bringes til alle Interesseredes Kjendskab. Man antager, at det paaklagede Forhold derigjennem med ét Slag skal kunne stoppes.

Om Udsigterne for det indeværende Aars Jernmarked meddeles, at man ikke tror disse lyse paa Grund af de trykkede Priser. Fransk mygt Staal udbydes nu til 18 à 20 Francs pr. 100 Kg. leveret Kjøberens Jernbanestation. Da der samtidigt for nordisk Stangjern begjæres 24 à 28 Francs efter de forskellige Mærker og Distancer og iberegnet alle Udgifter indsees let, at det ikke ofte kan lykkes at erhverve Fortrinnet for den sidstnævnte Vare.

Betræffende det norske og svenske Rujern udtales, at ikke Efterspørgselen herpaa har aftaget i Frankrige i det sidste Aar samt, at der er Grund til at haabe, at man skal kunne opnaa øget Udbredning af dette Produkt, hvis dets Kvalitet altid var god og jevn. Men det er opgivet, at ogsaa her flere Leverancer har ladet adskillig tilbage at ønske, da man har erholdt en Vare, som i Sættelsen er befundet at være underlegen samme Slags Metal fra Frankrige eller andre Lande, skjønt den har været kjøbt til en høiere Pris.

Af Jern og Staal udgjorde Indførselen i Commerce spécial til Frankrige fra de forenede Riger i Værdi i nedenstaaende Aar:

	1893.	1892.	1891.
Norge	218 434 Fr.	214 375 Fr.	Opgave mangler.
Sverige	1 901 922 „	1 954 037 „	1 398 236 Fr.

Blandt Arbeider i Metal, som indføres til Frankrige fra de forenede Riger, forekommer i første Række de allerede omtalte Fabrikater i Spiger og Søm. Af disse Produkter indkom følgende Kvantiteter:

	1893.	1892
Norge: Spiger	1 984 Kg.	62 449 Kg.
„ Søm	1 213 806 „	1 543 498 „
		**

	1893.	1892.
Sverige: Spiger	—	129 869 Kg.
„ Søm	77 260 Kg.	206 243 „

Som det fremgaar heraf, er den norske Import af Søm uden Sammenligning overlegen den svenske og udgjør mere end Halvparten af Indførselen i sin Helhed. Af allerede antydede Grunde kommer dog antagelig denne Artikel, trods sine ubestridelige Fortrin, desværre ikke til at kunne bibeholde sin Plads paa det franske Marked, da Prisen vanskelig kan sænkes til de lave Noteringer, som gjælder for det konkurrerende franske Fabrikat. Forøvrigt møder den ogsaa Konkurrence fra den forud nævnte norske Sømfabrik i Duclair, hvis Om sætning opgives at være i stadig Stigende.

Andre Metalfabrikater fra de forenede Riger forekommer kun mere undtagelsesvis paa de franske Importlister, og ikke heller har man hørt, at Forsøg er bleven gjort under de sidste Aar paa i større Skala at aabne Indførsel af dette Slags Produkter, det være fra Norge eller Sverige. Knivsmedartikler fra Eskilstuna sælges visselig helt almindelig i franske Isenkrambutiker, men mere som Raritet, og paa Verktøi, Redskaber eller Maskiner fra vore Lande turde Markederne her i Landet ikke være meget godt forsynede.

Hele det direkte Vareudbytte mellem de forenede Riger og Frankrige modsvarede i Værdi under nedennævnte fem Aar efter den franske Toldstatistik:

	Norge.	1893.	1892.	1891.	1890.	1889.
Indførsel til						
Frankrige .	Fr.	19 677 835	23 659 657	41 024 432	26 984 969	31 127 105
Udførsel fra						
Frankrige .	„	5 415 759	10 412 772	9 166 915	7 959 652	7 261 033
Tilsammen .	Fr.	25 093 144	34 072 429	50 191 347	34 944 621	38 388 138
Sverige.						
Indførsel til						
Frankrige .	Fr.	54 588 190	37 295 505	72 358 456	45 897 629	45 471 566
Udførsel fra						
Frankrige .	„	7 667 761	7 026 534	11 207 843	8 254 896	9 344 457
Tilsammen .	Fr.	62 255 951	44 322 039	83 566 299	54 152 525	54 816 023

Som det af disse Tal turde kunne sees, har Forretningsforbindelserne mellem de tre Lande i de senere Aar været adskillig vekslede i Henseende til Omfanget.

For Frankriges Handelsomsætning i Almindelighed turde Aaret 1894 ei kunne ansees som synderlig gunstigt. Overhoved klages der nemlig over, at Transaktionerne savner Aktivitet og Liv, samt at Priserne paa de fleste Varesorter har faldt paa en mærkbar og vedholdende Maade. Den fornemste Aarsag hertil siges at være Overproduktion; men fra andet Hold har der været henvist til den usikre politiske Stilling i visse fremmede Lande i Forening med

de Kriser, som paa flere Steder har været raadende, som Omstændigheder, der for en væsentlig Del har bidraget til Hemmelse af Foretagsomheden. Men ved Siden af disse Faktorer maa ogsaa regnes Frankriges egne Toldforhold, som mere synes at være egnede til at indskrænke end til at befordre Vareudbyttet, ligesom det ei heller maa forbisees, at de sociale Stridsspørgsmaal, som idelig har været stillet paa Dagsordenen uden at finde tilfredsstillende Løsning, ikke har kunnet undgaa at fremkalde en Tilstand af Uro og Betænkelighed, som har været alt andet end gunstig for Handelsinteresserne.

Tørhænde er dog den alvorligste Anledning til den franske Handelsvirksomheds Stagnation at søge andetsteds. Det faar nemlig ei glemmes, at medens tidligere Frankriges Industri idetmindste i visse Grene var i Besiddelse af ubestridelig Overlegenhed i Sammenligning med de fleste fremmede Landes, som Følge hvoraf de franske Varer altid kunde paaregne stadige Kjøbere i Udlandet, befindes nu Kunstflidens overordentlige Udvikling hos visse andre Nationer betydelig at have udjævnet Forholdet, saaat Frankrige nu ikke alene møder andre Landes Fabrikartikler som konkurrerende i Udlandet, men finder sig nødsaget til at indrømme disse Artikler Plads inden sit eget Omraade.

Sluttelig turde burde nævnes, at Øgningen af Trafiken i visse fremmede Havne har medført, at den tidligere saa livlige Transitforsendelse af Varer over Frankrige tildels har trukket andetstedshen, foruden at Oprettelsen af Jernbanelinier med Tunneler gennem Alperne og andre Steder paa Kontinentet ogsaa har skabt andre Veie herfor.

Imidlertid maa det kunne anføres, at om ogsaa ikke den nye Toldregime i Frankrige har formaaet at fremkalde de Virkninger til Landets Fremme, som deres Ophavsmænd fremlagde, har alligevel paa den anden Side ei heller Landets Forretningsliv derigjennem i den Grad blevet hemmet som Systemets Modstandere formenede, hvilket turde fremgaa af følgende Oversigt over Frankriges Import og Export under de to sidst forløbne Aar:

Indførsel:	1894.	1893.
Næringsstoffer	1 255 211 000 Fr.	1 060 689 000 Fr.
Raavarer	2 301 273 000 „	2 228 856 000 „
Fabrikartikler	562 881 000 „	564 155 000 „
Tilsammen	4 119 465 000 Fr.	3 853 700 000 Fr.
Udførsel:		
Næringsstoffer	721 312 000 Fr.	710 596 000 Fr.
Raavarer	848 962 000 „	783 991 000 „
Fabrikartikler	1 625 940 000 „	1 669 191 000 „
Postpakker	78 833 000 „	72 605 000 „
Tilsammen	3 275 047 000 Fr.	3 236 383 000 Fr.

En Granskning af disse Tal viser, at Frankriges Import i 1894 i Sammenligning med Aaret forud ikke alene har voxet med 265 765 000 Fr., men at derhos dets Export har øget med 38 664 000 Fr. Og om for begge Aar Import og Export sammenlægges, udviser Handelsomsætningen i sin Helhed for 1894 en samlet Sum af 7 394 512 000 Francs som med 304 429 000 Francs overstiger Omsætningens Totalbeløb i Aaret 1893, hvilket udgjorde 7 090 083 000 Fr.

Ikke heller ikke synes Resultatet af en Sammenligning mellem Handelsomsætningen i Frankrige i de to Femaarsperioder 1890—1894 og 1885—1889

at falde ufordelagtig for den førstnævnte Periode, da i aarligt Gjennemsnit Indførselen steg til 4 273 200 000 Francs samt Udførselen til 3 677 068 000 Francs eller begge tilsammen til 7 950 268 000 Francs, medens Middeltallet for 1885—1889 udgjorde 4 149 257 000 Francs i Indførsel samt 3 306 827 000 Francs i Udførsel eller for Omsætningen i sin Helhed 7 456 084 000 Francs.

Imidlertid maa det ei lades ubemærket, at i forrige Aar det egentlig er de tre sidste Maaneder, som har givet Overskud i Udførselsbeløbet imod det foregaaende Aar. Dette gjælder særskilt om Fabrikartikler, med Hensyn til hvilken Vareklasse det forøvrigt bør fremholdes, at Forøgelsen mod Udgangen af Aaret ingenlunde opveier Mindsningen i de foregaaende Maaneder. Slutresultatet er ogsaa blevet, at Exporttallet for Fabrikprodukter i Aaret 1894, udgjørende blot 1 625 940 000 Francs, er lavere end i noget af de foregaaende ni Aar og at det først er i 1885 at man træffer paa en mindre Værdi nemlig 1 608 611 000 Francs.

Som særskilt betyningsfuld Foreteelse paa det kommercielle og økonomiske Omraade i forrige Aar i Frankrige kan nævnes med Hensyn til Forholdet til andre Magter: de trufne Overenskomster med Kanada og Bolivia om gjensidig Behandling som den mestbegunstigede Nation samt den mere faste Ordning, som er istandbragt i Handelsforbindelserne med Spanien, Italien, Schweiz og Østerrike-Ungarn. Blandt indtraadte indre Forandringer paa samme Omraade turde fortjene at fremholdes den nye Vexellovgivning samt de Bestemmelser, som er bleven udfærdigede vedrørende Anordningen af billige Boliger og Oprettelsen af Kreditanstalter for Jordbruget. Og som bemærkelsesværdige Reformers, om hvilke der er blevet fremstillet Forslag i Aarets Løb, fortjener sluttelig at nævnes Foreningsfrihed for Handelskamrene, den progressive Indkomstskat og Beskatningen paa Terminforretninger, Statens Overtagelse af Forsikringsvæsenet samt Ophævelsen af Byaccisen (Octroi). I Sammenhæng hermed synes ogsaa at kunne nævnes det saakaldte Hængelaasforslag (le projet de loi sur „le cardenas“) eller Propositionen om at umiddelbart efter Forelæggelse for Senatet eller Deputeretkammeret af Forslag til Forandringer i Toldtariffen provisorisk at bringe disse Forandringer i Anvendelse mod senere at regulere Forholdet, efterat Forslaget er antaget eller forkastet. Det maa imidlertid tilføjes, at disse Projekter har vakt stærk Opposition i Landet og i Almindelighed været Gjenstand for meget forskjellig Bedømmelse.

Daniel Danielsson.

Skrivelse fra Generalkonsulen i Havre dateret 29de Mai 1895.

I Forbindelse med Generalkonsulatets Aarsberetning for 1894 giver jeg mig den Ære at meddele følgende Oplysninger, der nu er indkomne fra de forenede Rigers fungerende Vicekonsul i **Bordeaux** betræffende den norske Skibsfart og Handel paa Stedet under nævnte Aar.

Til Bordeaux ankom i Aaret 1894 med Last og i Ballast:

672 engelske Fartøier, drægtige	481 296	Registerton.
710 *) franske — —	387 774	—
51 hollandske — —	56 973	—
61 norske — —	39 021	—

*) Franske Kystfarere ere ikke medregnede.

27 spanske	Fartøier, drægtige	33 729	Registerton.
23 østerrigske	—	23 497	—
39 svenske	—	21 606	—
31 danske	—	18 575	—
28 tyske	—	17 676	—
20 belgiske	—	15 687	—
14 russiske	—	8 062	—
10 italienske	—	5 985	—
5 græske	—	5 332	—
1 nordamerikansk	—	618	—

ialt 1 692 Fartøier, drægtige . . . 1 115 831 Registertons,
hvilket er 6 Fartøier mindre, men 18 752 Tons mere end i Aaret 1893.

Ifølge denne Opgave var saaledes de norske Skibe No. 3 i Antal og No. 4 i samlet Drægtighed.

Følgende Tabel viser den norske Skibsfarts Bevægelse paa Bordeaux i det sidste Femaar:

	Ialt		Dampskibe		Seilskibe	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Aar 1890	138	69 962	91	47 160	47	22 802
„ 1891	121	68 404	88	51 786	33	16 618
„ 1892	115	58 060	101	51 540	14	6 520
„ 1893	96	52 822	75	41 761	21	11 061
„ 1894	61	39 021	43	27 633	18	11 388

Ovenstaaende Tabel udviser en betydelig Nedgang fra 1893 til 1894 i den norske Dampskibstrafik, hvilket nærmest maa tilskrives den Omstændighed, at der ikke i det sidsforløbne Aar saaledes som tidligere, var nogen Efterspørgsel efter norske Dampskibe i Vintraden mellem Spanien og Bordeaux, idet Importen til Bordeaux af spanske Vine, hvilken endnu i 1892 androg til 86 000 000 Liter, i 1894 kun udgjorde ca. 52 900 000 Liter og det meste heraf ankom under fransk og spansk Flag.

Den norske Seilskibsfart paa Bordeaux havde vistnok omtrent samme Omfang i 1894 som i 1893; men med de nuværende lave Fragter synes det at maatte stille sig særdeles ufordelagtigt for norske Redere at sende sine Seilskibe til en Havn som Bordeaux, hvor der, foruden høje Lods-, Havne- og Mæglerafgifter, maa udredes betydelige Beløb i Bugserafgift til Bugsererselskabet „Gironde & Garonne“, som, paa Grund af, at det ingen Konkurrenter har, ikke finder sig foranlediget til at holde moderate Taxter. Man ser da ogsaa, at de andre søfarende Nationer have saagodtsom ophørt med at sende Seilskibe hertil; som Bevis herfor er det tilstrækkeligt at anføre, at af den samlede engelske Skibsfart paa Bordeaux i 1894 d. v. s. 672 Skibe, drægtige 481 296 Registerton, vare kun 23 Skibe, drægtige 12 368 Registerton Seilskibe.

For norske Skibe i Fart paa Bordeaux noteredes i Aarets Løb følgende Fragter:

Fra Kristianiafjorden: Træmasse, vaad, pr. Ton Dampskibe Fr. 12 à 14. Do. tør Fr. 23 à 25. Trælast, pr. Std., Fr. 35 à 45. Hestekosøm pr. Ton Fr. 20.

Fra det sydlige Norge: Is pr. Ton Seilskibe Fr. 14 à 15.

Fra Göteborg: Jern pr. Ton Dampskibe Fr. 12. Træmasse, tør, pr. Ton Dampsk. Fr. 24 à 25. Trælast pr. Std. Dampsk. 40 à 45.

Fra Norrkøping: Havre pr. Kvarter Dampskib 1 sh. 4 d.

Fra Malmø: Melasse pr. Ton Dampskib Fr. 13.

Fra Stockholm og Havne ved den bottniske Bugt: Jern pr. Ton Dampskib Fr. 12 à 15. Trælast pr. Std. Seilskib Fr. 45, Dampskib Fr. 45 à 50.

Fra det Hvide Hav: Trælast pr. Std. Seilskibe Fr. 62 à 64, Dampskibe Fr. 64.

Fra Riga: Trælast pr. Std. Dampskibe Fr. 33 à 34.

Fra Libau: Havre pr. Kvarter Dampskib 1 sh. 6 d.

Fra Bristolkanalen: Stenkul pr. Ton Dampskib Fr. 5.50 à 5.75.

Fra Newcastle: Stenkul pr. Ton Dampskib 4 sh. 6 d.

Fra Pensacola: Trælast pr. Std. Seilskib 4 £ 10 sh. à 5 £ 1 sh. 3 d.

Fra Nova Scotia: Trælast pr. Std. Seilskib Fr. 51 à 51.50.

Fra Newyork: Petroleum og Naphta pr. Fad Seilskib 2 sh. + 5 %.

Fra Vestindien: Sukker pr. Ton Seilskib Fr. 37.

Fra Ostindien: Trælast (teak) pr. load Seilsk. 42 sh. 6 d à 45 sh.

Betræffende Udfragter fra Bordeaux, kan nævnes, at her foruden Vin, Brændevin og Sydfrugter, der væsentlig forsendes med de mange regelmæssige Dampskibsliniers Skibe, kun gives en større Exportartikel, nemlig Pitprops. Udførsel heraf foregaar fremdeles i betydelig Udstrækning til England, hvortil saaledes i 1894 afskibedes ca. 416 000 Tons imod 349 000 Tons i Aaret 1893. Fragterne herfor varierede mellem 5 sh. og 6 sh. pr. Ton. Omtrent 20 norske Skibe afgik i det sidstforløbne Aar med Ladning af Pitprops. Totalbeløbet af de beregnede Bruttofragter androg i 1894 til følgende Sum:

For ankommende norske Skibe	Francs	825 400
„ afgaaede „ —	„	275 800
Ialt Francs		1 101 200

Erhvervelse af udenlandske Skibe for norsk Regning eller af norske Skibe for udenlandsk Regning fandt ikke Sted her i Aaret 1894.

Intet norsk Skib forliste eller led større Havari her paa Kysten.

Til Vicekonsulatet indbetaltes i 1894 for Konsulskassens Regning:

I Konsulatafgift for norske Skibe	Fr.	2 417 45 c. og
i Expeditionsafgift i norske Anliggender	„	291 70 c.

Ialt Fr. 2 709 15 c.

Af opsparede Hyrebeløb hjemsendtes i 1894 gennem Vicekonsulatet:

For 7 norske Sømænd	Francs	1 395.00
-------------------------------	--------	----------

Antallet af paa Vicekonsulatet af- og paamønstrede Sømænd androg i 1894 for norske Skibe til 31 afmønstrede og 25 paamønstrede.

I 1894 anmeldtes for Vicekonsulatet 6 Tilfælde af Rømning fra norske Skibe. Vedkommende Desertører anholdtes og gjenindsattes i sin Tjeneste i de Tilfælde, hvor dette begjeredes af Skibsførerne.

Arbejderne til Forbedring af Havnen, navnlig af Kaierne langs med den venstre Flodbred, fortsattes i 1894; men der hørtes fremdeles mange Klager

over Ulemper for de paa Floden liggende Skibe, og alt flere og flere Skibsførere søge nu ind i Dokken (bassin à flot), som uden at Udgifterne forøges, frembyder større Sikkerhed for Fartøjerne.

Det maa saaledes fremdeles tilraades Redere og Skibsførere ved Affattelse af Certepartier og Konossementer at negte at acceptere følgende Klausul: „Vessel to discharge in Bordeaux river and not in the docks“.

I de store Skibsaftgifter blev der desværre heller ikke i Aaret 1894 foretaget nogen Nedsættelse.

Handelskammeret, som for længere Tid siden havde nedsat en Komite for at drøfte Spørgsmaalet om en Revision af Tariffen for Lodsafgiften, der nu udelukkende er baseret paa Skibenes Dybgaaende, har nylig vedtaget et af den Deputerede Labat forfattet Tarifudkast, som gaar ud paa, at $\frac{2}{3}$ af Afgiften skal beregnes efter Skibenes Dybgaaende og $\frac{1}{3}$ efter deres Drægtighed.

Dette Udkast skal nu forelægges vedkommende Centralmyndighed.

Sundhedstilstanden har den hele Tid været tilfredsstillende.

Af Træløst (bois de construction) indførtes til Bordeaux i Aaret 1894 ca. 33 000 Ptbg. Std. fordelt saaledes som følger paa de forskjellige Træløst-exporterende Lande:

Norge	414	Std.
Sverige	10 528	—
Finland	6 377	—
Russiske Østersøhavne	6 035	—
Russiske Havne ved det Hvide Hav	4 130	—
Tyske Østersøhavne	1 567	—
New Brunswick (Spruce)	1 128	—
Nordamerikas forenede Stater (Pitch Pine)	2 508	—
Indien (Teak)	349	—

Tilsammen 33 036 Std.

Træmasse. Ifølge Opgaver fra Toldkammeret udgjorde Totalindførselen af denne Artikel i Aaret 1894 ca. 7 800 Tons, fordelt saaledes som følger mellem de forskjellige Lande, fra hvilke Import finder Sted:

	Mekanisk Masse.	Chemisk Masse.
Norge	6 195 Tons.	260 Tons.
Sverige	165 —	115 —
Danmark	25 —	27 —
Tydskland	508 —	340 —
Belgien	20 —	79 —
Holland	„ —	10 —
England	„ —	36 —
Østerrige	5 —	31 —
Sum	6 918 Tons.	898 Tons.

Sammenlignet med de nærmest foregaaende Aar stillede Indførselen sig saaledes, naar mekanisk og chemisk Masse regnes under ét:

		Fra Norge.	Fra andre Lande.	Ialt.
Aar	1894	6 455 Tons.	1 361 Tons.	7 816 Tons.
"	1893	2 793 —	1 817 —	4 610 —
"	1892	6 789 —	1 670 —	8 459 —
"	1891	4 170 —	2 392 —	6 562 —
"	1890	4 170 —	1 312 —	5 482 —

Foranstaaende Tabel udviser for det sidstforløbne Aars Vedkommende en betydelig Forøgelse i Importen af norsk Træmasse, som er den vigtigste norske Importartikel i Bordeaux. Ogsaa fra Tydskland tiltog Træmasseindførselen i 1894.

Af Hestekosøm indførtes:

		Fra Norge.	Fra Tydskland.	Fra Belgien.	Ialt.
Aar	1894:	198 Tons	95 Tons	0.50 Tons	293.50 Tons
"	1893:	155 "	214 "	17.00 "	386 "
"	1892:	166 "	196 "	— "	362 "
"	1891:	200 "	Opgaver mangler.		
"	1890:	218 "	—	—	—

For anden Søm og Spigers Vedkommende forekommer der i Toldvæsenets Lister ingen Import fra Norge, hvorimod der opføres ca. 20 Tons som ankommet fra England.

Ismporten fra Norge indskrænkede sig i 1894 til 2 Ladninger, udgjørende tilsammen 650 Tons mod 865 Tons i 1893 og 756 Tons i Aaret 1892. Fra andre Lande fandt ingen nævneværdig Isimport Sted.

Spiritus. Fra Norge ankom 61 805 Liter i 1894,
imod 36 488 — - 1893
og 49 210 — - 1892.

Fra Tydskland ankom ifølge Toldvæsenets Lister i 1894 205 000 Liter ren Alkohol imod 167 000 Liter i 1893.

Følgende efter officielle Opgaver opstillede Tabel udviser den Udstrækning, i hvilken endel andre Artikler, der er Gjenstand for Udførsel fra Norge i det sidstforløbne Aar ere blevne importerede hertil:

Vareslags.	Fra Norge.	Fra andre Lande.	Ialt.
Zinkmineral, Tons	—	12 770	12 770
Stokfisk, Kg.	8 873	166 132 ¹⁾	175 005
Torskerogn, Kg.	—	198 126 ²⁾	198 126
Torskelevertran, Kg.	3 900	152 010 ³⁾	155 100
Hvalolie, Kg.	11 506	9 446 ⁴⁾	20 952
Marineret og anderledes konserveret Fisk, deriblandt Anchovis, Kg.	6 677	2 086 380 ⁵⁾	2 093 057
Røgesild, Kg.	32	1 095 ⁶⁾	1 127

¹⁾ 154 811 Kg. ankommet via Holland. formentlig norsk Produkt.

²⁾ Heraf 85 120 Kg. fra Nordamerika. 83 395 Kg., der er indkommet via Holland, turde være norsk Produkt.

³⁾ 142 093, der er indført fra Holland, turde delvis være norsk Produkt.

⁴⁾ Fra England.

⁵⁾ Heraf ca. 1 100 000 Kg. fra Spanien.

⁶⁾ Fra England og Holland.

Vareslags.	Fra Norge.	Fra andre Lande.	Ialt.
Fiskelim, Kg.	290	406	696
Vildt, Kg.	1 849	203	2 052
Havre, Qvintal	—	443 219 ¹⁾	443 219
Melasse til Destillationsbrug, Tons	—	12 093 ²⁾	12 093
Øl, Kg.	8 468	407 457 ³⁾	415 925
Punsch og andre Likører, Liter	77	47 807 ⁴⁾	47 884
Pap i Æsker, Kg.	4 152	11 076	15 228

Af Pelsværk, kondenseret Melk, Hø og vegetabilsk Tjære, af hvilke Artikler der tidligere har forekommet Import, fandt ingen direkte Tilførsel Sted i det sidstforløbene Aar fra de forenede Riger.

Vinhandelen. Importen til Bordeaux af udenlandske Vine androg i Aaret 1884 til ca 76 875 000 Liter, hvoraf fra

Spanien	52 609 000	Liter.
Algier	21 888 000	—
Italien	1 118 000	—
Tyrkiet	445 000	—
Grækenland	328 000	—
Tunis	210 000	—
Østerrige	106 000	—
Portugal	96 000	—
og fra forskjellige andre Lande ca.	75 000	—

Ialt 76 875 000 Liter,

mod 103 000 000 Liter i 1893 og 140 500 000 Liter i Aaret 1892.

Denne betydelige Nedgang rammer alle de Lande, som forsyne Bordeaux med Vin undtagen Algier, hvorfra Importen tiltog i 1894.

Vinavlen i Departementet Gironde gav i 1894 et Udbytte af 233 400 000 Liter

imod 492 800 000	—	i 1993,
184 380 000	—	i 1892,
244 522 000	—	i 1891
og 159 394 000	—	i 1890.

Ifølge officielle Opgaver var Mængden af de fra Bordeaux exporterede Vine i de sidste 5 Aar:

	1894	1893	1892	1891	1890
Liter . . .	91 959 400	82 117 000	83 330 000	86 124 000	104 880 000

Den her konstaterede Forøgelse i Exporten falder udelukkende paa Vine paa Fad. Exporten af Flaskevine er derimod i stadig Tilbagegang.

Af forrige Aars Exportkvantum udførtes:

87 202 700 Liter paa Fad og 4 756 700 Liter paa Flasker,
hvoraf til Norge 337 912 — „ — — 62 450 — „ —

¹⁾ Heraf 303 000 Qv. fra Rusland.

²⁾ Heraf ca. 8 000 Tons fra Tydskland.

³⁾ Heraf 345 000 Kg. fra Holland.

⁴⁾ Heraf 19 490 Liter fra Holland.

Det samlede Exportkvantum til Norge var saaledes ca. 400 000 Liter imod 249 733 Liter i 1893.

Af fransk Brændevin ¹⁾ udførtes ifjor herfra 3 866 471 Liter, nemlig 2 656 344 Liter paa Fad og 1 210 127 Liter paa Flasker, imod tilsammen 4 713 000 Liter i 1893, altsaa en betydelig Formindskelse.

Af denne Vare sendtes til Norge:

	1894.	1893.
paa Fad	363 644 Liter.	323 435 Liter.
„ Flasker	8 436 —	5 797 —
	Ialt 372 080 Liter.	329 232 Liter.

Foruden Vine og Brændvine kan nævnes følgende Artikler, som i 1894 have været Gjenstand for Export i lidt større Omfang herfra til Norge:

Blommer (prunes). Heraf udførtes til Norge 22 633 Kg. imod 22 176 Kg. i 1893.

England, som er Hovedmarkedet for denne Artikel, der forøvrigt forsendes til næsten alle Lande, modtog i 1894 ca. 8 Millioner.

Terpentinolie (Essence de térébentine). Af denne Artikel udførtes til Norge 13 108 Kg.

I Sammenhæng hermed tillader jeg mig efter Indberetning fra de forenede Rigers Vicekonsul i **Dunkerque** at meddele, at Norges Skibsfart paa nævnte Havn indtager den 5te Plads i Rækken blandt de søfarende Nationer.

Af norske Importartikler paa Pladsen turde kunne nævnes:

Træløst. Af denne Vare indførtes fra Norge under forrige Aar 1 273 P. Std., medens den samlede Import beløb sig til 32 057 P. Std., hvoraf ankom med

engelske Fartøier	15 256 P. Std.
svenske do.	3 891 do.
norske do.	3 678 do.
russiske do.	3 488 do.
danske do.	2 833 do.
tydske do.	1 701 do.
franske do.	1 210 do.

Tilsammen 32 057 P. Std.

mod 31 399 P. Std. i 1893.

Træmasse. Af denne Vare fandt der under det sidstforløbne Aar ingen Import Sted fra Norge, og idethele indførtes kun 205 198 Kg. imod 967 109 Kg. i 1893.

Is. Heraf indførtes fra Norge 2 800 000 Kg. Fra andre Lande importeredes intet i 1894.

*) Reduceret til ren Alkohol.

Fiskeguano. Fra Norge (Bergen og Tønsberg) skibedes i 1894 af denne Artikel ialt 3 234 000 Kg.

Pyrit (sulfure de fer). Af dette Mineral ankom fra Norge (Vignæs) til Pladsen under forrige Aar 2 980 Tons, medens Indførselen fra Portugal naaede op til 29 135 Tons.

Af Hvaltran indførtes fra Norge under sidstledet Aar 120 353 Kg., medens der andetstedsfra ankom af dette Produkt 99 616 Kg.

Torsketran. Af denne Vare importeredes direkte fra Norge 14 687 Kg. under 1894. Samtidig ankom did fra Holland, England og de store Fiskerier af denne Vare tilsammen 713 330 Kg. Det maa dog bemærkes, at en betydelig Del af Torsketran fra Bergen sendes over Hull og Rotterdam og som Følge heraf opføres som kommende fra England og Holland, medens det i Virkeligheden er norsk Vare.

Stokfisk. En ubetydelig Indførsel fra Norge paa 144 Kg. af denne Vare under forrige Aar. Fra England skibedes til Pladsen under samme Aar 400 Kg.

San Francisco.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra fremmede Steder til Hovedstationen	7	11 318			7	11 318			14 307
« fremmede Steder til Vice- konsulaterne	1	2 050	5	9 186	6	11 236			1 700
Ialt	8	13 368	5	9 186	13	22 554			16 007
II. Afgaaede.									
Til fremmede Steder fra Ho- vedstationen	2	3 024	3	5 198	5	8 222			6 356
» fremmede Steder fra Vice- konsulaterne	3	6 136			3	6 136			13 900
Ialt	5	9 160	3	5 198	8	14 358			20 256

Ingen svenske Skibe ankom.

Aarsberetning dateret 26de Marts 1895.

Skibsfarten. Heller ikke i 1894 fandt der nogen direkte Forbindelse Sted mellem de forenede Riger og dette Konsulatdistrikt.

Ingen svenske Skibe ankom, og af norske kuns 13 drægtige tilsammen 22 524 Register Tons. Af disse bragte de 8 Ladning de andre kom i Ballast. I 1893 besøgte Distriktet ogsaa af 13 norske Fartøier, men sidste Aars Tonnage overstiger 1893's med ca. 1 800 Registertons.

Som det vil sees senere i denne Beretning stillede de udgaaende Fragter sig gjennemgaaende lave for San Franciscos Vedkommende, hvorimod fra Portland ganske gode Fragter var at erholde i Slutningen af Aaret.

De fleste af de norske Skibe vare heldige at faa høieste Fragt betalt saavel herfra som fra Portland, saa Udbyttet for Rederierne, især da de indgaaende Fragter ogsaa var ganske gode, tør blive ialfald nogenlunde tilfredsstillende, og hvortil den Omstændighed, at de fleste fik beholde sine Hjemmefolk ombord, samt at de, som paamønstredes her, omtrent gik for den samme Hyre, som de, der afmønstredes eller rømte, ikke bidrog saa uvæsentlig.

Rømningen aftog ca. 45 % og Rømlingerne vare i de fleste Tilfælde Personer, som de respektive Kapteiner vare glade ved at blive af med.

De lave Hvedepriser i England, væsentlig paa Grund af den store Hvedehøst i den Argentinske Republik, samt lokal Spekulation i Hvede, der en Tid drev Priserne op til de her faktisk vare høiere end i England, bidrog just ikke til at hjælpe Fragtmarkedet, og havde ikke Stemningen blandt de forskjellige Skibsrederier, især de engelske, været mere end almindelig „firm“ hele Aaret rundt, skulde det upaatvivleligt lykkes Afskiberne at forcere Fragterne endnu lavere, noget de arbejdede haardt for, men heldigvis ikke formaaede at bringe igjennem.

Stemningen er fremdeles fast, og tages i Betragtning, at her endnu er en hel Masse Hvede for Afskibning, samt at Udsigterne ere glimrende for en rig Høst i 1895, tør man nære et ikke ugrundet Haab om, at gode Fragter kan paaregnes i en nær Fremtid, især om Hvedepriserne i Europa skulde stige noget, hvortil der synes at være Tendens netop nu.

I Aarets Løb ankom ialt hertil 325 Dampskibe drægtige 541 348 Reg. Tons, 606 Seilskibe dr. 685 312 Reg. Tons, ialt 929 Skibe drægtige tilsammen 1 226 660 Reg. Tons, og afseilede i samme Tidsrum ialt 886 Skibe (335 Damp- og 551 Seilskibe) dr. tils. 1 165 805 Reg. Tons.

Hvedefragterne for Jern- og Staalskibe herfra til U. K. for Ordre stillede sig i Aarets Løb som følger: 1 Januar Maaned lavest 25 sh., høiest 26 sh. 6 d, Februar l. 26 sh. 3 d, h. 26 sh. 3 d, Marts l. 25 sh., h. 26 sh. 9 d, April l. 23 sh. 9 d, h. 25 sh., Mai ingen Fragtslutninger, Juni l. 25 sh., h. 25 sh., Juli l. 25 sh., h. 26 sh. 3 d, August l. 25 sh., h. 26 sh., September l. 25 sh., h. 26 sh. 3 d, Oktober l. 25 sh. h. 26 sh. 3 d, November l. 27 sh. h. 27 sh. 6 d, December l. 26 sh. 3 d, h. 27 sh. 6 d.

Fra San Diego Cal., hvorfra i de senere Aar ogsaa nogle Ladninger Hvede ere afskibede til U. K., stillede Fragterne sig omtrent som herfra; fra Tacoma og Seattle Wash. ere de almindeligvis 2 sh. 6 d og fra Portland 5 sh. høiere end her. I November Maaned var imidlertid Søgningen for Tonnage i Portland meget livlig og bragte Fragterne op til 33 sh. 9 d à 34 sh., en Omstændighed, der foranledigede flere Skibe, og blandt dem 2 norske, der havde lossat her, at slutte derfra. Behovet var imidlertid snart tilfredsstillet og Fragterne faldt i Lighed med her.

Trælastfragterne vare gennemgaaende lave med liden Efterspørgsel for Tonnage indtil Oktober Maaned, da der blev lidt Aktivitet i Trælastmarkedet, og flere Skibe bleve sluttede. Efterspørgselen vedblev baade for Skibe paa Stedet og „to arrive“ og betaltes ved Aarets Slutning 31 sh. 3 d à 32 sh. 6 d til Sydney, 41 sh. 3 d à 42 sh. 6 d til Melbourne, Adelaide og Port Pirie, 40 sh. à 40 sh. 3 d til Vestkysten af Sydamerika, 45 sh. til Shanghai og 60 sh. à 65 sh. til U. K. for Ordre.

Kulfragterne. I Januar betaltes 14 sh. 6 d fra Newcastle N. S. W., 13 sh. à 13 sh. 6 d fra Sydney og fra England 10 til 12 sh., men faldt for Australiens Vedkommende 1 sh. pr. Ton i Februar og formaaede ikke at reise sig førend i Mai Maaned, da 14 sh. fra Newcastle og 12 sh. 6 d à 13 sh. fra Sydney, samtidig som først 13 sh. siden 14 sh. 6 d indvilgedes fra England, og holdt disse Fragter sig Aaret ud.

Skotske Kul ankom ialt 7 Ladninger af, alle i norske Skibe, og havde disse en Gjennemsnittsfragt af 15 sh. 9 d.

Handelen. Denne var under hele Aaret uden Liv. Vistnok mærkedes en Bedring efter Toldspørgsmaalet var afgjort, men ikke i saadan Udstrækning som man havde ventet sig. Sølvpriisernes stadige Falden, eller rettere Guldets stadige Stigning i Pris, mange mindre Sølvminders Nedlægnings her saavel som de lave Hvedepriser, har i en ikke uvæsentlig Grad bidraget adskilligt til Stagnationen paa denne Kyst, især i California, og de daarlige Trælastpriser har for Oregons og Washingtons Vedkommende havt en ødelæggende Indflydelse paa den øvrige Omsætning.

Udførselen. Værdien af Vareudførselen herfra søværts beløb sig ialt til \$ 26 410 672 mod \$ 33 853 345 i 1893, en Aftagen af \$ 7 443 673, en ganske betydelig Tilbagegang for en enkelt Bys Vedkommende.

Indførselen af Varer var ogsaa mindre end i 1893, idet dens Værdi var \$ 38 514 686 mod \$ 39 405 028.

Hvede. Høstens Udbytte tør vel neppe sættes til mere end 15 Millioner Cents, en ca. 5 Millioner mindre end i 1893. Udførselen heraf, indbefattet Mel, beløb sig ialt til 9 563 187 Cents værd \$ 9 020 107 mod 13 523 008 Cents værd \$ 15 910 911 i 1893. Priserne vare gennemsnitlig pr. 100 Pund:

	Janr.	Febr.	Marts.	April.	Mai.	Juni.	Juli.	Aug.	Sept.	Oktbr.	Novbr.	Decbr.
1894. \$	1.02	0.93	0.95	0.96	0.90	0.87	0.90	0.87	0.85	0.80	0.88	0.90
1893. \$	1.30	1.29	1.26	1.27	1.29	1.24	1.20	1.10	1.07	1.06	1.05	1.06

Hvedemel. Heraf udførtes ialt 787 457 Tønder værd \$ 372 012 mod 882 580 Tdr. i 1893 værd \$ 3 185 498. Priserne varierede fra \$ 2¹/₂ til \$ 3¹/₂ pr. Tønde, det laveste de nogensinde have været.

Byg. Mangel paa Regn, især i den sydlige Del af California, var Aarsag til, at Høsten gav et forholdsvis meget lidet Udbytte, nemlig neppe mere end 5 Millioner Cents mod 7¹/₄ Million Cents i 1893. Kvaliteten lod adskilligt tilbage at ønske, og dette i Forbindelse med forholdsvis høje Priser hindrede Udførselen, som ialt beløb sig til 1 772 855 Cents mod 2 833 305 Cents i 1893. Prisen paa „Chevalier“ var i September \$ 1,25 og gik i December op

i \$ 1.27½ pr. 100 Pund. „Brewing“ noteredes først i 92½ cent, men blev senerehen betalt med 95 cent.

Vin og Brandy. Ugunstigt Veir, især tidlig Regn, bidrog i en væsentlig Grad til, at Vinproduktionen i 1894 var forholdsvis liden, idet neppe mere end 12½ Million Gallon udvandt mod 18 Millioner Gallons i 1893. Vinen, naar undtages den søde, kommer, hvad Kvalitet angaar, heller ikke op til dens tidligere Standard. Udførselen var imidlertid større end nogensinde før og beløb sig ialt til 13 562 992 Gallons Vin værd \$ 5 454 707 og 791 681 Gallons Brandy værd \$ 830 000.

Frugtavlen udvides Aar for Aar, og anslaaer man, at 500 000 Acres Land nu er benyttet for Frugthaver og Vingaarde. At give selv en nogenlunde akkurat Statistik over Udbyttet af disse er yderst vanskeligt, for ikke at sige umuligt. Autoriteter anslaaer det imidlertid til fra 15 til 20 Millioner \$ aarlig.

Tørrede Frugter, som Aprikoser og Ferskenes, skibes nu i store Kvantiteter til Europa, mest til England og Tyskland. I Skandinavien synes de ogsaa at have faaet Indpas, idet flere direkte Afsendelser fandt Sted.

California Rosiner finder mere og mere Afsætning og afskibedes ifjor ialt noget over 4 Millioner Kasser à 20 Pund hver.

Uld. 36 968 400 Pund klippedes ialt i California i 1894 og afskibedes 26 640 444 Pund værd \$ 3 720 000.

Humle. Der høstedes ialt paa denne Kyst 150 000 Baller, hvoraf 75 000 i California og 75 000 i Oregon og Washington. Dette er mere end nogensinde før. Priserne vare desværre lave og varierede fra 4 til 9 cent pr. Pund efter Kvalitet. Gjennemsnitlig opnaaedes neppe mere end 6 Cent pr. Pund. Efterspørgselen for god Vare var livlig. Hvad der gjenlaa usolgt ved Aarets Udgang, ca. 25 000 Baller, var alt af mindre god Kvalitet.

Trælast. De ugunstige kommercielle Forholde i Australien og Sydamerika iaar, havde en trykkende Virkning paa Trælasthandelen paa denne Kyst og siden „Boom“ Dagene i 1889—90 er Efterspørgselen aftaget i en ganske betydelig Grad. Europa begynder dog at tage mere af vore store kvistfrie Dimensioner. I 1892 afskibedes saaledes til fremmede Lande fra Puget Sound Wash. 113 Millioner superficielle Fod Oregon Pine værd \$ 1 150 000; i 1893 faldt Afskibningen til ca. 89 Millioner værd \$ 830 000 og i 1894 til 86 Millioner værd \$ 770 000. I Slutningen af Aaret begyndte imidlertid en noget livligere Søgning, tildels fra nye Markeder, og nærer man Haab om, at 1895 vil rette betydeligt paa denne for Kysten saa væsentlige Industri.

Redwood. Heraf udskibedes ialt i 1894 11 430 000 superficielle Fod, hvoraf til Europa ca. 5 Millioner.

Hvalfangst. Der deltog ialt i Fangsten 37 Fartøier dragtige ca. 10 000 R. T. Af disse var 8 Dampskibe. 13 Fartøier af Flaaden overvintrede i Ishavet, 4 forliste, 2 gik direkte til New Bedford og 18 kom hertil for at losse. Disse 18 medbragte 8 120 Tdr. Olje, 274 579 Pund Ben og 7 400 Pund Elfenben. Kun 93 Hval bleve fangede, det mindste Antal siden 1876. Gjennemsnitspriserne vare 25½ cent pr. Gallon Olje, 50 cent pr. Gallon Spermolie, \$ 2½ pr. Pund Ben og 65 cent pr. Pund Elfenben.

Sælfangsten. Udbyttet heraf var ca. 175 000 Skind og bragte ved Salg i London ca. \$ 1 940 000.

Laxefiskeriet. Aldrig siden denne Forretnings Begyndelse har Udbyttet været saa stort som i 1894. Næsten 2 Millioner Kasser pakkedes, og hvortil medgik over 100 Millioner Pund fersk Lax. Afsætningen var god, og uagtet Priserne vare lave, 85 cent for Alaska, 90 cent for Britisk Columbia og \$ 1.05 for Columbia River, var Udbyttet dog tilfredsstillende. Ved Aarets Udgang fandtes kun meget lidet af god Vare usolgt.

Torskefisket. Kun 6 Fartøier udrustedes herfra, og deres Fangst beløb sig til 970 000 Fisk eller ca. 250 000 Fisk mindre end i 1893. Det var dog tilstrækkeligt for Behovet, og de opnaaede Priser vare nogenlunde gode.

Norsk Medicintran, Sild, Anchiovis og Stokfisk kommer hertil i smaa Kvantiteter, fornemmelig over Chikago.

Svensk Jern. Forbruget heraf er i Aftagende, da Pennsylvaniajernet, som nu er baade godt og billigt, for en stor Del har taget dets Plads.

Stockholm-Tjære indføres i Smaakvantiteter, men ogsaa heraf er Brugen i Aftagende. Der brugtes tidligere adskilligt af den til at smøre „Cabelen“, der trækker Sporvognene, men har man nu fundet andre og billigere Smøremidler.

Svenske Fyrstikker kommer derimod mere i Brug, og kunde maaske ikke saa lidet af denne Vare sælges her.

Arbejdsløsheden er fremdeles stor, men dog ikke i den Grad som i 1893.

Sundhedstilstanden over hele Distriktet er god.

Arvemedler. Deraf sendtes til Norge \$ 1 700.

Konsulatets Adresse er 214 California Street. Telegramadresse „Lund“.

K. M. Lund.

Wien.

Aarsberetning dateret 5te April 1895.

Angaaende den allerede af mig i mine tidligere Beretninger omhandlede Valutaregulering har jeg at tilføie at af de 89 Millioner Guldgylden, som effektiv endnu maa skaffes, blev 25 Millioner fix og 25 Mill. ved Option overtaget af en Banquier Gruppe; der mangler saaledes enda 39 Mill., dog vil disse sandsynligvis helt eller delvis tages af Cassabeholdningerne, saa at en Renteemission kan undgaaes eller kun foretages i begrændset Omfang. Parallel med Tilveiebringelsen af Guld løber Indtrækningen af Statsnoterne. Sedlerne à 1 fl. blev efter Finantsministeriets Forordning af 24de Juli 1894 sat ud af Kurs, dog saaledes at Forpligtelsen at tage dem som Betaling ophører den 31te December 1895 og Statens Forpligtelse at indløse dem den 31te December 1899. Fortiden circulerer kun ca. 10 Mill. Gylden i Sedler à 1 fl. og blev allerede omtrent

50 Mill. Gylden erstattet ved Sølvpenge. Om Indtrækningen af Statsnoterne à 5 fl. og 50 fl. er endda ingen Forordning udgaaet; dog bliver de saa meget som muligt tilbagebeholdt ved Statscassaerne og i Stedet udgivet Sølvkroner. Den definitive Indtrækning af disse Sedler sker sandsynligvis først naar den effective Betaling i Guld træder i Kraft. Den gradvise Indløsning af Statsnoterne blev muliggjort ved en Overenskomst mellem Staten og den østerr.-ungarske Bank i den Retning, at denne faar af Staten effective Guldpenge foreløbig til et Beløb af høiest 48 Mill. Gylden, som beholdes i Depotet; derimod stiller Banken Sølvpenge og Banknoter til Statens Disposition. Paa samme Tid blev en Lov udgivet, som befuldmægtigede Finantsministeren til at indtrække 30 Mill. af de „Salinenscheine“ som er i Omløb, enten ved at optage et Laan eller ved at anvende Statshusholdningens Overskud til Indløsning af disse „Salinenscheine“. Paa Grund af denne Lov har Finantsministeren indtil nu, efter Forordning af 23de Novbr. 1894 af Cassaernes Overskud indløst 10 Mill. „Salinenscheine“ og derpaa tilintetgjort dem. Endvidere er at bemærke, at den 31te Decbr. 1894 Skillemynten à 4 og 20 kreuzer sattes ud af Kurs og blev i Stedet derfor Nikkelpenge à 10 og 20 og Kobberpenge à 2 og 1 Heller udgivet. Man kan antage at alle Operationer som blev indledet til Valutareguleringens Øjemed vil være tilendebragt ved Slutningen af Aaret 1896, da Statshusholdningens Bilants fremdeles er gunstig.

Statshusholdning.

Det definitive Regnskabs Afsluttelse for 1893 udviste at Indtægten oversteg Udgifterne med $24\frac{6}{10}$ Mill. Gylden; forudseet var et Overskud af $4\frac{7}{10}$ Mill. Gylden. For 1894 anslaaes Overskuddet til $\frac{1}{2}$ Mill. Gylden, dog foreligger endda intet Regnskab derover.

Handel.

Efter de officielle Beretninger anslaaes i 1894

Exportens Værdi til 804.5 Mill.

og Importens Værdi til 717 Mill. Gylden, saaat Exportens Værdi overstiger Importens med $87\frac{1}{2}$ Mill.; dette Overskud er ca. 40 Mill. Gylden mindre end i 1893. Exportens Høide blev rigtignok temmelig stabil, derimod steg Importen betydeligt, omtrent i alle Artikler, dog mest for Korn, Vævestoffe, Metaller og Brændstoffers Vedkommende. Fabrikaternes Export formindskedes meget, dog steg den i Raaprodukter og væsentlig i Exporten af Kvæg, som blev fremkaldt af 1893 Aars Misvæxt i Særdeleshed udenfor Østerriges Grændser og den som Følge deraf i Udlandet indtrufne Reduktion i Kvægstanden. Haand i Haand hermed indtraf rigtignok en betydelig Stigning af Kjødpriserne i Indlandet. At Varernes Værdi paa Verdensmarkedet gik tilbage havde en daarlig Indflydelse paa Østerriges Udførsel, og i Særdeleshed gjorde dette sig bemærkbart ved Sukker og Korn. Her som andetsteds er indtraadt en Overproduktion af Sukker, saaat en lønnende Afsetning ikke er at opnaa; denne Overproduktion nødsagede allerede ved dette Aars Begyndelse to store Sukkerfabriker til at indstille sine Betalinger. Hvad angaar Kornet, saa kan Østerriges Landbrug ikke maale sig med den amerikanske og delvis russiske Masseproduktion, og maa man afvente hvilke Følger denne Invasion af Korn fra Udlandet vil have for Østerrige, mod hvilken man paa Grund af de endda to Aar gyldige Overenskomster ikke kan beskytte sig ved Told. Handelstraktaterne blev i Løbet af 1894 udvidet ved en Overenskomst med Rusland baseret paa de samme Vilkaar

som de mest begunstigede Nationer have, og ved en Handelskonvention med Spanien; ligeledes kan nævnes en Overenskomst med England til Beskyttelse af Forfatter-Rettighederne. — 1894 Aars Høst var betreffende Quantiteten meget tilfredsstillende, da der næsten ved alle Korn og Frugt Arter blev opnaaet et Udbytte, som saavel overstiger de sidste 10 Aars Gjennemsnit, som ogsaa betydeligt Udbyttet i Aaret 1893. Kornpriserne ere rigtignok faldt saa stærkt, at Høstens Værdi i Penge blev overmaade nedtrykket. Paa Jernbanevæsenets Omraade er at bemærke, at Overtagelsen af Staten skrider stærkt fremad, og fastholdes det opstillede Princip. Et Antal af smaa Jernbanelinier blev indløst for Staten, ligeledes blev Forhandlinger angaaende Statens Overtagelse af Syd Banen indledet, dog vil disse Forhandlinger blive langvarige, da Syd Banens Linier ikke blot gennemskjærer Østerrige, men ogsaa delvis Ungarn og Italien. Regjeringen lægger speciel Vægt paa Udviklingen af Lokalbanerne. Gjennem Lov blev Handels Ministeriet autoriseret at tilstaa flere under Arbeide staaende Linier betydelige Lettelser, i Særdeleshed med Hensyn til Opsigten ved Trafiken, Skatter, Afgifter og Ydelse af Arbeider for Staten. Desforuden overtager Staten i enkelte Tilfælde Garanti for disse Lokalbaners Prioritetsgjæld. Grundet paa disse Love kan man imødesee Bygning af talrige Lokalbaner. En lignende Action som den der omfatter Jernbanernes Overtagelse af Staten i sig, er paatænkt med de eksisterende Telephonlinier; saaledes er allerede ved Begyndelsen af Aaret 1895 Wiens Telephonbedrift gaaet over i Statens Hænder.

Stats- og Privatbanernes Driftsresultat var i enhver Retning betydelig gunstigere end i det forrige Aar. — Guldmarkedet bevægede sig i 1894 udelukkende i stigende Retning. Kursforhøielsen af de ved Wiener Børsen noterede Effekter andrager i 1894 til mere end 1 Milliard Gylden. Denne Stigning blev fremkaldt dels ved den konstante Falden af Rentefoden, som knap naar en Høide af 4 $\frac{1}{2}$ % for sikre Anlægsværdier og foranlediger at Spekulation — og Industriværdiernes Udbytte ligeledes bliver kapitaliseret til en lav Rentefod, saa at Forhøielsen af Kapitalen og af Kursværdierne delvis beror paa den faldende Rentefod, dels er ogsaa Stigningen indtraadt ved Spekulationskjøb, dog mest ved Bankernes og Industriforetagendernes faktisk forhøiede Virksomhed. Bankvirksomheden og dermed Bankværdiernes Udbytte er i Særdeleshed steget betydeligt grundet paa de talrige Conversioner af den høiere forrentelige Statsgjæld og andre lav forrentelige Anlægsværdier, ligeledes ved Gennemførelsen af Valutareguleringens forskellige Transaktioner.

Industriværdierne steg, naar undtages den almindelige Grund, faldende Rentefod, i Følge af gunstige Afsætningsforhold, samt i Særdeleshed ved Kulværdier derved at Kulpriserne steg, og ved andre Industriværdier derved at Bygningsvirksomheden forhøiedes, især i Wien. Den forøgede Virksomhed i Bygning er fremkaldt ved den fremadskridende Udførelse af de saakaldte „Wiener Verkehrsanlagen“, i Særdeleshed af „Statsbanen“, endvidere ved forskellige Lettelser angaaende Skatter, som blev indrømmede af Staten, Nedre Østerrige, og af Byen Wien, for saadanne Ombygninger ved hvilke Trafik-Hindringer bliver fjernede. — Denne intensivere Virksomhed foranledigede forskellige Striker, som begyndte hovedsagelig i Vaaren 1894; dog blev de for det meste efter kort Tid ordnede i Regelen ved af Arbeidsgiverne tilstaaede Concessioner. Af disse Striker kan nævnes, Snedkernes, Stenhuggernes, Murernes, Tapetserernes, Lampefabrik-Arbejdernes, Teglværksarbejdernes, Billedhuggernes og Kloakrensernes. En vis Fare opstod ved Gasarbejdernes Strike, da Wien derved næsten havde mistet sin Belysning; dog forebyggedes denne Fare ved at man hurtig rekvirerede Arbeidere fra Provinsen, saaat Striken i kort Tid blev bilagt. Beklageligt var Udfaldet af Optøier som blev foranstaltede af en Del af Kularbeiderne i Mähren,

det kom til store Udskeielser som maatte undertrykkes ved Hjælp af Militær. Paa Lovgivningens Omraade er at nævne de ivrige Forarbejder som foretages af de lovgivende Myndigheder til en ny Civilprocesordning, en ny Straffelov, en Checklov og endelig en Lov angaaende Reform af Skatteloven. Den sidste skal reguleres ved Indførelse af en Personal Indtægt Skat og retmæssig Fordeling af den nu gjældende Skat. Det Udbytte der opstaar ved den ny oprettede Indtægts Skat, skal anvendes til delvis Formindskelse af andre meget trykkende Afgifter saasom Bygnings- og Grundskat.

Fra Østerrige Ungarn blev i 1894 exporteret:

Sulfit og Natron Cellulose	bleget:	136 660 mtr.	Ctnr.
do.	ubleget:	196 291	"
Træmasse		58 133	"
Pap, brun og hvid		109 225	"

Heraf til:

		Tysklands Told Gebet	Storbritan- nien	Frankrige	Italien
Sulfit og Natron Cellulose	bleget	10 550	11 737	69 978	10 716
do.	ubleget	93 778	12 319	9 507	55 686
Træmasse		5 943	4 400	—	25 203
Pap, brun og hvid		16 460	8 381	403	50 016
		Rusland	Schweitz	Rumænien	Serbien
Sulfit og Natron Cellulose	bleget	12 755	1 674	6 237	1
do.	ubleget	7 459	2 845	860	6
Træmasse		19 514	410	—	124
Pap, brun og hvid		660	4 828	620	342

Priserne for Cellulose, Træmasse og Pap faldt i Aarets Løb betydeligt.

De vigtigste Artikler der blev indført fra Norge i 1894, er, efter Uddrag af „Statistische Übersichten des auswärtigen Handels“ følgende:

Fedt og Fedtblandinger	864 mtr.	Ctnr.
Tran	24 843	— —
Sild saltet eller røget	18 337	— —
Stokfisk	13 700	— —
Andre Fiske saltet eller røget . . .	10 347	— —
Jernerts.	567	— —
Svovlkis	1 259	— —
Jord og mineralsk Stof	1 016	— —

Exporteret til Norge blev:

Malt	17 486 mtr.	Ctnr.
Byg	1 271	— —
Lommeure med forgyldt Urværk . .	230	— —
Møbler af bøiet Træ	224	— —
Glasvarer farvet og malet	377	— —

Carl Neufeldt.

Messina.

Skibsfarten 1894.

Norske Fartøier.	Med Ladning		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Lire.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hoved- stationen	23	7 607	-	-	23	7 607	-	-	76 400
„ andre Lande til Ho- vedstationen	22	12 757	6	2 756	28	15 513	-	-	51 300
„ andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	38	30 473	89	47 151	127	77 624	-	-	208 600
Ialt	83	50 837	95	49 907	178	100 744	162	96 668	336 300
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hoved- stationen	-	-	1	319	1	319	-	-	-
„ Norge fra Vicekon- sulsstationerne . .	67	34 767	-	-	67	34 767	-	-	795 000
„ Sverige fra Vicekon- sulsstationerne . .	5	3 330	-	-	5	3 330	-	-	107 500
„ andre Lande fra Ho- vedstationen	29	13 417	21	9 384	50	22 801	-	-	237 500
„ andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	45	23 575	12	11 522	57	40 097	-	-	56 800
Ialt	146	80 089	34	21 225	180	101 314	162	96 668	1 196 800

For Havari eller Ordre ankom 13 Skibe dr. 9 287 Tons. Af svenske Skibe ankom 11 dr. 7 021 Tons.

Aarsberetning dateret 23de Marts 1895.

Skibsfarten. Til Messina Konsulatdistrikt ankom i Aaret 1894 ialt 189 norske og svenske Fartøier, fordelte paa følgende Steder:

Messina 56 Fartøier dr. 26 133 Reg-Ton, Augusta 6 dr. 3 742, Catania 18 dr. 9 771, Girgenti 10 dr. 6 445, Licata 3 dr. 1 852, Milazzo 2 dr. 1 593, Palermo 17 dr. 15 276, Riposto 2 dr. 656, Siracusa 1 dr. 989, Trapani 74 dr. 41 308. Tilsammen 189 Fartøier dr. 107 765 Reg-Ton. Imod i 1893: 210 dr. 112 988, 1892: 344 dr. 176 416, 1891: 376 dr. 180 262, 1890: 321 dr. 135 208, 1889: 114 dr. 59 827 Reg-Ton.

Altsaa fremdeles Nedgang i Antallet af ankomne Skibe for Norge og Sveriges Vedkommende. — Af de ovenfor opregnede Fartøier var 178 norske, drægtig 100 744 Reg-Ton, og 11 svenske, drægtig 7 021 Ton. Deraf 16 norske og 4 svenske Seilskibe.

Det er fremdeles den ungarske Dampskibslinie, der oversvømmer Sicilien med sine utallige Dampere; men der synes at være Tegn til, at Iveren slappes noget, og omend i denne Vinter blot to norske Dampere har havt fast Beskjæf-

tigelse mellem Sicilien og Triest, saa tror jeg, at til næste Vinter vil flere Baade finde Employ hernede.

Den ene af disse Dampere, „Heimdal“, 345 Tons, havde francs 5 250 om Maaneden, den anden, „Diana“, 225 Reg-Tons, havde 4 000 francs netto pr. Maaned, hvorved, som almindeligt, Kul, Havneudgifter, Arbeidspenge ved Lastning og Losning, Lodspenge samt Konsulatafgifter betales af Befragterne.

Der optjentes i Bruttofragt paa Indgaaende og Udgaaende af norske Fartøier 1 530 000 Lire og af svenske 170 000 Lire. Alene for Trapanis Vedkommende optjentes paa Udgaaende med Salt henimod 1 Million Lire tilsammen.

Af tilfældige Fragter kan nævnes:

Dampskib „Freya“ 1 177 Reg-Tons New Orleans £ 1 200. „Oslo“ 781 London £ 800. „Norrøna“ 989 London £ 800. „Norrøna“ 989 London £ 750. „Toftwood“ 678 London £ 715. „Concordia“ 342 Baltishport £ 700.

Tildels maatte disse Dampere laste paa flere sicilianske Pladse.

Kulfrakterne nedover til Sicilien var yderst lave og dreiede sig om 5 sh., 5 sh. 6 d., op til 6 sh. pr. Ton. Dette er vel omtrent de laveste Fragter, der nogensinde har været betalt for Kul til Sicilien.

Det lykkedes ikke at vinde Indpas for vore større Dampere i Frugttraden paa Amerika. — Derved at disse Fartøier laster paa 3—4 Steder paa Sicilien, er det vanskeligt for nogen Nybegynder at concurrere med de fra gammel Tid indarbejdede Fragtspeculanter, der har sine Aflæggere rundt om hele Sicilien.

Omend, som nævnt, det sjældent lykkes for nogen af vore Dampere at erholde nogen Fragt herfra til Amerika, idet Englænderne saagodtsom udelukkende besørger Frugttrafikken, saa vil jeg ikke undlade at omtale den hensynsløse Maade, paa hvilken Stuvning og andre Udgifter chargerer Capteinerne af de herværende, faa Befragtere. — Medens Arbeidsfolkene for Stuvning ombord i Dampskibene erholder f. Ex 3 Centimer pr. Kasse Frugt, saa beregner Befragteren eller Agenten, til hvem Capteinen som Regel er bunden ved Certeparti, elleve Centimer pr. Kasse. — Medens Stuveren fremdeles for et Fustage saltede Citroner — limon juice — erholder 40—50 Centimer, chargerer Capteinen 1 Lire 25 pr. Fustage, o. s. v.

Blot faa norske og svenske Fartøier, der har lastet for London, har været udsat for dette Optrækkeri, og saalænge Befragtningerne er samlet paa 2—3 Hænder, vil det være vanskeligt at faa rettet paa dette, men man kan ikke andet end undre sig over, at Englænderne saaledes Aar ud og Aar ind lader sig trække op, og det i Aar, hvor Skibsfarten lidet eller intet Udbytte har givet.

Saaledes som Forholdene gestalter sig hernede i Syden, kan man næsten paastaa, at jo daarligere Tiderne bliver for Skibsrhederne, desto videre drives Optrækkeriet, og snart er Skibsfarten sunket ned til at blive et blot og bart Redskab for Speculations-Befragtere, Mæglere, Agenter og Expeditører til at berige sig paa Rhederiernes Bekostning.

Overfloden paa Tonnage og følgelig Concurencen mellem de mange Fartøier for hver Fragt, gjør, at Capteinerne mangengang maa indgaa paa de mest urimelige Betingelser. Vil En ikke acceptere, saa er der strax ti andre parat til at acceptere, hvad den Ene har refuseret.

Stokfiskens indførtes ogsaa i den forløbne Saison hovedsageligt med norske Dampskibe. Medens der indførtes fra Januar til December med norske Dampere ca. 13 500 Baller, ankom der med de engelske og tyske Liniers Dampskibe tilsammen ca. 5 000 Baller. I Sandhed et langt gunstigere Forhold end for 7—8 Aar siden, da Mesteparten af Stokfiskens importeredes gennem den engelske Linie via Hull. Ikke alene optjentes Størstedelen af Fragten af vore egne Fartøier, men da Varerne fremkommer i bedre Stand og temmeligt puenkligt, saa

har Exportørerne hjemme langt færre Ubehageligheder end tidligere, da mange Stridigheder opstod ved de engelske Damperes daarlige Behandling af Varerne og Upaalideligheden ved Omladningen i Hull.

Den subvenerede Linies Dampfart har hyppigt anløbet Messina i den forløbne Saison, dels med egne dels med fragtede Skibe.

Samhandelen mellem de forenede Riger og Sicilien var ogsaa i det forløbne Aar temmelig betydelig. — Indførselen af Stokfisk beløb sig til 1 841 180 Kilogram imod i Aaret 1893: 1 663 010 Kilogram. Trods de for de fleste Sorters Vedkommende høiere Priser i Norge tiltog altsaa Indførselen ikke saa ubetydeligt, omend man ikke paa langt nær ikke kom op i 2 500 000 Kg. som i 1892. — Overfloden paa de i Finmarken opfiskede Hyser, som solgtes til Priser, der stod omkring 30 Lire pr. Balle under Prisen for den almindelige samfængne Kvalitet Rundfisk, maa vel være den Faktor, der bragte Indførselen til at overstige forrige Aars. — Det viste sig saaledes som vanligt, at Prisbilligheden er Hovedsagen for den fattigere Del af Befolkningen i disse Egne, som jo er den, der consumerer Størsteparten.

Fiskens Kvalitet var i Gjennemsnit god, eftersom der var meget lidet „spugnoso“ — frossen Fisk — i Aargangen. Der klagedes tildels over en Defect, som kom tilsyne under Udblødningen, nemlig partiel Raaddenhed ved Nakkebenet.

Indtil herimod Slutten af Saisonen opstod der ikke mange Tvister mellem Importørerne her og Fiskehusene i Norge. Henunder Jul opstod alligevel forskjellige „questioni“ paa Grund af Kvaliteten, og flere af disse reguleredes gennem Konsulatets Mellekomst. Man vil gjøre Ret i hjemme at mærke mine Ord, nemlig at de fleste Stridigheder er at vente, naar tidligere contraherede Varer ankommer lige under Julen. Dette kan have sin Grund deri, at man i Norge saa langt ud i Saisonen ikke har saamange Partier at vælge imellem, hvorved Sorteringen ikke foretages med saadan Strengthed, som tidligere paa Aaret er Tilfældet, dels er ogsaa Grunden den, at Julesalget paagaar allerede fra Begyndelsen af December, saaledes at naar man kommer henimod Midten af December, bliver Modtagerne bange for at blive oversiddende med Varerne til langt hen paa Vaaren. Alskens Rænker tages da til Hjælp for at kunne refusere Partierne, og værst faren er da de Firmaer, der trods mine Advarsler er indgaaet paa slige Betingelser som Betaling delvis mod Documenter og delvis ved Varernes Ankomst til Messina.

Ofte kan der jo være Feil fra Afskibernes Side, hvad Kvaliteten angaar, men det er sikkert, at i Tilfælde af en Tvist, er den Afskiber, der er indgaaet paa slige Betingelser, som nævnte, aldeles givet Modtageren i Vold; thi denne forsømmer da ikke at overdrive Klagerne for at kunne tilbageholde saameget som muligt af det endnu skyldige Beløb.

Jeg gjentager derfor mit Raad: Indgaa ikke paa andre Betingelser end 3 Maaneders Akcept mod Documenterne for hele Facturabeløbet, naar det gjælder de større, solide Importører, og vær dobbelt forsigtig ved Salg henunder Juletiden.

For den norske Klipfisk gaar det tungt med at vinde ordentligt Indpas i Messina. Der er dog en anselig Forøgelse i Importen af norsk Vare, nemlig iaar 2 500 Qvintaler (à 100 Kg.) mod 1 050 Qvintaler ifjor. Det er min Mening, at inden mange Aar vil den norske Klipfisk være en ligesaa søgt Artikel, som den newfoundlandske nu er, men til den Ende maa Exportørerne i Norge sørge for at have et Produkt, der i det Ydre kommer Klipfisken fra St. Johns saa nær som muligt.

Hvad der fremdeles klages over er, at den norske Klipfisk „non resiste all' acqua“. Hermed menes, at under Udblødningen holder Kjødet ikke sammen. — Sikkert er dette noget Nonsens, og Knuden er vel den, at den her fra gammel Tid indførte St. Johnsfisk, der er haardere tørret og stærkere saltet, samt mindre og kjødfuldere, end den norske Klipfisk i Regelen er, taaler længere Udvanding, hvorved Varen tiltager mere i Volumen og Vægt end den norske Klipfisk.

Priserne paa Stokfisk var stadigt opadgaende, fraregnet et kort Tidspunkt netop som de større Tilførsler indtraf til Bergen ved Saisonens Aabning i Juli. — Vildledet ved de ubetimelige Fiskecirkulairer, som Creti og Pleti hernede modtager fra Fiskebyerne, heftede Fiskeimportørerne hovedsageligt sin Opmærksomhed paa de store Tal, der opgaves som opfisket, og uden at kjende til, at Kvantummet af de i Syditalien ønskede Sorter — samfæng og almindelig Hollænder — kun var tilstede i ringe Kvanta i Forhold til de andre Sortiments, saa holdt Kjøberne i Begyndelsen tilbage med sine Ordres, og bragte derved factisk Priserne i Bergen til at falde for en kort Tid. — Det viste sig imidlertid snart, hvorlidet der var forhaanden af de to nævnte Sorter, og da saa endelig Kjøberne mærkede, at deres Conclusioner af Fiskeberetningerne ikke stemmede overens med de factiske Forhold, tog Varen strax Faveur, og Salget gik derefter glat til stigende Priser udover hele Saisonen.

Der betaltes i Juli for:

almindelig Hollænder	Lire 61 cif. pr. 100 Kg.
samfæng Rundfisk	„ 55 „ „ „ „

I Oktober, November noteredes:

almindelig Hollænder	Lire 70—75 cif.
samfæng Rundfisk	„ 66—68 „
Finmarks Hyser	„ 37—39 „

Der indførtes til Sicilien fra Sverige 3 smaa Ladninger Planker, hvoraf 2 paa hver 150 Stand. til Messina og 1 paa 125 Stand. til Trapani. — Desuden ankom hertil ad indirekte Vei omkring 100 Stand. Tilsammen for hele Sicilien 525 Standard. — Fra Triest og Donauegnene (Galatz) indførtes ifjor som hvert Aar umaadelige Kvantiteter Trælaster hertil. Da disse Træsorter sælges meget billigt, og da her sees mere paa Billigheden end paa Godheden, saa kan vort nordiske Træværk ikke vinde den Udbredelse som ønskeligt kunde være.

Af svensk Tjære ankom hertil ad indirekte Vei ca. 200 Tønder.

Ligesaa indførtes via Hull omkring 200 Tons svensk Jern.

Til de forenede Riger udskibedes et stort Kvantum Salt fra Trapani, nemlig til Norge 67 800 Tons, mest med Dampere, til Sverige 1 650 Tons mest med Seilfartøier, tilsammen 69 450 Tons af en samlet Produktion for Trapanis Vedkommende af ca. 250 000 Tons.

Gjennemsnitsprisen var 7 Lire pr. Ton (2 salme).

Fra Augusta exporteredes: Til Norge 800 Tons Salt og til Sverige 6 100 Tons. Fra Sicilien udskibes desuden til Norge og Sverige et ganske betydeligt Kvantum Svovl, Bomolie og Sydfrugter. Nogen bestemt Opgave kan ikke forelægges, da Størsteparten forsendes med fremmede Nationers Fartøier.

Der indløb til Konsulatet fra Sverige Kataloger over sammensættelige, færdige Træbygninger, idet man antog, at Jordskjælvne, der siden November f. A. har hjemsøgt og endnu hjemsøger Provinsen Messina og det nærliggende Calabrien, vilde bevæge Folk til at anvende Træhuse istedetfor Stenbygninger.

Jeg har i den Anledning konfereret med kyndige Folk, der imidlertid blot har bestyrket min Mening, at der intet er at gjøre dermed paa disse Trakter. — I hele Syditalien og Sicilien indrettes Boligerne med alentykke Mure for at holde Varmen ude 8 Maaneder af Aaret, og følgende vilde Træbygninger — især i Byerne — være aldeles uhensigtsmæssig. Hvis Usikkerheden paa Landet ikke havde været saa stor, som den er, saa havde man kunnet tænke sig Muligheden af, at Rigmænd vilde opføre Villaer af Træ, men som Forholdene nu er, kan der næppe være Tale derom.

Saavidt erindres, blev et Forsøg gjort for en 8—10 Aar siden med saadanne færdige Træhuse. Hvis jeg ikke tager meget Feil, blev det svenske Firma, der indlod sig paa et sligt Forsøg bedraget, ialfald for en Del af Pengene.

Som jeg i mine foregaaende Aarsberetninger har fremholdt, vilde jeg gjøre mine norske og svenske Landsmænd en daarlig Tjeneste ved at opmuntre til at forsøge med nye Indførselsartikler til Sicilien. Det har vist sig tilfulde, at alle saadanne Forsøg er løbet af med store Tab og megen Ærgrelse for betræffende Exportører hjemme. Saaledes som Situationen og Handelsmoralen er hernede, bør ingen poussere nye Artikler frem paa dette Marked.

Hvad Sicilianerne nødvendigen har Brug for fra Norge og Sverige, ved de meget vel, hvor de har at vende sig for at erholde.

Som vanligt forefaldt der mange Tvistigheder mellem Export- og Importfirmaer i Norge og Sverige paa den ene Side og sicilianske Huse paa den anden Side. Adskillige af disse bilagdes gennem Konsulatet, og et Par ser sin Løsning snart imøde.

Det er utroligt forresten mange Gange at se, hvilken Uforsigtighed, ja Uforstand, Folk hjemme i Norge og Sverige kan udvise ligeoverfor Handelshuse hernede i Syden. Kunde disse Linjer bringe nogen af vore godtroende Landsmænd til at faa Øinene op for den Kjendsgjerning, at hernede er Mistro mere paa sin Plads end Tillid — der ofte ligner Naivitet — ligeoverfor Folk, hvem man ikke kjender saa meget desto længer, saa vilde mange Ærgrelser og Tab undgaaes.

Forholdene paa Sicilien har blot forsaavidt forbedret sig, som Roligheden siden den Repression, der omtaltes udførligt i min forrige Aarsberetning, intetsteds har været forstyrret. Forresten er Tilstanden ikke meget tilfredsstillende, idet flere af Hovednæringsveiene, især Svovlindustrien, ligger aldeles nedfor. De fra Regjeringens Side lovede Lettelser og Understøttelser er endnu ikke kommet til Udførelse, og den ene Svovlmine efter den anden maa standse Driften og afskedige Arbejderne, da Udbyttet er Tab istedetfor Gevinst. Concurrencen med den spanske Svovlkis har ruineret Svovlindustrien paa Sicilien ser det ud til.

Vinavlen er heller ikke gunstigt stillet, og Frugtexportørerne siges at have tabt store Summer paa sine Consignationer til Amerika.

Aarets Høst var middels god.

Blot Olivenhøsten slog aldeles feil, saavel i Calabrien som ogsaa her i Sicilien. For Calabriens Vedkommende var dette ganske naturligt; thi da det foregaaende Aar var et rigt Oljeaar derover, saa ventede man ingen videre Høst der denne Gang. Sicilien derimod har desværre nu to feilslagne Olivenhøster efter hinanden at opvise.

Citrontræerne gav et godt Udbytte, og Landmanden opnaaede en ganske brav Pris for Citronerne, nemlig 6—8 Lire pr. Kasse.

Appelsinerne var ikke saa rigeligt tilstede som vanligt, og Producenterne erholdt pr. Kasse 8—10 Lire, saameget mere som efter Sigende Appelsinhøsten i Spanien var slaaet feil.

Kornhøsten, Vinen, Mandlerne og Nødderne gav et middels Udbytte.

Sundhedstilstanden paa Sicilien var i det forløbne Aar udmærket. Ingen epidemiske Sygdomme forekom nogetsteds.

Usikkerheden i det Indre af Sicilien var som sædvanligt meget stor. Godeiserne, der er de, som har mest at frygte af Briganterne, turde paa mange Steder ikke vove at tilse sine Besiddelser, d. e., naar de ikke havde villet finde sig i at betale større Summer til Røverne for at faa være i Fred for dem.

Der er forresten Tegn til bedre Tider ogsaa i dette Punkt; thi den mest frygtede Bande, der snart optraadte i Provinsen Palermo, snart i Catania og snart i Provinsen Messina, blev, efter først at være reduceret i Konflikter med Carabiniererne, senere aldeles udryddet af en Bonde fra Messinas Omegn i Forening med hans fire Sønner. Den Ting, at 4—5 af de mest frygtede Briganter nedskjødtes, var meget glædeligt, men mest Betydning havde Sagen i moralsk Henseende, idet det gik op for en stor Del af Befolkningen i de usikre Egne, at Spitsbubernes Renommé for Tapperhed, Mod og Skudsikkerhed beroede for en stor Del paa en Fabel. Frygten for Briganterne var fremkommet ved og holdtes vedlige af disses Ugjerninger, men deres Heltegjerninger bestod mest i om Natten — eller bagfra — at myrde Folk, hvem de havde i Mistanke for at kunne forraade dem til Autoriteterne. Kunde de ikke komme Mændene tillivs, saa myrdedes værgeløse Kvinder og Børn paa den mest oprørende Maade.

Da imidlertid de 5 behjertede Bønder rykkede imod dem i aaben Mark, blev Briganterne nedskudt paa Stedet.

Virkelige Røverbander gives der for Øieblikket ikke paa Sicilien.

Forresten staar det som sagt daarligt til med Sikkerheden paa Landet. De utallige brødløse Svoiarbeidere og Misøren forøvrigt fremkalder selvfølgelig en stor Tilvæxt i Forbrydelsernes Antal. Mord og Drab og Overfald hører til Dagens Orden rundt omkring hele Sicilien. Dels er det personligt Fiendskab, der finder sin Afslutning ved et Skud bag et Gjærde, dels er det for at stjæle og røve, at man myrder Besidderen, og dels er det ubekvemme Vidner, som man supprimerer. Over 500 Menneskeliv gaar aarlig tabt paa denne Maade alene paa Sicilien.

Dette bliver aldrig bedre, hvis ikke Dødsstraffen indføres paanyt.

Som foran nævnt hjemsogetes Messina af et heftigt Jordskjælv i November f. A. Alle Bygninger i Staden beskadigedes mere eller mindre, og Fyrtaarnet paa Faro ødelagdes. Stødene fortsættes den Dag idag, omend ikke saa stærke

som i November. Haandværkere og Arbeidsfolk har fuldt op at gjøre for lang Tid endnu med at reparere Bygningerne.

Skaden ansloges til 8—10 Millioner Lire. Den Usikkerhed, man føler derved, at Jordrystelserne ikke hører op, og Frygten for, at endnu slemmere Katastrofer kan indtræde naar som helst, har skadet Byens Handel meget.

Konsulatet maatte paa Grund af Skade paa den Bygning, hvori det i mange Aar har havt sit Sæde, flyttes fra Via Garibaldi No. 102 til Via Pia Casa No. 18. Kontortiden er som tidligere fra Kl. 10—2.

Der indgik til Konsulatet 206 Skrivelser og Depescher og der expederedes 275.

Ingen Rømninger anmeldtes fra svenske eller norske Fartøier.

Et Seilskib, Skonnert „Marie“ af Stavanger, gjorde Havari i Messinastrædet paa Reise fra Neapel til Gallipoli og blev abandonneret og solgt til et italiensk Rederi.

Til Messina Havn ankom

i 1894 ialt	4 837	Skibe dr.	1 859 023	R. Tons.
- 1893	4 862	—	1 719 826	- —
- 1892	4 991	—	1 792 776	- —
- 1891	4 986	—	1 675 556	- —
- 1890	4 788	—	1 738 823	- —

Opgave over de samlede Beløb af de i Messina Konsulatdistrikt i Aaret 1894 oppebaarne Afgifter:

Erlagte Konsulatafgifter.				Expeditionsgebyrer.	
Ved Hovedstationen.	Ved Vicekonsult.		Ialt tilfaldt Konsulen.	Ved Hovedstationen.	
	Ialt erlagt.	Heraf tilfaldt Konsulen			
Af svenske Fartøier	Lire.	Lire.		For svenske Expeditioner	
Lire 190.95	353.50	176.75	Lire 367.70	Lire 14.00	
- norske „ 1 529.50	6 310.94	3 153.47	„ 4 684.97	„ norske „ 484.40	
Lire 1 720.45	6 664.44	3 332.22	Lire 5 052.67	Lire 498.40	

Den samlede erlagte Konsulatafgift udgjorde saaledes for hele Sicilien:

for svenske Fartøier	Lire 544.45
„ norske do.	„ 7 840.44

Tils. Lire 8 384.89

1894.

Specifikation af Skibsafgifter.

	Svenske Fartøier.	Norske Fartøier
Hovedstationen . .	Lire 190.95	Lire 1 529.50
Augusta	—	„ 329.95
Catania	„ 106.10	„ 633.15
Girgenti	—	„ 569.45
Licata	—	„ 163.87

	Svenske Fartøier.	Norske Fartøier.
Milazzo	Lire —	Lire 73.55
Palermo	” —	” 1 008.41
Riposto	” —	” 43.60
Siracusa	” —	” 43.60
Trapani	” 247.40	” 3 445.36
	Lire 544.45	Lire 7 840.44

J. C. Martens,
Consul.

Mexiko.

Aarsberetning dateret 15 Marts 1895.

Til Veracruz ankom 11 norske Skibe dr. 5 011 Tons med Ladning, hvoraf 5 Dampskibe dr. 2 428 Tons, og afgik med Ladning 10 dr. 4 719 Tons, hvoraf 5 Dampskibe dr. 2 428 Tons, og i Ballast 1 Seilskib dr. 292 Tons, alle til fremmede Steder.

Til Pampilo ankom med Ladning 1 Seilskib dr. 540 Tons og 4 Dampskibe dr. 2 696 Tons, der alle afgik i Ballast. Erlagte Konsulatafgifter Kr. 215.89.

Til Laguna de Terminos ankom 46 norske Seilskibe dr. 14 248 Ton fra fremmede Lande, hvoraf med Ladning 4 dr. 1 693 Tons Bruttofragten £ 677.

Til fremmede Lande afgik med Ladning 52 norske Seilskibe dr. 16 074 Ton. Erlagte Konsulatafgifter § 508.78.

Til Progresso ankom 83 norske Skibe dr. 11 208 Ton, hvoraf Dampskibe 5 dr. 2 192 Ton. Erlagte Afgifter § 310.52.

Til Frontera ankom fra fremmede Lande i Ballast 7 norske Seilskibe dr. 2 479 Ton, der alle afgik til fremmede Lande med Ladning. Erlagte Afgifter Kr. 148.76. Bruttofragter § 37 190.08.

Fra de øvrige Vicekonsuler er Skibslistor ikke modtaget.

Guaymas (Vicekonsul Lunds Beretning). Aaret har ikke været gunstigt. Handelen har været hindret af den høje Kurs og Usikkerheden om Sølvspørgsmalets Løsning. Der var nok af Regn og Høsten var god. Sundhedstilstanden var meget tilfredsstillende.

Indførselen var omtrent paa Høide med forrige Aars. $\frac{2}{3}$ af Importen kommer fra de forenede Stater. Den nye Tarif, som traadte i Kraft for 3 Maanedor siden, har ikke virket længe nok til at man kan bedømme, om den har foraarsaget nogen større Forskjel i Importen.

Den meste Export gaar til de forenede Stater, navnlig alle Oranger, hvis Dyrkning hvert Aar tiltager. Ligesaa alt Sølv. Den tidligere Export af Fosfat fra Øerne i Bugten er nu ophørt. Af den udmærkede Artikel Læder gaar en stor Del til Staterne og selv til England via New Orleans, og indbringer gode Priser.

Skibsfart. Der er en regelmæssig Dampskibslinie til San Fransisko hver Maaned. Kystdampskibe gaar til Manzanillo og hver 10de Dag til Santa Rosalia, Mulege og La Paz. Skibe med Trælast fra Humboldt og Puget Sound vender i Regelen tilbage med Gibs fra San Marcos Øerne eller gaar til Sandwichsøerne efter Sukker for de forenede Stater. De europæiske Skibe, som lossere her, gaar tilbage med Cedertræ fra Manzanillo eller Centralamerikanske Havne.

Nogle af de fattigere Guldgruber er lukket, medens de bedre som sædvanlig udfører Metal og Malm til de forenede Stater, hvorhen Dampskibene i Regelen for hver Tur medbringer 350—450 Ton. Colorado og La Dura Gruberne er fremdeles de bedste i Sonora, hvis Grubedrift fremdeles er blandt de fornemste Næringsveie. San Marcials Kulgruber er endnu ikke aabnet. Guldvaskeierne i Slano drives med ca 3 000 Mand og giver godt Udbytte. Saltleierne paa Carmen Øen, der nu drives af den oprindelige Eier, forsyner hele Kysten og i det Indre.

Agerbrug. Den gode Regn medførte en rig Høst. Mel af den nye Hvede kommer nu med hvert-Træn og udskibes. Store Vandingsarbeider foretages paa Yaqui Floden, der ventes at skulle blive færdige næste Sommer, og hvorved store Landstrækninger vil kunne bringes under Dyrkning. Den sydlige Del af Staten og især den nordlige Del af Sinaloa er meget frugtbar og skikket for Sukkerrør. Den store Sukkerplantage La Aguila nær ved Byen Fuerte, Sinaloa, hvor 1 000 Acres er beplantet med Sukkerrør og betydelige Maskiner til Raffinering er anskaffet, forventes at ville kunne raffinere ca. 4 Millioner Pund Sukker i hver Termin af 3 Maaneder. Der er flere andre store Sukkerplantager i denne Egn.

Forbedringer. Opfyldning har fundet Sted foran Byen mod Bugten, saaat Kystskibene kan lægge til og losse eller lade hvorsomhelst. Undersøgelser paagaar om en ny Vandledning i Homosillodalen til Ledning af Vand fra Sonorafloden, hvorved Millioner af Acres af det bedste Hvedeland i Staten vil blive dyrkbare. Dette Foretagende støttes af betydelig amerikansk Kapital.

Den nye Dok, som bygges her af et mexikansk Selskab med Bistand af Mexikos Regjering, vil blive færdig i April dette Aar og kunne indtage Skibe af 2 000 Tons Drægtighed samt udføre alle Slags Reparationer. Dette er af stor Vigtighed for Skibe, som seiler her paa Kysten.

Da Tehuantepec Jernbanen nu er aabnet og ventes at ville foranledige betydelig Trafik, der vil gjøre de to Endepunkter Salma Cruz ved det stille Hav og Goatzacolca paa Atlanterhavssiden til Havne af endel Betydning, har Regjeringen i de sidste 3 Maaneder flyttet Marinestationen for Stillehavet fra Mazatlan til Acapulco, der ligger mere centralt mellem disse to Punkter. Aabningen af Tehuantepec Banen ventes ogsaa at ville udvikle Staterne Oaxacas og Chiapos Resurcer samt Soconusco, hvor der er noget af det bedste Kaffeland i Republiken, og allerede mange smukke Plantager er anlagt, idet derhos Indigo og Cochenille dyrkes dersteds, hvorhos Ceder- og Braziltræ med andre fine Træsorter i aarevis har været udført derfra.

Der har længe verseret Rygter om, at endel Kapitalister agtede at oprette en Dampskibslinie fra centralamerikanske Havne til Skibning af Kaffe med Jernbane til de forenede Stater, som en mere direkte Vei end via San Fransisco.

Der har i Aaret hersket betydelig Virksomhed med Udslibning af Farvetræ fra Altata. Efter hvad der er mig bekendt er for Tiden 12 Skibe befragtet hertil, hvoraf et svensk kommende i Ballast fra Madagascar. Fragterne har været meget gode; 65 sh. pr. Ton til U. K. for Ordre, at losse paa Kontinentet mellem Bordeaux og Hamburg, er vistnok meget godt i Forhold til 21 sh 3 d — 27 sh. 6 d. for Hvedefragter fra Californien, og Skibene synes at finde saadanne Braziltræ Fragter lønnende. Men fremfor Alt er der Udsigt til, at betydelig meget Kul vil behøves langs Kysten, hvorfor Ladning vil faaes baade frem og tilbage.

Træfragter fra Puget Sound og Humboldt var lave, \$ 7.50—7.75 pr. 1 000 Fod hertil Stedet, og omtrent det samme til Santa Rosalia.

To Uheld indtraf i Baret paa Altatas Bar. To tyske Skibe stødte for Udgaaende og gik tilbage til Havnen for at losse og reparere; det kunde imidlertid ikke udføres, hvorfor de blev kondemneret og solgt.

Intet norsk Skib ankom.

Laguna de Terminos (Vicekonsulens Rapport). Den eneste Export herfra var Mahogni og Logwood, sædvanlig til engelske Havne.

Som Konkurrenter paa Fragtmarkedet her optræder nogle engelske, tyske, danske, franske og italienske Skibe, men de fleste Ladninger udslibes i norske og svenske Skibe.

Veraeruz. Dybden ved Indløbet til Havnen er nu 21 Fod ved Høivande.

Francesco Suinaga.

Triest.

Aarsberetning dateret 3die April 1895.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning til Hovedstationen 21 norske Skibe dr. 8 093 Ton og i Ballast 1 dr. 423, hvoraf 1 Seilskib dr. 453 Ton, Resten Dampskibe. Bruttofragter Kr. 90 013.

Til fremmede Lande afgik 19 dr. 6 389 Ton med Ladning og i Ballast 3 dr. 2 127 Ton, Bruttofragter Kr. 43 980.

Intet Fartøi ankom for Havari eller Ordre.

Af svenske Skibe ankom 4 dr. 1 992 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe Kr. 530.45, af svenske Kr. 126.48. Expeditionsafgifter af norske Skibe Kr. 45.50, af svenske Kr. 8.

De 21 ankomne ladede norske Skibe medbragte Apelsiner og Citroner 73 312 Kasser, Essentser 67 Kolli, Mandler 116 Baller, Gummi 104 Kolli, tørrede Frugter 513 Baller, Merskum 161 Kolli, Galæbler 2 207 Kolli, Vin 198 Fade, Olivenolie 578 Fade, Bomolie 474 Fade, tomme Fade 218 Stk., salt Fisk 25 Fade, Svovl 135 Ton, Stenkul 4 511 Ton, Teaktræ 531 Ton.

De 19 afgaaede lastede Skibe medførte: Bord 91 539 Stk., Halvbord 398 670, Testoni (Bærebjelker) 55 005, Kassebord (Pacchetter) 14 370, Props

31 284, Bjelker 3 093, Egestav 3 900, diverse Trævarer 4 466 Stk., Glasvarer 264 Kasser, Apelsiner og Citroner 225 Kasser, Vin 220 Fade, tomme Fade 497, Spiritus 243 Fade, Øl 264 Fade, Olivenolie 186 Fade, Harpax 173 Fade, Sukker 10 793 Baller, Kaffé 3 435 Baller, Poteter 1 965 Baller, Papir 2 558 Kolli, Manufakturvarer 423 Kolli, Fyrstikker 2 296 Kasser, Urter 165 Kolli, Jernvarer 194 Kolli.

Det maa konstateres, at i 1894 paa Grund af det høje Tonnagegebyr, hvorpaa meget var at udsætte, Fragterne stedse var lave. Stav til Bordeaux naaede høist 14 frc. og uagtet den lave Maaling og Vægt befragtedes for dette Sted kun Dampskibe, da i de senere Aar Seilskibe sættes ganske ud af Betragtning.

Fragterne fra Triest til Norge og Sverige med Dampskibslinien via Hull og Hamburg vexlede mellem 35 og 45 sh. pr. Ton; til Marseille og Cette for Stav med Damp- og Seilskibe 9—11 frcs. Trævarer til Sicilien antages ogsaa sjelden; de regelmæssige Rutebaade antager stedse enhver Ladning saa at fuldstændige saadanne sjelden træffes. Fragterne er 13—15 italienske Lire pr. 100 Bord à 1 200 venezianske Unzer og 100 tyske Kubikfod for Bjelker og „Stemmhölzer“. Kun naar Ladningen er forbundet med Fare tillægges Fragterne 2—3 italienske Lire. Heller ikke for andre Lande var Fragterne høje; for Glasgow for Mel 12—14 sh., ligesaa for Liverpool; til New York for Varer, der regnes efter Vægt, Maximum 17½ sh. for engelsk Ton à 2 240.

Fra Norge indførtes: Stokfisk via Hamburg—Hull Kg.	1 174 900
„ Venedig—Genua „	400 500

Kg.	1 575 400
-----	-----------

Fisketran via Hull	205 200
„ Hamburg	230 900

Kg.	436 100
-----	---------

En detail solgtes Stokfisk for 33—48 Gylden 3—5% sconto Told 4 Gylden pr. Qvintal. Fisketran 33—42 Gylden med 3% sconto pr. Fad Told 2 Gylden i Guld pr. Qvintal.

Til Norge udførtes via Hull og Hamburg (i Kilogram).

Til Christiania: Citronskal 1 509, Laurbærblade 216, tørrede Frugter 20 038, Gummi 2 105, Likører 181, Sødtræextrakt 1 408, Vin 789, Insekt-pulver 434, Terpentinspiritus 431, ialt Kg. 27 111.

Til Bergen: Laurbærblade 1 419, Gummi 202, Olivenolie 2 114, ialt Kg. 3 735.

Til Stavanger: Tørre Blomster 1 009, Laurbærblade 3 635, Gummi 300, Enebær 300, ialt Kg. 5 244.

Ialt Kg. 36 090, Værdi Kroner 30 585, mod i 1893 Kg. 30 121, til Værdi Kroner 21 740.

Fra Sverige ankom 2 500 Kg. Jern og 20 300 Kg. Staal.

Handelen i Triest og i Konsulatdistriktet i det Hele var i 1894 temmelig flau og af ringe Betydning. Dette bevises af den ringe Indførsel med norske og svenske Skibe, hvilken i Aaret naaede en Minimalsum. Ingen Fabriker opstod i Provindsen; den gamle virksomme i Strassig Sdrausina i det Gørziske under Ledelse af Firmaet Ritter-Zahony maatte endog holde op. I selve Triest paabegyndte et Aktieselskab efter Frihavnens Ophævelse en

Risskalkningsforretning og en Pressefabrik for vegetabiliske Olier, hvorom dog endnu ikke kan siges noget Nærmere. Den nærmeste og tilbagevirkende Grund til Tilbagegangen i Triests Handel er vel at søge i de høje Taxter paa Sydbanen, der ikke kan sammenlignes med Priserne paa Statsbanerne, især de ungarske. Følgen er at Handel ligesom drives til Cisleithanien, især da Fiume, og nogen Bedring er vel ikke at vente; thi ikke alene er alle Regjeringens Forsøg paa at drage Sydbanen ind under Staten hidtil stranded, men ogsaa Taxterne for den cisleithanske Statsbaner maa efter Finantsministerens Udsagn fra Begyndelsen af Juni betydelig forhøies for ved Udbyttet at kunne forbedre de lavere Funktionærers Stilling.

Endogsaa det østerrigske Lloydselskab har, efterat det for 2 Aar siden er kommet under Statens Opsigt og for Tiden ogsaa har svunget sig op, at bestaa en ikke usædvanlig Konkurrence med de andre Dampskibsselskaber, især det ungarske Adria.

Med Mensyn til Triests Handel maa især fremhæves, at af de ovennævnte Grunde Indførselen og Udførselen af Trælast næsten ganske er ophørt. Det samme kan siges om Sukkermarkedet, derimod ikke om Kaffe og Korn, Læder, Huder, Petroleum og Olivenolie. Handelen dermed er vistnok endnu svag og Afsætningen utilstrækkelig; men desuagtet kjøbes til Behovet og uagtet billigere Tilbud forsømmes ikke Terminerne.

Efterat nu de italienske Vine undtagelsesvis har opnaaet særegne Begunstigelser i Østerige og Indførselen af Apelsiner og Citroner er betydelig steget, er der det bedste Haab om, at ogsaa Handelen med andre Produkter vil hæve sig, især da i 1893 Lagermagasinerne i Frihavnen, der tidligere forvaltedes af Byens Magistrat og Handelskammeret, er kommet under Staten. Tarifferne er nu for en Del nedsat og de vil om ikke længe kunne side-stilles med Fiumes.

Vicekonsulen i Spalato meddeler, at der i 1894 ankom dersteds 2 956 Skibe dr. 481 457 Ton. Stedets Handel synes at være i Stigende, især med Dyr, Stav, Korn, Bygningstømmer, Uld, tørre Svedsker, Manganesium og Stenkul. Skulde Banen fra Bosnien til Pridor og til Arzano og Spalato komme istand, vilde denne Havn direkte drage endel af Handelen paa den østlige Halvdel af det østerrigske Monarki til sig.

Til Triest ankom i 1894 med Ladning 3 067 Dampskibe dr. 1 377 879 Ton og 3 079 Seilskibe dr. 119 380 Ton, og i Ballast 933 Dampskibe dr. 108 808 Ton og 351 Seilskibe dr. 20 257 Ton, ialt 7 430 Skibe dr. 1 626 324 Ton.

Med Ladning afgik 5 390 Skibe dr. 1 434 577 Ton. Af de med Ladning ankomne var Dampskibe: øster-ungarske 2 468, franske 1, græske 36, italienske 340, engelske 166, norske og svenske 24, russiske 12, tyske 20. Og Seilskibe: østerr-ungarske 1645, danske 1, græske 64, italienske 1314, montenegrinske 9, norske 1, samoitiske 1, tyrkiske 44.

Landværts blev i 1894 indført 6 924 458 og udført 4 956 665 metriske Qvintaler.

Otto von Leitenburg.

Indhold: Havre S. 241. — Messina S. 277. — Mexico S. 284. — San Francisco S. 269. — Triest S. 286. — Wien S. 273.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1894 m. M.,

No. 7. udgivet ved Departementet for det Indre.

1895.

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

London.

Skibsfarten 1894.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragter i £	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.		Ant.	Tons.	Seilskibe.	Dampskibe.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.				
I. Ankomne.												
Fra Norge til Hovedstationen . . .	257	108 721	148	50 887	—	—	—	—	405	159 608	50 723	32 755
- Norge til Vicekonsulstationerne . .	1339	394 738	415	191 091	46	8 733	129	84 500	1929	679 062	193 963	56 734
- andre Lande til Hovedstationen .	354	218 845	165	77 818	1	553	8	4 019	528	301 235	211 049	48 726
- andre Lande til Vicekonsulstationerne . . .	1128	609 901	480	257 086	525	203 837	858	451 230	2991	1 522 054	719 389	174 960
Tilsammen	3078	1 332 205	1208	576 882	572	213 123	995	539 749	5853	2 661 959	1 175 124	313 175
II. Afgaaede												
Til Norge fra Hovedstationen . . .	5	2 427	5	1 565	324	154 169	31	11 933	365	170 094	485	400
- Norge fra Vicekonsulstationerne . .	680	179 323	713	307 650	615	212 339	47	15 117	2055	714 429	51 791	103 816
- andre Lande fra Hovedstationen .	42	20 261	96	38 245	26	16 882	196	86 679	595	314 013	16 287	3 216
- andre Lande fra Vicekonsulstationerne	1013	433 065	756	485 633	775	429 409	389	196 624	2933	1 544 731	299 031	238 402
Tilsammen	1740	635 076	1570	833 093	1975	964 746	663	316 353	5948	2 743 268	367 594	345 834

Af svenske Fartøier ankom 2 724, drægtige 1 282 396 Tons, hvoraf 1 523 Dampskibe, drægtige 929 376 Tons. Samlet Bruttofragt £ 460 330.
I Bruttofragterne er ikke medregnet Dampskibe i Maanedsbefragtning.

Opgave over det samlede Beløb af de inden Londons Generalkonsulatdistrikt under 1894 oppebaarne Afgifter.

Konsulatafgifter.													For	Ekspeditionsafgifter.								
Af	Ved Hovedstationen.			Ved Vicekonsulsstationerne.						Ialt tilfalder Konsulkassen.				Ved Hovedstationen.	Ved de lønnede Vicekonsulater.			Heraf tilfalder ialt Konsulkassen.				
				Afgifternes Beløb.			Heraf tilfalder Konsulkassen.															
	£	sh.	d.	£	sh.	d.	£	sh.	d.	£	sh.	d.		£	sh.	d.	£	sh.	d.	£	sh.	h.
Norske Fartøier	1 563	17	2	7 103	10	10	4 806	7	1	6 370	4	3	Norske Expeditioner	148	8	10	192	5	8	272	11	7
Svenske Fartøier	484	9	0	3 142	10	11	1 909	17	1½	2 394	6	1½	svenske Expeditioner	55	5	6	48	0	8	82	12	11
													Fælles Expeditioner	1	16	0	0	13	6	1	19	7
ialt	2 048	6	2	10 246	1	9	6 716	4	2½	8 764	10	4½	ialt	205	10	4	240	19	10	357	4	1
mod i 1893. . .	2 064	2	5	9 484	13	9	6 286	11	8	8 350	14	1	mod i 1893. . .	197	17	10	225	10	0	338	14	11
» i 1892. . .	2 319	10	0	9 479	17	9	6 190	16	5½	8 510	7	3½	» i 1892. . .	214	14	8	227	16	0	354	0	7

Til Ulrika Eleonora Kirken i London er af svenske Fartøier ved Besøg i britiske og irlandske Havne bleven erlagt et samlet Beløb af £ 408. 4. 9½.
 mod i 1893 „ 416. 15. 10.
 „ - 1892 „ 422. 9. ½.

Aarsberetning dateret 16^{de} Mai 1895.

Almindelige økonomiske Forhold, Handel og Finantser.

Fra hvilket som helst merkantilt Synspunkt har Aaret 1894 udmærket sig ved svegne Forhaabninger. Ved dets Indgang viste vistnok Handelsomsætningen Tegn til fornyet Liv, efter den skadelige Indflydelse, som Handels- og Bankkriser inden Australien og de Forenede Stater havde udøvet paa samme, ligesom ogsaa efter den tilfældige Stagnation inden vigtige Grene af den britiske Industri, som var foraarsaget af den omfattende Streik, der nylig fandt Sted inden Mellemenglands Kuldistrikter. De Forhaabninger, som derigennem fremkaldtes, blev imidlertid svegne som Følge af den Ubestemthed, som vedblivende gjorde sig gjældende inden de Forenede Staters lovgivende Forsamling. I næsten 8 Maaneder forhaledes Tiden inden denne med ufrugtbare Forhandlinger angaaende Toldspørgsmaalet, hvorunder Landets Handelsomsætning aftog i alle Retninger. En lignende Hensynsløshed ligeoverfor det almene Bedste gjorde sig ogsaa samtidig gjældende med Hensyn til Myntspørgsmaalet og Ordningen af Statens Finantser, hvad der foranledigede Tvivl om den ønskelige Stabilitet inden de herhenhørende Forhold; dette virkede ikke blot tilbageholdende paa Placeringen af britisk Kapital i amerikanske Foretagender, men foranledigede ogsaa Inddragning af Kapital, som allerede var sat i saadanne. Dette bidrog naturligvis til end yderligere at lamme Handelen, og hvor alvorlig Storbritannien berørtes af det raadende Tryk hos en saa betydelig Kunde fremgaar bedst deraf, at Værdien af den britiske Export til de Forenede Stater under Aarets første 9 Maaneder gik ned, sammenlignet med det tilsvarende Tidsrum i det nærmest foregaaende Aar, med fuldt 33 % eller noget over £ 7 000 000. Ogsaa med Hensyn til Australien blev Forhaabningerne svegne. De i Hast opgjorte Planer for de derværende Bankers Rekonstruktion viste sig ikke at kunne gennemføres og nødvendiggjorde ikke blot fornyede Underhandlinger med vedkommende Fordringshavere, men ogsaa Indskrænkninger i saagodtsom alle de derværende Staters Budgetter.

Under disse Forhold var det naturligt, at den Strøm af britisk Kapital, som tidligere flød saa rigelig til de nævnte Kolonier, næsten helt ophørte, og at Nødvendigheden af at hjælpe sig med egne Midler fremtvang Sparsomhed og, saavidt det var muligt, formindsket Brug af Moderlandets Industriprodukter.

Lignende Forhold har ogsaa i nogen Udstrækning været raadende med Hensyn til Central- og Sydamerikas Stater, hvis Behov for Kapital paa en saa liberal Maade blev imødekommet af britiske Kapitalister lige til 1890, men hos hvem den siden da forventede Evne til finciel Gjenopreisning er udebleven.

Heller ikke inden selve Storbritannien er Rivninger inden Forretningsvirksomheden udeblevne; saaledes gennem Arbeidsnedlæggelser, først og fremst de skotske Kulgrubearbejderes i henimod 4 Maaneder, og om end disse i Omfang paa ingen Maade kan sammenlignes med den ovenfor nævnte under næstforegaaende Aar, har de dog virket forstyrrende baade paa Produktion og Konsumtion inden adskillige vigtige Industribrancher. End haardere er dog den indenlandske Omsætning bleven rammet gennem de daarlige Resultater, som Landets Jordbrugere har at se tilbage paa. Om end Jordbruget, med Hensyn til det Antal Mennesker, som ved samme erholder Arbeide og Underhold, ikke inden Storbritannien indtager den samme fremherskende Stilling som inden de fleste øvrige europæiske Stater, øver dog ogsaa her Resultatet af Aarets Høst en særdeles vigtig Indflydelse paa det almindelige Velvære. Dette Resultat har, som nævnt, for det sidstforløbne Aar været i høj Grad utilfredsstillende, hvad

der har været saa meget mere føleligt, fordi der under Aarets første fem Maanedes fandtes al Grund til at imødesee en meget rig Høst. Efter tre Maanedes usædvanlig mildt og i Almindelighed for Væksten gunstigt Veir indtraf mod Slutningen af Mai skarp Frost, som i større eller mindre Grad skadede den allerede stærkt udviklede Grøde. De nærmest følgende Uger udmærkede sig ved Regn og Kulde; men efterat særdeles varmt og smukt Veir havde raadet under de sidste 10 Dage af Juni og den første Uge af Juli, gav Væksten de bedste Løfter, og mangesteds indbjærgedes i denne Tid en første Høst af udmærket Beskaffenhed. Under den anden Uge af sidstnævnte Maaned indtraf imidlertid heftige Regnskurer, der ikke blot skadede den betydelige Del af Høavlen, som endnu ikke var bleven indbjærget, men ogsaa slog ned Kornet, netop da det begyndte at gaa i Ax. Herefter fulgte en Høst, der er blandt de fugtigste i Mands Minde, kun med to Afbrydelser — paa nogle faa Dage — mod Slutningen af August samt i den første Halvdel af September, hvorunder Indbjergning af den rigelige Avl vistnok muligjordes, men, forsaavidt angaar Hvede og Byg, af nær sagt usælgelig Beskaffenhed. Hertil kom, at de allerede ved Aarets Indgang usædvanlig lave Priser paa næsten alle Landbrugsprodukter, under Aarets Løb stadig sank lavere, nærmest som Følge af en betydelig Import fra Udlandet, indtil de ved Aarets Udgang havde naaet et for Producenterne ligefrem ruinerende Niveau. Som Bevis herpaa kan det anføres, at de tre vigtigste Kornsorter, Hvede, Byg og Havre, hvilke umiddelbart efter Indhøstningen ifølge officiel Opgave betingende de nedenfor anførte Priser — til Sammenligning hidsettes ogsaa Priserne paa samme Tidspunkt under de tvende nærmest foregaaende Aar —, nemlig

	1894	1893	1892
Hvede pr. Quarter	24/1	25/11	29/4
Byg " "	22/3	26/9	23/11
Havre " "	17/8	18/6	21/2

ved Aarets Udgang yderligere gik ned til 20/5 for Hvede, 20/10 for Byg og 13/9 for Havre.

Ubestrideligt er det dog, at, til Trods for at de Forhaabninger, som man ved Aarets Indgang med fuld Ret nærede om en livligere og mere lønnende Forretningsvirksomhed, paa Grund af de her anførte og andre Aarsager slog Feil, der dog alligevel findes nogen Udvidelse af Handelsomsætningen udover det nærmest foregaaende Aars, modvirkende i nogen Grad den trykkende Indflydelse, som det uafbrudte Prisfald paa saagodtsom alle Handelsvarer medførte. Til Belysning heraf turde de nedenfor anførte Opgaver kunne tjene.

Storbritanniens Handel med Udlandet gik nemlig i Værdi op til

	i 1894 mod i 1893	Forøgelse:	Formindskelse.
Import . . . £ 408 506 000	£ 404 688 000	£ 3 818 000	
Export af britiske			
Produkter . . . " 216 194 000	" 218 095 000		£ 1 910 000
Reexporterede			
Produkter . . . " 57 966 000	" 59 043 000		" 1 077 000
Ialt £ 682 666 000	£ 681 826 000	£ 3 818 000	£ 2 978 000

Heraf burde man vistnok kunne drage den Slutning, at der har hersket en Stilstand i denne Omsætning, idet Forøgelsen af Importen omtrent opveies af en formindsket Export. Men sammenligner man de Priser, som under de

omhandlede to Aar er blevne erlagte for importerede Varer eller som betingedes for de exporterede, fremgaar det, at Importens Mængde er bleven forøget med 9.55 %, og Exportens med 3.35 %, og undersøger man de modsvarende Tal for hvert enkelt Aar under de tvende nærmest foregaaende Decennier, gjenfinder man først i 1889 et højere Tal i saa Henseende. Den forøgede Import bestod, saaledes som vil fremgaa af de nedenfor anførte specificerede Opgaver, hovedsagelig af Fødemidler, Drikkevarer og Raastoffe for Væverierne, medens Forøgelsen i Exporten udgjordes af Stenkul, Bomuldsvarer og Maskiner.

Til Bedømmelsen af den indenlandske Vareomsætnings Omfang findes Materiale dels i de af de vigtigste Jernbaneselskaber afgivne Aarsberetninger, dels ogsaa i Opgaverne betreffende den Tonnage, som fandt Anvendelse i Farten mellem indenlandske Havne. De førstnævnte, sammenlignet med de modsvarende for de tvende nærmest foregaaende Aar, angiver følgende optjente Fragter:

Aar.	Passagerer.	Handelsvarer.	Mineralier.	Tilsammen.
1894	£ 28 625 000	£ 18 872 100	£ 13 939 600	£ 61 436 700
1893	„ 28 171 500	„ 18 424 300	„ 12 208 600	„ 58 804 400
1892	„ 28 085 000	„ 18 869 000	„ 13 579 500	„ 60 533 500

Den samlede Drægtighed af de i Kystfarten anvendte Fartøier var under de nysnævnte Aar:

Aar.	Indklarerede.	Udklarerede.
1894	Tons 30 922 500	Tons 29 845 700
1893	„ 29 952 700	„ 28 712 600
1892	„ 28 806 300	„ 27 592 200

Som heraf fremgaar, har den indenlandske Omsætning i 1894 vundet en ikke ubetydelig Forøgelse, og det uagtet en under det nærmest foregaaende Aar foretagen Nedsættelse af Jernbanernes Fragtsatser paa adskillige Vareslags ufordeleagtig indvirkede paa Beløbet af den indvundne Fragtfortjeneste.

Men den her anførte Forøgelse i Omsætnings Mængde har ingenlunde medført en dertil svarende Nettofortjeneste. Prisfald paa saagodtsom samtlige deri indgaaende Vareslags indvirkede nemlig skadelig paa Nettofortjenesten og foranledigede den Følelse af Betryk og Modløshed, som i større eller mindre Grad gjorde sig gjældende under det hele Aar. Dette Prisfald paa 22 af de fornemste Vareslags viste en Forskjel ved Aarets Udgang, mod de ved dets Indgang gjældende Noteringer, af ikke mindre end 7 $\frac{1}{2}$ %, hvoraf dog de importerede og exporterede Varer i væsentlig forskjellig Grad rammedes. Middelprisen paa samtlige under Aarets Løb importerede Varer var saaledes 7.91 % lavere end i 1893, medens derimod Prisen paa de exporterede kun faldt med 4.27 %. Betydningen heraf for de Industridrivende fremgaar bedst af de nedenfor meddelte Opgaver over Værdien af den britiske Handelsomsætning med Udlandet under 1894, sammenlignet med det nærmest foregaaende Aars, af hvilke fremgaar, at Importen af Raavarer kostede £ 30 000 000 mindre, end om de under 1893 gjældende Priser var blevne erlagte for samme, medens derimod Prisfaldet med Hensyn til Exporten bevirkede en Nedgang i Værdien af blot £ 9 600 000; og heri ligger ogsaa Forklaringen til, at adskillige Industrigrene til Trods for de faldende Priser har givet et gunstigere Resultat end under det nærmest foregaaende Aar.

For Arbejderbefolkningen har de lave Priser ubestridelig været en betydelig Fordel. Vistnok fremholdes det ofte, at Godtkjøbspriser paa Nødvendigheds-

artikler ingenlunde er et ublandet Gode for denne Samfundsklasse, idet derigjennem foraarsages formindsket Tilgang paa Arbeide, med lavere Aflønning, men hvad Sandhed denne Paastand end kan indebære, har den ikke hertilands vundet Bekræftelse gennem de seneste Aars Erfaring. De lave Priser muliggjorde — eller kanske rettere nødvendiggjorde — her en Forøgelse af Produktionen, som atter havde til Følge rigeligere Adgang til Arbeide. At saa har været Forholdet, bekræftes ogsaa af de statistiske Opgaver, som er indsamlede og offentliggjorte af Arbeidsdepartementet under herværende Board of Trade, og ifølge hvilke Antallet af Arbeidsløse ved Udgangen af 1894 gik op til 7.7 % mod 7.9 % ved Udløbet af 1893. Det bekræftes ogsaa af Fattigstatistikken, ifølge hvilken Antallet af Understøttede ved Udgangen af November 1894 beløb sig til 715 196 eller 23.8 for hver Tusind Indbyggere, mod 726 951 eller 24.5 pr. 1000 ved samme Tidspunkt i 1893.

Som Bevis paa Forbrugsevnen hos Befolkningen i dens Helhed tjener ogsaa nedenstaaende Opgave over de Kvantiteter af Artikler, belagte med Told og Produktionsafgift, som under hvert af de seneste tre Aar er blevne anmeldte til indenlandsk Forbrug:

Vareslags.		1894	1893	1892
The	℥	214 341 000	208 098 000	207 120 800
Cacao	„	22 440 800	20 875 000	20 797 300
Kaffe	„	27 059 200	27 104 000	28 784 000
Tobak	„	65 551 300	63 556 000	63 722 000
Vin	Gallons	13 845 600	14 164 200	14 624 600
Indenlandske				
Spirituosa	„	29 892 600	29 858 000	31 355 300
Udenlandske				
Spirituosa	„	7 642 000	7 869 000	8 147 200
Øl	Fade	31 745 000	31 594 400	31 508 700

Som heraf fremgaar, steg Forbruget af The og Tobak — hvilke indtager en saa væsentlig Plads med Hensyn til Arbeidsklassens Udgifter — ganske betydeligt, i mindre Grad af Øl og indenlandske Spirituosa, hvorimod Spirituosa af udenlandsk Tilvirkning uden Tvivl influeredes af den dem paalagte øgede Told.

Samtlige de her anførte statistiske Data angiver, at Tilstanden inden Mæssen af Befolkningen ingenlunde forværredes under 1894, snarere det modsatte, og at den Nedsættelse af Arbeidslønnen, som muligens har fundet Sted, er bleven mer end erstattet gennem billigere Livsbetingelser.

I Forbindelse med de ovenfor anførte Opgaver betræffende Forbruget af forskellige Fødemidler og Drikkevarer antager man, at det ikke vil savne almindelig Interesse at hidsætte en Redegjørelse for Forbruget under hvert af de senest forløbne 9 Aar til og med 1893 — lignende Opgave for 1894 mangler endnu — pr. Person af Befolkningen af vigtigste importerede eller med Produktionsafgift belagte Føde- og Nydelsesmidler:

Vareslags		1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893
Flæsk	h	11.57	12.08	11.44	10.41	12.67	13.55	13.11	14.10	11.73
Smør	"	7.21	4.57	4.42	4.88	5.60	5.83	6.14	6.23	6.59
Margarin	"	—	2.68	3.83	3.40	3.65	3.16	3.63	3.80	3.75
Ost	"	5.53	5.20	5.47	5.64	5.57	6.23	5.86	6.39	5.87
Cacao	"	0.41	0.42	0.44	0.49	0.50	0.54	0.57	0.55	0.54
Kaffe	"	0.91	0.87	0.80	0.83	0.76	0.75	0.76	0.74	0.69
Hvede og Hvedemel	"	237.87	187.79	223.63	223.49	219.03	226.38	244.06	252.73	247.65
Korinther og Rosiner	"	4.16	4.07	4.40	4.42	4.11	4.70	4.82	4.58	5.02
Æg	St.	27.80	28.43	29.75	30.46	30.37	32.91	33.68	35.03	34.39
Poteter	u	7.13	8.29	8.31	7.09	5.56	5.73	9.34	8.71	8.14
Ris	"	7.64	10.87	7.79	9.93	10.74	9.38	8.85	8.91	8.54
Raat Sukker	"	59.05	47.73	53.64	50.80	50.65	44.99	47.23	47.22	45.68
Raffineret Sukker	"	15.89	18.96	20.52	20.30	26.54	28.22	32.94	30.62	33.17
The	"	5.06	4.92	5.02	5.03	4.99	5.17	5.36	5.43	5.41
Tobak	"	1.46	1.44	1.45	1.48	1.51	1.55	1.61	1.64	1.63
Vin	Gallons	0.38	0.36	0.37	0.36	0.38	0.40	0.39	0.38	0.37
Udenlandske										
Spirituosa	"	0.22	0.23	0.22	0.22	0.23	0.24	0.22	0.21	0.20
do. britiske	"	0.74	0.71	0.71	0.70	0.73	0.78	0.81	0.82	0.78
Øl	"	27.09	26.90	27.27	27.21	28.88	30.00	30.16	29.77	29.59

Det uhyre Beløb, som vedblivende aarlig udgives i Storbritannien og Irland for berusende Drikke, har, som bekjendt, foranlediget talrige Forslag til en Formindskelse af dette Forbrug og Bekjæmpelse af det Onde, som er uadskilleligt derfra, hidtil dog uden synderligt Resultat. Omfanget af nævnte Forbrug og den deraf foranledigede gjennemsnitlige Udgift for hver Person af Befolkningen tydeliggjøres af de nedenfor anførte, nylig offentliggjorte Opgaver. Den samlede Udgift for de under 1894 i dette Land forbrugte Spirituosa af indenlandsk Tilvirkning, beregnet efter en Værdi af 20 sh. pr. Gallon, gik op til £ 29 893 576 mod i 1893 „ 29 857 987 af udenlandske Spirituosa, efter 24 sh. pr. Gallon „ 9 170 447 mod i 1893 „ 9 443 803 altsaa udvisende en Nedgang for 1894 af £ 237 767.

Af importeret Vin à 15 sh. pr. Gallon, brugtes i 1894 for £ 12 461 058 mod i 1893 for £ 12 748 294, altsaa en Nedgang af £ 287 236.

Forbruget af Cider og andre indenlandske Vinsurrogater beregnet at have været det samme under begge Aar og modsvarer en Værdi af £ 1 500 000.

Af indenlandske Malt-drikke forbrugtes, efter 54 sh. pr. Fad, i 1894 for £ 85 712 747 mod i 1893 for £ 85 304 745, altsaa udvisende en Forøgelse af £ 408 002.

Den samlede Udgift for de her anførte forskellige Slags Drikkevarer gik altsaa i 1894 op til

	£ 138 757 828, eller pr. Individ £ 3 11 6 ¹ / ₂				
mod i 1893	„ 138 854 829,	„	„	„	3 12 3
„ „ 1892	„ 140 866 262,	„	„	„	3 13 11
„ „ 1891	„ 141 220 675,	„	„	„	3 16 0
„ „ 1890	„ 139 495 470,	„	„	„	3 14 4
„ „ 1889	„ 132 213 276,	„	„	„	3 9 11
„ „ 1888	„ 124 611 439,	„	„	„	3 6 8
„ „ 1887	„ 124 347 369,	„	„	„	3 7 3
„ „ 1886	„ 122 389 043,	„	„	„	3 6 10
„ „ 1885	„ 123 268 806,	„	„	„	3 7 10

Om hver Familie antages i Gjennemsnit at bestaa af 5 Personer, har Udgiften til berusende Drikke for hver saadan i 1894 beløbet sig til £ 17 178¹/₂ eller paa det nærmeste 322 Kroner.

Pengemarkedet turde sjelden have fremvist en fuldstændigere Stagnation end under 1894. Bankrenten var ved Aarets Begyndelse 3 pCt., men gik mod Slutningen af Januar ned til 2¹/₂ pCt., og kort derefter til et Minimum af 2 pCt., hvor den holdt sig for den gjenstaaende Del af Aaret. Ikke desto mindre strømmede Guld uafbrudt ind til Bank of England, indtil Forraadet deraf ved Midten af September opgik til det exempelløse Beløb af £ 39 000 000. Under de gjenstaaende Maaneder af Aaret tog Strømmen vistnok en modsat Retning; men ved Udgangen af December udgjorde Beholdningen dog endnu £ 33 000 000. Denne Formindskelse udøvede ingen Indfyldelse paa Rentesatserne, da Banken alligevel forblev i en Stilling af yderst sjelden Styrke, medens Markedet samtidig befandt sig i en kronisk Tilstand af Overflod. Middelfrenten inden Markedet udgjorde derfor under Aarets første Kvartal £ 1 6 6 mod £ 1 180 under de modsvarende Maaneder af 1893, og Forskjellen mellem Middeldiskonto og Depositionsrente var blot 5 sh., mod 9 sh. 6 d under sidst-

nævnte Tid. Heraf foranledigedes de herværende Banker til ved August Maanedes Indgang at nedsætte Depositionsrenten fra 1 % til $\frac{1}{2}$ %; men desuagtet gik under den sidste Halvdel af Aaret Forskjellen mellem Ind- og Udlaansrente ned til blot 2 shs. Procent. Bankernes Uddeling af Dividende paaavirkedes naturligvis heraf; Provinsbankerne har dog ikke lidt saa meget herunder.

Avisernes Beretninger om de lave Rentesatser, som er raadende paa det herværende Pengemarked, har foranlediget Henvendelser til Generalkonsulatet fra Laansøgende i Hjemlandene om Bistand til, mod Sikkerhed i Obligationer, undertiden af temmelig tvivlsom Beskaffenhed, at erholde Laan til den offentliggjorte Bankrente. Saadanne Anmodninger, der som Regel ledsages af Tilbud om høi Provision, har naturligvis ikke kunnet foranledige til andre Skridt end Meddelelse af Oplysninger om Beskaffenheden af de Værdipapirer, der her kan placeres.

At de ovenanførte Forhold maatte inden Fondsbørsen i høi Grad indvirke paa Priserne for britiske Statspapirer — consols —, ligger i Sagens Natur. Men Fondsbørsens Noteringer berettiger desuden til den Slutning, at Tilliden til Kapitalplaceringer har været større, især under Aarets sidste Kvartal, end nogensinde siden den Baringske Katastrophe mod Slutningen af 1890. Under nysnævnte Tid indtraadte der saaledes en i mange Tilfælde ufattelig Begjærlighed læfter sydafrikanske Grubekompagni-Aktier, — saakaldte Kaffirs —, hvad der foraaarsagede en overordentlig Stigning i sammes Pris. Men selv om disse lades ude af Betragtning, steg den samlede Værdi af 334 af de vigtigste Børspapirer, med en nominel Værdi af £ 2 747 038 000, fra £ 2 752 815 000 ved Udgangen af 1893 til £ 2 881 978 000 ved Udgangen af 1894, udvisende alt-saa en Værdiforøgelse af ikke mindre end £ 129 163 000 eller i Gjennemsnit 4,7%.

Beløbet af den Kapital, som under 1894 søgtes reist paa dette Marked for nye Foretagender eller som Laan, gik op til £ 91 835 000 mod 49 141 000 under det nærmest foregaaende Aar. Beløbet fordeler sig saaledes:

Udenlandske Statslaan	£ 22 692 000
Koloniale og indiske do.	„ 13 129 000
Britiske Korporationers Laan	„ 8 809 000
Koloniale do. do.	„ 2 041 000
Britiske Jernbaner	„ 6 384 000
Udenlandske do.	„ 9 411 000
Bryggerier	„ 4 297 000
Grube- og Jordeiendoms-Kompanier	„ 5 018 000
Skibsrederi	„ 1 093 000
Gas-, Elektricitets- og Vandkompanier	„ 1 622 000
Forskjellige Selskaber	„ 17 339 000

tilsammen £ 91 835 000

Som allerede i en tidligere Aarsberetning anført, findes der hersteds en talrig Klasse af Forretningsmænd, som under Benævnelsen „Company Promotors“-Selskabsstiftere, beskæftiger sig med at finde Deltagere til og skaffe Indgang paa Fondsbørsen for Selskaber for Fremme af i noksaa talrige, ja antagelig de fleste Tilfælde mere eller mindre eventyrlige Foretagender uden nogen sund Basis. Brændte af dyrekjøbt Erfaring, senest i stor Udstrækning ved Slutningen af forrige og Begyndelsen af indeværende Decennium, da lignende Foretagender voxte op som Sop efter Regn, har vistnok de herværende Kapitalister under 1894 vist sig mindre tilbøjelige til at lade sig lokke af lysende Fore-

speilinger i Prospekter, ikke sjelden med Mænd tilhørende Landets høieste Kredse som Indbydere, til at deltage i Foretagender, om hvis Tvivlsomhed selv en flygtig Undersøgelse burde levere utvetydige Beviser. Saadanne Indbydelser har heller ikke manglet betræffende norske og svenske industrielle Anlæg, i nogen Grad berettigende til en nylig i det udbredte Tidsskrift „Economical“ offentliggjort Advarsel mod de sidstnævnte. Exempler herpaa, endog fra den allerseneste Tid, savnes ingenlunde Hyppig modtager Generalkonsulatet Anmodninger fra Hjemlandene om at bistaa ved Anskaffelsen af britisk Kapital til i Gang værende eller endnu oftere blot paatænkte industrielle Anlæg, eller ogsaa om at give Anvisning paa dertil villige Personer. At opgive saadanne er vistnok ikke vanskeligt; men da lignende „Company Promotors“ altid forlanger Deposition af betydelige kontante Beløb eller fuld Sikkerhed, inden de træffer nogensouhelst Forføining for Udførelsen af saadant Opdrag, har Oplysning herom i de allerfleste Tilfælde været tilstrækkelig til at afbryde al videre Korrespondance i Sagen. Inden den herværende merkantile Literatur fremholdes det ogsaa stadig, at den Kræftskade inden Forretningsverdenen, som foraarsages af lignende usunde eller ligefrem bedragerske Selskaber, ikke kan hindres paa anden Maade, end at der ved Lov paalægges dem strengere Ansvar, der ved Selskabets Dannelse tjente som Lokkefugle og senere i Egenskab af Direktører som Dække over en Forvaltning, hvis fornemste og ofte udelukkende Opgave var at skaffe Bestyrelsens Medlemmer rigelige Honorarer, og kun derefter — i gunstigste Tilfælde, men ofte aldeles ikke — at fremme de Aktionærers Interesser, som har været godtroende nok til at sætte Penge i et saadant Foretagende.

Betalingsindstillinger, som ledede til Konkurs, har under Aaret gaaet op til et Antal af 4 874 med £ 2 818 448 i Aktiva og et beregnet Tab for Kreditorerne af £ 5 588 936. Akkord opnaaedes i 3 958 Tilfælde med en samlet Gjæld af £ 7 573 866, opgivne Aktiva £ 3 440 558 og en beregnet Underbalance af £ 5 280 865.

Ved en Sammenligning med de modsvarende Tal for det nærmest foregaaende Aar viser det sig, at Antallet af Betalingsindstillinger fremdeles er i Stigende, medens derimod Gjennemsnitsbeløbet er gaaet noget ned. Særlig blandt Gaardbrugerne — „farmers“ — har Fallitternes Antal været stort, dobbelt saa mange som i 1893, en Følge af de trykkede Forhold, hvorunder de har øvet sin Bedrift. I den herom afgivne officielle Indberetning anføres følgende mærkelige Udtalelse: „Nutidens Gaardbruger — farmer — er ikke længer den raske, daadskraftige, energiske Mand, som i vore Forfædres Dage, da han med utrættelig Opmærksomhed ledede og førte Overopsynet med samt, om nødvendigt var, selv tog personlig Del i Jordbrugsarbejderne; og denne Slappelse fremtræder stadig skarpere for hver yngre Generation. Den nu opvoksende Slægt arbejder lidet for at hæve sin Stilling enten i legemlig, intellektuel eller moralsk Henseende, hvorfor vi finder omkring os en Flok unge Mennesker, som savner virkelig Indsigt i sin Gjerning eller dens videnskabelige Fordringer, og som synker ned i fordærvelige Vaner, hvorved de taber Selvagtelsen. De undlader at erhverve sig teknisk Uddannelse, og deres boglige Studier indskrænker sig til Læsning af billige Ugeblade.“

Betræffende Fordelingen af den Indtægt af Næringer og Handel, som for sidste Finansaar opgaves af Vedkommende selv, har Skatkommersekretæren meddelt Parlamentet følgende Tal:

164 928 Personer betalte Skat efter en Indtægt af mellem £ 150 og £ 200, 111 715 efter £ 200—300, 48 238 efter £ 300—400, 19 583 efter 400—500, 12 484 mellem £ 500 og 600, 8 060 mellem 600 og 700, 4 992 mellem 700 og 800, 4 379 mellem 800 og 900, 2 195 mellem 900 og

1000, 13 314 mellem £ 1000 og 2000, 4 044 mellem £ 2000 og 3000, 1 950 mellem £ 3000 og 4000, 1 174 mellem £ 4000 og 5000, 2 098 mellem £ 5000 og 10 000, 1 147 mellem £ 10 000 og 50 000, 71 over £ 50 000.

Som en Gradmaaler for paa samme Tid den materielle og den aandelige Virksomhed under Aaret tjener udentvil ogsaa følgende Uddrag af Redegjørelsen for Omfanget af det britiske Postvæsens Virksomhed.

Inden saagodtsom alle Grene af denne Institution viser der sig under Redegjørelsesaaret 1893—94 en mærkelig Tilvækst. Saaledes gik Antallet af til Befordring indleverede Breve i rundt Tal op til ikke mindre end 1 811 800 000 eller 1.2 % flere end under det nærmest foregaaende Aar og modsvarende 47 Breve for hver Indvaaner. Naar hertil lægges 6.5 Brevkort, 15.9 Bogforsendelser, Cirkulærer og Vareprøver, 4.3 Avisforsendelser og 1.4 Pakker, har Postvæsenet altsaa i Gjennemsnit besørget 74 Forsendelser for hver Indvaaner. Under Rekommandation afsendtes 11 742 582 Breve og 493 582 Pakker. Returneret blev 6 259 047 Breve, 939 108 Brevkort, 10 208 084 Bogpostforsendelser, 574 915 Avisforsendelser, 58 678 Vareprøver og 128 965 Pakker. Af de nævnte returnerede Breve naaede 116 540 de rigtige Modtagere, 5 397 868 tilbageleveredes til Afsenderne, 240 340 tilbagesendtes uaabnede til Udlandet, og 504,301 blev hverken afleverede eller returnerede. Ikke mindre end 34 000 Breve indleveredes uden at være forsynede med nogen Adresse, hvoraf 2011 indeholdt Penge eller Anvisninger til en Værdi af over £ 4000. Som Exempel paa, i hvor stor Udstrækning man benytter sig af Postvæsenets Medvirkning, kan blandt andet nævnes, at en ung Pige henvendte sig til et Postkontor i en af Londons Forstæder, for mod Erlæggelse af Pakkepostporto, 3 d., at blive ledsaget til en opgiven Adresse i samme Bydel, hvad der ogsaa lykkedes hende. Af Postanvisninger afsendtes til Udlandet 10 524 774 og til Indlandet 57 232 939, de sidste repræsenterende en samlet Værdi af næsten 41 Millioner £. Depositioner i Postsparebanken gik op til 9 838 198 med tilsammen £ 24 849 034; Antallet af Udtagelser var 3 616 721 med £ 21 764 566. Den Indskyderne godskrevne Rente gik op til £ 1 860 104, og deres Tilgodehavende ved Aarets Udgang beløb sig til £ 80 597 641. Hertil kommer de gennem Postvæsenet skeede Indkøb af Statsobligationer, hvoraf Beløbet ved samme Tidspunkt udgjorde £ 6 364 494, fordelt paa 69 131 Personer.

De i 1894 trufne Skridt for at forhøje Maximumsvægten for Pakkeforsendelser fra 7 til 11 d, siges at have medført, særlig hvad Tyskland angaar, en betydelig forøget Anvendelse af denne Befordringsmaade.

Patentansøgninger indgaves under Aaret i et Antal af 25 372, af hvilke omtrent 45 % bevilgedes, eller ikke ubetydelig mindre end under det nærmest foregaaende Aar, om end overstigende Middeltallet for det sidste Decennium. De talrigste var de, som angik Velocipeder og dernæst Opfindelser paa Elektricitetens Omraade.

Haandhævelsen af Løven om Varemærker med deraf følgende Beslaglæggelse af importerede Varer har vedblivende givet Anledning til Klager, og det ikke blot fra udenlandske Afsendere, som er blevne ramte deraf, men ogsaa, ikke saa sjelden, fra Varemodtagere eller endog fra indenlandske Tilvirkere af lignende Varer, til hvis Beskyttelse Loven kom istand. Det kan heller ikke bestrides, at Loven har havt en hæmmende Indflydelse paa Englands Transit-handel, til Fordel for først og fremst lignende Forretninger i Hamburg og Antwerpen. Antallet af Beslaglæggelser under heromhandlede Lov af de forskjellige Landes Produkter — Beslaglæggelser af Pakkepostforsendelser ikke medregnede —, er under de 5 sidste Aar gaaet op til:

	1890	1891	1892	1893	1894
Tyskland	2067	1684	1648	1775	1853
Holland	264	326	414	392	371
Frankrig	489	379	396	574	684
Belgien	278	271	227	285	765
Forenede Stater . . .	486	260	216	233	209
Britiske Besiddelser .	142	132	142	151	165
Andre Lande	441	446	278	470	492
tilsammen	4167	3 498	3 321	3 880	4 899

Som heraf fremgaar, er det Tyskland, som i denne Henseende har forseet sig mest. En formildende Omstændighed er det dog, at meget over Halvparten af de beslaglagte Varer efter Klage til høiere Instans eller gennem diplomatisk Indgriben atter er blevne frigivne, i mange Tilfælde efter Udslettelse af de paaklagede eller Anbringelse af nye Mærker, hvilket især indrømmes, naar Varen var bestemt for Reexport.

Forholdsvis faa Importører fra Norge og Sverige er blevne rammede af denne Lovbestemmelse, og hvor saa er skeet, i de fleste Tilfælde paa Grund af Undladelse af at forsyne Træ eller Jern, som er skibet til en engelsk Havn, og som har baaret en Indskrift om Fabrikationsmaade eller Adresse paa det engelske Sprog, med den udtrykkelig foreskrevne Mærkning af „Made in Norway“, „Made in Sweden“. Ved den herværende Legations Mellemkomst er det vistnok i de fleste Tilfælde lykkedes atter at faa Varerne frigivne, sædvanligvis efter Paasætning af det nævnte Mærke. Men da der er al Grund til at antage, at større Strængheid i saa Henseende kommer til at udvises for Fremtiden, finder man indtrængende at burde henstille til vedkommende Expeditører, nøie at iagttage den ovenfor omhandlede Forskrift.

Storbritanniens Vareomsætning med Udlandet under 1894 fordeles sig med Hensyn paa Værdi i £ Str. mellem de forskjellige Lande, saaledes som nedenfor anført; for Sammenlignings Skyld hidsættes ogsaa de modsvarende Tal for de tvende nærmest foregaaende Aar, alt i afrundede Tusinder.

Fra	Import.		
	1894 £	1893 £	1892 £
Forenede Stater	89 903 000	91 784 000	108 186 000
Frankrig	43 244 000	43 658 000	43 519 000
Holland	27 578 000	28 851 000	28 821 000

Tyskland	27 111 000	26 365 000	25 727 000
Rusland	23 496 000	18 575 000	15 123 000
Belgien	17 062 000	16 849 000	17 014 000
Spanien	10 487 000	10 354 000	10 917 000
Danmark	9 512 000	8 937 000	8 042 000
Egypten	9 251 000	8 845 000	10 525 000
Sverige	8 238 000	8 416 000	8 230 000
Argentina	6 170 000	4 837 000	4 540 000
Tyrkiet	4 904 000	4 979 000	5 552 000
Brazilien	3 943 000	4 636 000	3 512 000
Norge	3 638 000	3 570 000	3 577 000
Chili	3 560 000	3 797 000	3 871 000
Kina	3 545 000	3 894 000	3 583 000
Italien	3 136 000	2 948 000	3 284 000
Portugal	2 387 000	2 378 000	3 441 000
Indien, udenlandske Besiddelser	2 311 000	3 742 000	3 917 000
Østerrige-Ungarn	1 382 000	1 627 000	1 238 000
Grækenland	1 276 000	1 420 000	1 827 000
Central Amerika	950 000	1 198 000	1 089 000
Mexico	576 000	584 000	454 000
Uruguay	267 000	131 000	288 000
Andre Lande	10 467 000	10 345 000	9 750 000

tilsammen	314 395 000	312 919 000	326 027 000
-----------	-------------	-------------	-------------

Britiske Kolonier og Besiddelser	94 023 000	91 796 000	97 766 000
----------------------------------	------------	------------	------------

ialt	408 418 000	404 688 000	423 793 000
------	-------------	-------------	-------------

Til	Export.		
	1894	1893	1892
	£	£	£
Forenede Stater	18 807 000	23 957 000	26 547 000
Tyskland	17 915 000	17 698 000	17 583 000
Frankrig	13 543 000	13 365 000	14 687 000
Holland	8 804 000	9 249 000	8 836 000
Belgien	7 664 000	7 129 000	6 943 000
Brazilien.	7 531 000	7 773 000	7 910 000
Rusland	6 889 000	6 372 000	5 357 000
Tyrkiet	6 522 000	5 769 000	6 190 000
Italien	5 557 000	5 207 000	5 564 000
Argentina	4 524 000	5 536 000	5 652 000
Kina	4 457 000	4 613 000	5 776 000
Egypten	3 996 000	3 364 000	3 193 000
Spanien	3 967 000	3 614 000	4 673 000
Sverige	2 978 000	2 698 000	2 862 000
Indien, udenlandske Besiddelser	2 678 000	2 823 000	3 017 000
Danmark	2 596 000	2 540 000	2 622 000
Chili	2 208 000	2 386 000	3 735 000
Norge	1 920 000	1 757 000	1 706 000
Uruguay	1 486 000	1 499 000	1 281 000
Portugal	1 448 000	1 739 000	1 395 000
Østerrige-Ungarn	1 427 000	1 095 000	1 143 000

Mexiko	1 212 000	1 153 000	1 298 000
Central Amerika	998 000	694 000	829 000
Grækenland	882 000	605 000	922 000
Andre Lande	13 437 000	13 445 000	12 726 000

tilsammen	143 446 000	146 080 000	152 446 000
-----------	-------------	-------------	-------------

Britiske Kolonier og Besiddelser	72 748 000	72 015 000	74 630 000
----------------------------------	------------	------------	------------

ialt	216 194 000	218 095 000	227 077 000
------	-------------	-------------	-------------

Værdien af den samtidige Indførsel af Guld og Sølv i Barrer og Mynt udgjorde under

	1894	1893	1892
£ 38 586 433	£ 36 748 122	£ 32 329 614	
derimod udførtes „ 27 819	„ 33 092 018	„ 28 910 690	

altsaa oversteg

Indførselen Ud-

førselen med . . £ 10 767 433	£ 3 656 104	£ 3 418 942
-------------------------------	-------------	-------------

Nedenfor anføres Mængden og Værdien af de forskellige Varesorter, som indgaar i den oven anførte Handelsomsætning under 1894:

Vareslags	Import.		
	Mængde	Værdi i £	Samlet Værdi
Levende Dyr			
Heste	St. 22 866	548 058	
Oxer og Tyrer	„ 472 334	8 233 167	
Kjører	„ 3 553	59 938	
Kalve	„ 134	680	
Faar	„ 484 764	804 995	
Svin	„ 8	16	
			9 646 854

Føde- og Drikkevarer.

Toldfri.			
Hvede og Hvedemel	Cwts. 89 268 960	26 757 242	
Byg	„ 31 244 384	7 090 079	
Havre	„ 14 979 214	3 900 096	
Erter og Bønner	„ 7 532 472	1 993 287	
Mais og Mel deraf	„ 35 452 163	7 993 205	
Andre Slags		489 876	
			48 223 785
Sideflæsk	„ 3 716 603	8 083 987	
Skinker	„ 1 129 784	2 771 828	
Saltet Flæsk	„ 225 119	336 556	
Ferskt do.	„ 180 383	436 546	
„ Oxekjød	„ 2 104 094	4 213 671	
Saltet do.	„ 243 311	342 814	
Preserveret do. (ikke saltet)	„ 554 346	1 490 002	
Ferskt Faarekjød	„ 2 295 065	4 341 227	
Kaninkjød	„ 108 476	296 918	
Kjød, ikke angivet Slags	„ 189 157	410 724	
			22 724 273

Smør	”	2 576 063	13 470 419	
Margarin	”	1 109 313	3 044 781	
Ost	”	2 263 287	5 467 137	
Konserveret Melk	”	529 560	1 079 425	
				23 061 762
Æg	120 St.	11 876 968		3 786 320
Fersk Fisk	Cwts.	1 526 615	778 232	
Saltet eller røget do.	”	1 030 314	1 868 859	
				2 647 091
Ister	”	1 400 516		2 758 416
Fjærkræ og Vildt				480 890
Frugt, raa	Bushels	17 380 996	5 496 446	
Grøntsager			1 090 355	
Poteter	Cwts.	2 703 803	1 030 091	
Løg	Bushels	5 288 512	765 049	
Humle	Cwts.	189 055	774 378	
				9 156 319
Ris	”	5 194 652		1 978 956
Krydder				550 637
Sukker, rafineret	”	13 916 642	10 801 395	
” uraffineret	”	14 306 739	8 348 181	
” Melas	”	853 478	225 586	
				19 375 144
Gjær	”	213 168		547 004
Andre Slags				4 121 004
Belagte med Told.				
The	”	224 474 615	9 840 206	
Cacao	”	40 219 631	1 259 111	
Kaffe	”	82 766 432	3 525 016	
Cichorie	Cwts.	111 346	67 861	
Korinther	”	1 294 575	860 971	
Rosiner	”	700 278	900 977	
Spirituosa	Gall.	11 989 863	2 139 295	
Vin	”	14 362 171	5 020 097	
Andre Slags			770 346	
				25 383 880
Tobak	”	90 519 555		3 512 601
Metaller.				
Jern, Malm	Tons	4 414 802	2 983 597	
do. og Staal. bearbejdet	”	71 835	632 417	
Kobber, Malm	”	82 805	493 625	
” raa og bearbejdet	”	135 897	4 132 283	
Sølv, Malm	”		2 439 955	
Bly, bearbejdet	”	161 372	1 511 855	
Tin	Cwts.	782 951	2 718 499	
Sink, raa	Tons	52 901	819 749	
Kviksølv	”	3 843 791	303 362	
Svovlkis	Tons	616 050	1 051 702	
Andre Slags			1 975 568	
				19 062 612

	Mængde	Værdi i £	Samlet Værdi i £
Kemikalier, Farver og Garvestoffer . . .			6 318 268
Oljer af Plante og Dyreriget .			7 505 703
Raastoffe til Væveindustrien			
Bomuld, raa	Cwts. 15 965 326	32 944 346	
Lin, "	Tons 71 701	2 526 207	
Hamp	" 83 534	1 897 929	
Jute	" 338 874	4 615 965	
Silke, raa	lb 1 436 631	938 295	
do. Affald, farvet m. m. . .		918 433	
Uld, raa	" 699 504 672	24 791 160	
Andre Slags	" 93 789 217	1 991 150	
			70 623 485
Raastoffe for andre Industrier.			
Bark	Cwts. 58 352	106 527	
Bust	lb 3 677 327	532 816	
Kautschuk, Gummi og Gutta-perka	Cwts. 519 468	4 471 405	
Huder	" 1 027 761	2 230 151	
Elfenben	" 10 394	422 735	
Gjødningsstoffer	Tons 602 529	2 448 826	
			10 212 460
Raastoffe for Papirindustrien.			
Filler	Tons 20 956	192 098	
Esparto m. m.	" 184 910	818 116	
Træmasse	" 280 188	1 432 747	
			2 442 971
Parafin	Cwts. 617 760	633 059	
Harpix	" 1 478 544	341 161	
Talg og Stearin	" 1 837 608	2 344 773	
Tjære	Tdr. 111 640	71 356	
			3 390 349
Trælast, huggen	Loads 2 338 036	4 187 727	
do. saget eller kløvlet . .	" 5 446 265	11 896 500	
do. Stav	" 132 157	540 819	
do. Mahogny	" 65 494	521 859	
			17 146 905
Andre Slags			9 898 464
Fabrikprodukter.			
Uhre o. l.		1 304 662	
Bomuldsvarer		2 840 977	
Uldvarer		11 375 695	
Silkevarer		12 749 035	
Lingarn	lb 16 321 160	641 223	
Halm, m. m.	" 12 317 736	1 021 235	
Læder	" 127 799 335	7 094 156	

Vareslags	Mængde	Værdi i £	Samlet Værdi £
Fabrikprodukter.			
Sko og Støvler	Dusin 115 429	348 220	
Handsker	" 1 966 718	2 114 985	
Papir	Cwts. 3 373 628	2 619 506	
Glasvarer		2 695 207	
Arbejder af Jern		3 061 035	
" " Zink		375 022	
Andre Slags		20 717 573	
			68 958 531
Diverse Varer		15 182 148	
do. med Pakkepost		898 896	16 081 044
		tilsammen	408 505 718

Export.

Vareslags	Britiske og irlandske Varer	Mængde	Værdi i £	Reexport af udenlandske Varer og koloniale Varer.	Mængde	Værdi i £
Levende Dyr.						
Heste	St.	16 558	448 465			
Andre Slags			216 888			
Fødevarer, Drikke- varer og Tobak.						
Hvede og Hvedemel	Cwts.			541 402		198 631
Kjeks og Brød	"	204 094	541 148			
Sideflæsk	"			195 333		334 949
Kjød og andre Madvarer (Provisions)			815 643			
do. preservevet (paa an- den Maade end ved Saltning)	Cwts.			37 797		109 303
Smør	"	17 159	98 455	58 354		311 791
Margarin	"	1		10 615		29 450
Ost	"	10 194	39 794	55 932		168 067
Fisk, Sild	Tdr.	1 386 960	1 459 569			
do., andre Slags			594 478			
do., røget eller saltet	Cwts.			312 167		474 966
Ister				172 237		319 436
Frugt, Appelsiner	Bush.			517 919		123 976
Humle	Cwts.	12 394	65 734	7 521		25 519
Ris	"			2 679 096		1 046 170
Krydderier	"			18 253 390		222 896
Sukker, raat	Cwts.			393 511		252 028
do., raffineret	"	1 037 990	729 426	131 300		103 503
do., Melas				195 918		72 502
Salt	Tons	769 017	604 135			
Pickles, Eddike, Saucer og Konfekturer		1 136 933				

Vareslags	Mængde	Værdi i £	Mængde	Værdi i £
The	Ⓕ		31 678 693	1 3874 44
Cacao	”		7 771 191	244 971
Kaffe	Cwts.		534 744	2 511 328
Cichori	”		11 183	12 086
Korinther	”		84 609	44 191
Rosiner	”		42 508	43 740
Øl	Fade	412 919	1 463 948	
Spirituosa	Gall.	3 815 404	1 363 121	1 292 673
Vin	”		1 029 190	481 323
Tobak	Ⓕ		9 119 790	503 079
Andre Slags		1 785 810		

Raavarer.

Stenkul, Cokes m. m.	Tons	33 067 754	17 375 807	
Uld	Ⓕ	12 998 100	491 636	344 494 481
Bomuld	Cwts.		2 141 817	4 666 915
Jute	Tons		112 789	1 564 905
Silke	Ⓕ		112 227	62 431
Huder	Cwts.		403 360	888 759
Elphenben	”		5 898	249 431
Lin- og Rapsfrø	Quarters		355 551	668 904
Kautschuk, Gummi, Gutta- perka m. m.				2 601 017
Andre Slags			1 948 657	

Bearbejdede eller
delvis bearbejdede
Varer.

Textilstoffe.

Bomuld, Garn	Ⓕ	236 196 500	9 289 078	
do., Arbejder af			57 297 120	414 116
Uld, Garn	”	53 082 400	4 721 874	
do., Arbejder af			14 035 544	845 721
do., Affald	”	37 866 100	1 696 300	
Jute, Garn	”	34 942 500	382 382	
do., Arbejder af			2 093 625	
Lin, Garn	”	15 552 000	938 419	
do., Arbejder af			4 504 639	
Silke, Garn	”	782 953	351 338	40 218
do., Arbejder af			1 221 961	24 373
do., Affald	Cwts.		4 737	619 902
Hamp, raa og bearbejdet	Tons		22 764	37 846
Alpaca-Garn	Ⓕ	8 885 100	1 147 991	525 803
Hør og andre Slags Garn	”	5 100 700	106 061	

Metaller og Arbej-
der deraf undtagen

Maskiner.

Messing	Cwts.	108 809	404 715	
Kobber	”	1 014 624	2 367 433	278 995
Jern og Staal	Tons	2 656 125	18 731 140	593 023

Vareslags	Mængde	Værdi i £	Mængde	Værdi i £
Knivsmedarbeider		3 022 723		
Bly Tons	47 146	518 868		
Arbeider af Plet		306 668		
Telegraftraad og Appa- rater		1 417 446		
Zink Cwts.	184 483	127 129		
Tin ”	117 025	432 190	430 835	1 523 047
Kviksølv				259 378
Andre Slags		717 215		
Maskiner og Dele deraf		14 265 122		
Klæder og Artikler for personligt Brug		8 740 732		26 940
Kemikalier, medi- cinske Præpara- ter etc.		6 161 764		216 332
Gjødningsstoffer . . Tons	355 285	2334 569		
Salpeter Cwts.			53 472	47 439
Andre Artikler.				
Vaaben og Ammunition .		1 874 568		
Tomsække m. m. . . .		469 983		
Tryksager Cwts.	167 884	1 221 610		
Lys, alle Slags	19 252 500	320 799		
Kautschukarbeider . . .		1 154 632		
Vogne- Jernbane- . . .		802 978		
do., andre Slags . . .		171 695		
Velocipeder og Dele deraf		1 248 762		
Cement Tons	425 925	703 951		
Produkter af Stenkul, Pe- troleum m. m. . . .		1 236 843		57 705
Rebslagerarbeider . . .		391 273		
Porcelain og Lervarer .		1 758 411		
Møbler		423 318		
Vegetabilsk Olje . . . Tons	58 169	1 220 487		1 105 366
Voxdug m. m.		751 847		
Farvestoffer		1 374 725		727 639
Farvestoffer Cwts.			57 696	99 677
Papir og Tapeter	900 362	1 413 490	89 469	79 180
Raastoffer for do. . . . Tons	53 949	309 181		
Sadelmagerarbeider . . .		423 378		
Peltsværk og Skind . . .		985 502		
Læder og Arbeider deraf				
undtagen Skotøi . . .		1 510 928		1 782 679
Glasvarer		716 477		74 501
Talg og Stearin Cwts.			683 900	863 264
Sæbe ”	578 870	621 754		
Skrivematerialer undta-				

Vareslags	Mængde	Værdi i £	Mængde	Værdi i £
gen Papir		797 998		
Guano Tons			1 525	10 737
Trælast Loads			18 686	68 680
Andre Varer		4 656 820		14 258 793
do. med Pakkepost . . .		1 109 136		
	tilsammen	216 194 239		57 966 484

Som allerede ovenfor — Side 5 — anført, viser en Sammenligning mellem de nu angivne Totalbeløb af Værdien af Import og Export under 1894 og de modsvarende Opgaver for det nærmest foregaaende Aar, at Importværdien forøgedes med næsten £ 4 000 000, medens derimod Exportværdien gik ned med et ikke stort mindre Beløb. Beregnes derimod de Varekvantiteter, som indgik i Handelsomsætningen under 1894, efter de i 1893 gjældende Priser, viser Forholdet sig at være langt gunstigere, saaledes som nærmere fremgaar af den nedenfor meddelte tabellariske Oversigt, i hvilken de forskellige Vareslags er ordnede under de i den her offentliggjorte Toldstatistik benyttede Hovedtitler:

Import.

Vareslags	Værdi ifølge Toldstatistikken, £	1894 Værdi efter de i 1893 angivne Priser, £	1893 Værdi ifølge Toldstatistikken, £
Levende Dyr	9 089 000	9 452 000	6 352 000
Føde- og Drikkevarer . . .	163 795 000	181 514 000	169 444 000
Tobak	3 513 000	3 690 000	3 566 000
Metaller	19 063 000	20 788 000	20 629 000
Kemikalier, Farve- og Garvestofte	6 318 000	6 647 000	6 354 000
Oljer	7 506 000	8 219 000	7 410 000
Raavarer for Textilindustrien	70 623 000	77 240 000	67 976 000
Raavarer for andre Industriegrene	43 091 000	44 071 000	40 977 000
Fabrikmanufaktur	68 955 000	70 862 000	65 906 000
Diverse Varer	15 730 000	17 275 000	15 835 000
Med Pakkepost	809 000	890 000	619 000
Samlet Import	408 506 000	440 678 000	405 068 000
Fragaar Reexport	57 966 000	60 125 000	58 936 000
Netto-Import	350 540 000	380 553 000	346 132 000

Export af britiske og irlandske Produkter.

Levende Dyr	665 000	971 000	630 000
Føde- og Drikkevarer . . .	10 698 000	11 031 000	10 603 000
Raavarer	19 816 000	18 729 000	17 169 000
Garn, alle Slags	16 937 000	18 060 000	16 776 000
Textilvarer, do.	79 153 000	83 706 000	79 832 000

Metaller og Maskiner . . .	42 311 000	44 451 000	44 837 000
Klæder og Artikler for personligt Brug . . .	8 741 000	9 122 000	9 564 000
Kemikalier og medicinske Præparater . . .	8 496 000	9 062 000	8 695 000
Andre Varer . . .	28 268 000	29 529 000	29 348 000
Med Pakkepost . . .	1 109 000	1 159 000	1 042 000
tilsammen	216 194 000	225 820 000	218 496 000*)

Norges Andel i den ovenfor anførte Import til og Export fra Storbritannien og Irland udgjordes, ifølge Opgaver fra herværende Toldstyrelse, af de nedenfor angivne Vareslags, fordelte under de samme Rubrikker, som findes i den offentliggjorte Statistik betræffende Norges og Sveriges Handel med Udlandet.

Vareslags	Import fra Norge.		
	Mængde	Værdi i £	Samlet Værdi i £
Levende Dyr			
Heste	St. 91	1 431	
Kjører	” 3	34	
Faar og Lam	” 10 837	13 976	15 441
Madvarer af Dyr.			
Oxekjød, saltet	Cwts. 270	402	
do., preserv.	” 463	1 103	
Faarekjød, ferskt	” 8	20	
do., preservevet	” 33	85	
Andet Kjød	” 1 731	4 005	
Fugl	”	6 661	
Sideflesk (Bacon)	” 38	90	
Saltet Flesk (Pork)	” 25	35	
Ost	” 99	260	
Smør	” 15 688	76 998	
Margarin	” 10 330	29 369	
Fisk, fersk, Sild	” 222 447	38 369	
” ” andre Slags	” 40 545	54 229	
” saltet eller røget, Ansjos	” 291	646	
” ikke specificeret	” 293 335	317 891	
Hummer og Østers	” 1 906	4 260	
Kondenseret Melk	” 37 189	77 856	
Fløde	Gallons 18	8	
Ister	Cwts. 8	16	
			612 303
Korn og Mel			
Havre	” 995	314	

*) Mindre Afvigelser, som ved en Undersøgelse vil findes i de en og samme Sag vedrørende Talopgaver, der forekommer paa forskellige Steder i denne Aarsberetning, beror derpaa, at de er hentede fra forskellige Kilder, af hvilke enkelte endnu ikke har været underkastede endelig Granskning. De opgivne Værdier for Ind- og Udførsel grunder sig paa de af Importører eller Exportører til vedkommende Toldkammer afgivne lovbestemte Opgaver; disse er underkastede Kontrol, og befundne Urigtigheder kan medføre Bøder.

Vareslags	Mængde	Værd i £	Samlet Værdi i £
Mel, ikke specificeret . . Cwts.	512	217	531
Kolonialvarer.			
Sukker, rafineret . . . „	118		89
Frugt og Havevæxter.			
Preserveret Frugt, ei specificeret ₧	8 394	93	
Poteter Cwts.	4 002	709	
			802
Spirituosa o/g andre			
Drikkevarer			
Øl Fade	259		724
Spindestoffe.			
Uld ₧	14 632	590	
Filler, Lin og Bomuld . . Tons	98	856	
„ Uld „	383	8 877	
Bomuldsaffald ₧	11 320	62	
Hamp Tons	19	374	
			10 759
Rebslagerarbejder.			
Tougværk			462
Manufakturvarer af			
Spindestoffe.			
Bomuldsvarer		101	
Linvarer		177	
Uldvarer		143	
			421
Haar, Fjær, Skind, Ben,			
Hjørn etc. samt Gjød-			
ningsstoffer.			
Huder, raa, tørre . . . Cwts.	2 046	6 298	
„ „ vaade „	1 576	3 277	
Skind, af Gjød, uberedte . St.	1 480	118	
„ „ Faar „	3 120	309	
„ „ Sæl „	93 802	21 979	
„ ikke specificeret . . . „	628	146	
Pelsværk „	463	1 799	
Hvalfiskeben Cwts.	406	1 670	
Horn og Kløver Tons	25	659	
Gjødningstoffer, Ben . . . „	928	4 640	
„ Fiskeguano „	823	3 947	
„ ikke specificerede „	236	752	
Kohaar Cwts.	216	266	
			45 860
Arbejder af Læder			
ikke specificeret.			58

Vareslags	Mængde	Værdi i £	Samlet Værdi i £
Talg, Olje, Tran, Tjære etc.			
Talg Cwts.	378	498	
Tran Fade	6 710	118 746	
Spermacetolje "	102	2 060	
Oljer, ikke specificerede		92	
Tjære "	40	38	
			121 434

Trævarer, uforarbejdede og halvforarbejdede.			
Trælast, huggen, Furu og			
Gran Loads	272 850	343 919	
" " Eg "	820	2 643	
" " ei specificeret "	1 086	1 500	
" " saget, Furu og			
Gran "	460 174	1 037 446	
" " ei specificeret "	4 359	6 558	
" " Stav "	25 164	55 332	
			1 447 398

Trævarer, forarbejdede.			
Snedkerarbejde		2 768	
Træmasse Tons	162 346	694 919	
Fyrstikker		37 730	
			735 417

Farvestoffe og Farver.			
Farvestoffe, Bark Cwts.	1 372	332	
Malerfarver		319	
			651

Forskjellige andre Plantestoffe.			
Hø Tons	2 969	15 748	
Halm "	348	1 097	
Linfrøkager "	543	3 284	
Kork, ubearbejdet "	38	95	
Papirmateriale, ei specificeret "	379	3 167	
			23 391

Papir og Arbejder af Papir			
Papir, Tryk- og Skriv- Cwts.	63 498	52 188	
" " ei specificeret "	208 138	163 034	
Pap "	21 481	10 495	
			225 717

Mineralier, Raastoffe.			
Sølvbalm		32	
Kobberbalm Tons	1 022	7 388	
Malm, ei specificeret "	83	8 300	
Svovlkis "	33 40	3 349	
Kemikalier "		1 690	
Torvstrøelse "	544	820	

Vareslags	Mængde	Værdi i £	Samlet Værdi i £
Sten, ei specificeret . . . Tons	31 118	44 123	
Is „	402 124	247 319	
			313 021
Mineralier, Fabrikater.			
Porcelain og Fajance . . . Cwts.	7	45	
Arbeider af Glas, ikke speci- ficerede „	3 022	4 496	
Flasker Gros	12	10	
			4 551
Metaller, raa og halv- forarbeidede.			
Jern, Skrot Tons	226	895	
Staal, ubearbejdet „	120	322	
Kobber, Regulus „	15	342	
„ Skrot „	400	13 127	
„ delvis bearbejdet . . . „	2	60	
Bly, Tack- „	223	2 433	
Metaller, bearbejdede, ei „ specificerede Cwts.	2	5	
„ Skrot Tons	66	1 213	
			18 397
Metaller i Arbejde.			
Sølvarbejder Unzer	369	410	
Jern- og Staalarbejder . . Cwts.	47 162	50 256	
Geværer „		57	
Arbejder af Messing „	2	10	
„ „ Kobber „		313	
„ „ Zink Cwts.	175	350	
			51 396
Andre Varer.			
Apothekervarer „		9 394	
Kunstgjenstande „		483	
Malerier St.	26	335	
Bøgtr Cwts.	83	385	
Uforarbejdede Varer, ei spe- cificerede „		10 289	
Forarbejdede „ „ „ „		7 557	
Ankomne med Pakkepost . .		7 946	
			36 489
			tilsammen 3 665 312

Import fra Sverige.

Levende Dyr: Heste St. 2.

Madvarer af Dyr: Ferskt Oxekjød Cwts. 63, £ 177. Ferskt Faarekjød Cwts. 67, £ 189. Fugl, £ 57. Kjød, salt eller ferskt, ei specificeret Cwts. 451, £ 490. Fugl, preserveeret Cwts. 10, £ 24. Sideflesk (Bacon), Cwts. 72 541, £ 198 290. Saltet Flesk (Pork), Cwts. 1 791, £ 1 949. Ost, Cwts. 410, £ 849. Smør, Cwts. 266 311, £ 1 413 807. Margarín, Cwts. 264, £ 847.

Fisk, fersk, Sild, Cwts. 722 063, £ 75 572. Fisk, fersk, andre Slags, Cwts. 5 133, £ 1 252. Fisk, saltet eller røget, Cwts. 2 650, £ 4682. Hummer, Cwts. 17, £ 31. Æg, Stort Hundrede, 21 812, £ 6 535. Melk og Fløde, Gallons 93 334, £ 18 411.

Kornvarer: Byg, Cwts. 75 188, £ 28 135. Havre, Cwts. 861 676, £ 250 660. Bønner, Cwts. 16 185, £ 5 055. Vikker m. m. Bushels, 19 968, £ 5 594.

Frugt og Havevæxter: Preserveret Frugt, ei specificeret, 7 75 745, £ 643. Poteter, Cwts. 60, £ 10.

Spirituosa og andre Drikkevarer: Øl, Fade 22, £ 66. Spiritus, Gallons 1 750, £ 380.

Spindestoffe: Uld, 9 740, £ 257. Filler, Lin og Bomuld, Tons 118, £ 1 205. Filler, Uld, Tons 631, £ 12 557. Bomuldsaffald, 1 316, £ 9.

Rebslugerarbeide: Tongværk £ 180.

Manufakturvarer af Spindestoffe: Bomuldsvarer, £ 18. Linvarer, £ 6. Uldvarer, £ 224.

Haar, Huder, Skind m. m. samt Gjødningststoffe: Huder, raa, tørre, Cwts. 602, £ 3 876. Huder, raa, vaade, Cwts. 1 387, £ 2 948. Skind, af Faar, St. 900, £ 80. Skind, af Sæl, St. 1 973, £ 348. Skind, ei specificerede, St. 27, £ 11. Peltsværk, St. 18, £ 25. Horn og Kløver, Tons 25, £ 530. Gjødningststoffe, Fiskegnavo, Tons 1 034, £ 6 434. Gjødningststoffe, ikke angivet Slags, Tons 22, £ 90.

Talg, Oljer, Tjære m. m.: Talg, Cwts. 72, £ 93. Ister, Cwts. 30, £ 88. Tran, Fade 497, £ 7 632. Oljer, ei specificerede, £ 314. Petroleum, Gallons 7 431, £ 280. Beg, Cwts. 2 233, £ 1 023. Tjære, Fade 181, £ 178.

Trævarer, uforarbeidede og halvforarbeidede: Trælaster, huggen, Furu og Gran, Loads 449 801, £ 585 809. Trælaster, huggen, Eg, Loads 6, £ 24. Trælaster, huggen, ei specificeret, Loads 3 591, £ 5 307. Trælaster, saget, Furu og Gran, Loads 604 045, £ 3 244 988. Trælaster, saget, ei specificeret, Loads 14 949, £ 29 027. Trælaster, Stav, Loads 13 425, £ 22 823.

Trævarer, forarbeidede: Snedkerarbeide, £ 89 761. Møbelsnedkeri, Tons 9, £ 270. Træmasse, Tons 51 998, £ 344 021. Fyrstikker, £ 230 509.

Farvestoffe og Farver: Farvestoffe, Bark, Cwts. 9 868, £ 3 377. Farvetræ, ei specificeret, Tons 32, £ 304. Malerfarver, £ 677.

Forskjellige andre Plantestoffe: Hø, Tons 30, £ 90. Halm, Tons 14, £ 34. Linfrøkager, Tons 1 849, £ 12 287. Kork, ikke bearbejdet, Tons 155, £ 643. Papirmateriale, ei specificeret, Tons 744, £ 6 436.

Papir og Arbejder af Papir: Papir, Tryk- og Skriv-, Cwts. 107 833, £ 103 164. Papir, ei specificeret, Cwts. 287 775, £ 233 024. Pap, Cwts. 43 129, £ 22 256.

Mineralier, Raastoffe: Malm, Jern, Tons 82 446, £ 65 077. Malm, Mangan, Tons 308, £ 732. Malm, Sølv, £ 503. Malm, ei specificeret, Tons 1, £ 46. Kemikalier, £ 784. Sten, ei specificeret, Tons 7017, £ 10 733. Torvstrøelse, Tons 5, £ 10.

Mineralier, Fabrikater: Porcelain og Fajance, Cwts. 243, £ 615. Arbejder af Glas, ei specificerede, Cwts. 19 930, £ 41 807. Flasker, Gros 96 925, £ 50 284.

Metaller, raa og halvforarbeidede: Jern og Staal, Tak-, Tons 52 771, £ 264 627. Jern og Staal, Skrot, Tons 3 147, £ 17 049. Jern, Stang-, Tons 49 364, £ 470 910. Staal, ubearbejdet, Tons 5 506, £ 51 685. Kobber, Skrot, Tons 92, £ 2 644. Bly, Tak-, Tons 434, £ 4 636. Metaller, bearbejdede, ei specificerede Cwts. 65, £ 199. Metaller, Skrot, Tons 5, £ 160.

Metaller i Arbeide: Jern- og Staalvarer, Cwts. 296 185, £ 223 619. Kanoner, £ 9 149. Geværer, £ 55. Messingarbeider, Cwts. 103, £ 968. Kobberarbeider, £ 1 333.

Andre Varer: Apothekervarer, £ 77. Kunstgjenstande, £ 22. Malerier, St. 18, £ 75. Bøger, Cwts. 75, £ 646. Uforarbeidede Varer, ei specificerede, £ 532. Forarbeidede Varer, ei specificerede, £ 115 325. Ankomne med Pakkepost, £ 2 149.

Tilsammen 8 324 078.

Export af britiske og irlandske Produkter til Norge.

Vareslags.	Mængde.	Værdi i £	Samlet Værdi i £
Levende Dyr.			
Heste	St 10	1 130	
Faar	” 9	24	
Svin	” 11	93	
Ikke angivet Slags	” 273	105	
			1 352
Madvarer af Dyr.			
Kjød, ikke angiven Slags	Cwts. 28	157	
Ost	” 27	146	
Kondenseret Melk	” 138	254	
Fisk, alle Slags	”	480	
Madvarer, ei specificerede	”	1 637	
			2 674
Kornvarer:			
Korn ei specificeret		447	
Kjeks og Brød	Cwts. 2 836	7 586	
			8 033
Kolonialvarer:			
Cacao	℥ 16 200	669.	
Sukker, rafineret og Kandis-	Cwts 94 152	71 800	
Sirup	” 38 240	15 977	
Tobak, alle Slags	℥ 814	207	
			88 653
Frugt og Havevekster:			
Humle	Cwts. 2	13	
Pickles	”	4 677	
			4 690
Spirituosa og andre Drikkevarer:			
Spirituosa	Gallons 32 910	13 153	
Øl og Porter	Fade 85	334	
			13 487
Spindestoffe:			
Uld, forskjellige Slags	℥ 1 242 000		43 935
Garn etc. og Rebslagerarbeide:			

Vareslags.	Mængde.	Værdi i £.	Samlet Værdi i £.
Garn og Traad, Silke	℥	284	244
" " Uld	"	52 400	4 399
" " Kam-	"	726 800	63 168
" " Alpaca- og Kamel	"	3 500	261
" " Uld, ei specificeret	"	17 700	379
" " Bomuld	"	1 460 500	48 000
" " Jute	"	141 000	1 643
" " Lin	"	113 900	6 448
Tougeverk	Cwts.	5 830	10 914
			135 456

Manufakturvarer af Spindestoffe:

Silkevarer		4 931	
Uldvarer, Alengods	Yards	1 202 300	73 553
Uldvarer, ei specificerede	"		15 212
Bomuldsvarer, Alengods	"	11 680 200	147 466
" ei specificerede	"		50 930
Jutevarer, Alengods	"	3 027 700	18 753
" ei specificerede	"		134
Linvarer, Alengods	"	669 900	28 259
" ei specificerede	"		9 042
Voksdug	Kvadratyrd	115 300	4 873
Hatte, alle Slags	Dusin	6 864	5 020
Kortvarer	"		17 943
Færdige Klæder	"		6 883
Paraplyer	"		185
Tomme Sække	"	17 557	3 579
			386 763

Huder, Skind og Gjødningsstoffer:

Huder, raa	Cwts.	45	47
Skind, beredte	St.	1 039	265
Læder, raat og bearbejdet	"		10 684
Gjødningsstoffer, ei specificerede	Tons	4 553	7 534
			18 530

Sadelmagerarbejde 269

Talg, Oljer, Gummi m. m.:

Maskinsmørelse	Cwts.	1 506	2 449
Oleomargarin	"	1 757	4 043
Stenkulsolje etc	"		10 278
			16 770

Fabrikater af Talg, Oljer, Gummi m. m.

Lys, alle Slags	℥	9 000	151
Sæbe	Cwts.	1 806	2 266
Arbejder af Kautschuk	"		21 108
Parfumer	"		288
Voksfyrstikker	"		17
			23 830

Vareslags.	Mængde.	Værdi i £.	Samlet Værdi f £.
Trævarer, forarbejdede:			
Møbler		1 562	
Træarbejde, Fade og Staver		111	
„ ei specificerede		753	
			2 426
Farvestoffe og Farver:			
Malerfarver		11 069	
Farvestoffe (ei af Stenkul)		2 073	
			13 142
Forskjellige andre Plantestoffer:			
Frø, Lin og Raps-	Tons 2 182	46 366	
„ oljeholdige, andre Slags	„	2 618	
„ andre Slags	Cwts. 122	315	
			49 299
Papir, alle Slags	„ 6 548		8 853
Mineralier, Raastoffer:			
Ammoniak	Tons 20	270	
Alkalier	Cwts. 43 005	7 676	
Kemiske Præparater	„	37 915	
Blegningsstoffer	Cwts. 22 000	8 464	
Cement	Tons 1 140	2 099	
Ler, raa	„ 3 201	2 672	
Kobberoxyd	„ 31	448	
Stenkul, Cokes m. m.	„ 1 001 314	491 124	
Salt	„ 11 750	6 184	
			506 852
Mineralier, forarbejdede:			
Teglsten	Tusinder 607	1 454	
Lergods, rødt, m. m.	„	3 624	
Porcelæn	„	2 166	
Glas, alle Slags	„	4 224	
Sten, Skifer	St. 121 500	1 458	
„ Slibe-, m. m.	Tons 1 445	3 631	
			16 557
Metaller, uforarbejdede eller halvforarbejdede:			
Jern og Staal	Tons 50 435	271 158	
Bly	„ 875	9 146	
Kobber	Cwts 14 773	38 362	
Tin	„ 1 572	5 875	
Malm	„	663	
			325 204
Metaller i Arbejde:			
Vaaben	„	4 872	

Vareslags.		Mængde.	Værdi i £.	Samlet Værdi i £.
Knivsmedarbejde	Cwts	3 430	21 278	
Arbejder af Messing	"	1 307	4 249	
" " Plet	"		2 093	
Telegraftraad	"		3 857	
				36 349

**Vogne, Maskiner, Instrumenter
og Uhre:**

Jernbanevogne, Passager-			2 025	
" " Fragt-			833	
Vogne, andre Slags			167	
Velocipeder og Dele deraf			11 537	
Maskiner, Damp-			22 284	
" " andre Slags			75 224	
Redskaber, Agerbrugs-			2 069	
" " ei specificerede			11 688	
Instrumenter, musikalske			361	
" " andre Slags			1 825	
Elektriske Apparater			619	
Uhre, Klokker m m			104	
				128 736

Andre Varer:

Apothekervarer			677	
Malerier	St	20	142	
Tryksager, Bøger	Cwts.	174	1 897	
" " andre Slags	"		786	
Skrivemateriale, undt. Papir	"		1 862	
Andre Varer, uforarbejdede	"		2 305	
" " forarbejdede	"		17 492	
Afsendte med Pakkepost	"		9 546	
				34 706

Tilsammen 1 916 566

Export af udenlandske og koloniale Varer til Norge:

Madvarer af Dyr:

Flesh	Cwts	54 732	86 398	
Kjød, preserveret, usaltet	"	1 382	2 589	
" " saltet	"	26 246	33 045	
Smør og Margarin	"	224	678	
Ister	"	10 829	19 245	
				141 955

Kornvarer, Hvedemel 55 737 29 216

Kolonialvarer:

Kaffe 24 297 113 578

Sukker og Sirup	„	125 150	44 650	158 228
Frugt:				
Appelsiner og Citroner	Bushels	49 789		13 592
Vin, ei specificeret	Gallons	10 705		3 380
Spindestoffe:				
Bomuld, raa	Cwts	14 889	31 399	
Jute	Tons	976	14 574	
Uld	Æ	81 600	3 246	49 219
Læder, ubearbejdet	Cwts	1 407 376		58 780
Talg, Stearin, Oljer:				
Talg og Stearin	„	274	491	
Olivenolje	Fade	60	2 197	2 688
Mineralier; Raavarer:				
Svovl	Cwts	11 467		3 357
Andre Varer:				150 550
Tilsammen				610 965

Skibsfart.

Af en hersteds for nylig offentliggjort Meddelelse betræffende „Verdens Fragtfart“ turde efterfølgende Opgaver, som væsentlig berører den britiske Skibsfart, være af saa almindelig Interesse, at et Uddrag af samme fortjener at medtages her.

Den kolossale Omsætning — udtaler Forfatteren —, som formidles gennem samtlige Landes Handelsflaader og Jernbaner, befinder sig i en stadig Væxt, som langt overstiger Folkemængdens og Industriernes Fremgang. Dette Forhold er specielt af Interesse for Storbritannien, som jo er i Besiddelse af mer end Halvdelen af den oceangaaende Handelsflaade, og som ligeledes enten har bygget eller ydet Kapital til Udførelsen af en omtrent ligesaa stor Del af eksisterende Jernbaner, for hvilke begge Øiemed ogsaa omkring 50 % af dette Lands aarlig opsparede Kapitalet for nærværende finder Anvendelse.

Storbritanniens nysnævnte Overlegenhed inden Verdens Handelsflaade er derhos i stadig Tilvækst, saaledes som fremgaar af nedenstaaende statistiske Data:

Flag.	Nominel Tonnage.		Procentvis Forøgelse.
	1840	1892	
Britisk	3 310 000 Tons	10 230 000 Tons	210
Andre Landes	6 070 000 „	12 670 000 „	108
tilsammen	9 380 000 Tons	22 900 000 Tons	

Men de her anførte Tal giver kun en ufuldstændig Forestilling om den omhandlede Tilvækst; thi medens Anvendelsen af Dampkraft her har været fælles

for alle Nationer, har dog Storbritanniens Overlegenhed inden specielt denne Klasse af Fartøier bragt det en langt større Andel i hele Verdens Fragtevene, end den nominelle Tonnage angiver. De mest fremragende engelske og franske Forfattere paa dette Omraade antager nemlig nu, at de med de seneste Forbedringer udstyrede Dampskibe har en fire Gange større Fragtevene end Seilfartøier af samme Tonnage, og med Anvendelse af denne Norm fordeler den nævnte Bæreevne sig saaledes:

Aar	Bæreevne Britisk	Andre Flags	Tilsammen	Britisk %
1840	3 590 000 Tons	6 890 000 Tons	10 480 000	34.1
1892	27 720 000 „	21 120 000 „	48 840 000	56.6

For 50 Aar siden besad saaledes Storbritannien blot $\frac{1}{3}$ af Verdens Handelsflaades Bæreevne, nu derimod mer end Halvdelen. De forskjellige Landes Andel i denne Fragtevene under sidste Decennium fremgaar af nedenstaaende Tal:

Flag	Fragtevene		Proportion i %	
	1882 Tons	1892 Tons	1882	1892
Britisk	19 020 000	27 720 000	54.3	56.6
Skandinavisk	3 040 000	4 240 000*)	8.7	8.8
Tysk	2 160 000	3 870 000	6.2	8
Fransk	2 230 000	2 410 000	6.3	4.9
Spansk	1 490 000	2 020 000	4.2	4.2
Forenede Staters**)	1 760 000	1 680 000	5	3.4
Italienske	1 310 000	1 410 000	3.7	2.8
Russiske	1 120 000	1 210 000	3.2	2.4
Andre Landes	2 950 000	4 280 000	8.4	8.9
tilsammen	35 060 000	48 840 000	100	100

Den største Forøgelse har her fundet Sted inden de britiske og tyske Handelsflaader, medens den franske forholdsvis er gaaet ned, og det uagtet denne under de sidste 14 Aar har oppebaaret en aarlig Statsunderstøttelse af ti Milioner francs.

Dampskibe fortrænger Seilfartøier med saadan Hurtighed, at medens de sidstnævnte i 1860 befordrede $\frac{2}{3}$ af Verdens Fragtomsætning, har de for nærværende — 1892 — ikke mere end noget over $\frac{1}{5}$ deraf, nemlig:

	Fragtevene i Tons		Proportion i %	
	1860	1892	1860	1892
Dampskibe	6 656 000	37 810 000	31.7	77.4
Seilskibe	14 756 000	11 030 000	68.3	22.6
tilsammen	21 612 000	48 840 000	100	100

*) Heraf norske 2 370 000 Tons
 » svenske 1 170 000 »
 » danske 700 000 »

tilsammen 4 240 000 Tons,

**) Heri er dog ikke indbefattet den betydelige Flaade, som anvendes paa Indsøer og Floder.

Medens saaledes samtlige Handelsflaaders Lasteevne mer end fordobledes fra 1860 til 1892, er Seilskibene gaaet ned med næsten fire Millioner Tons.

Man finder ofte den Mening udtalt, at Skibsfarten lider under Overproduktion, idet Handelsflaadens Fragteevne overstiger Verdenshandelens Behov. Om end dette forsaavidt har sin Rigtighed, som der findes talrige Dampskibe med Maskiner af forældet Konstruktion, hvilke under de nuværende Fragtnoteringer ikke let finder lønnende Sysselsættelse, viser alligevel den inden Skibsbygningsindustriens raadende livlige Virksomhed, at Efterspørgselen efter tidsmæssige Fartøier er uformindsket. I Gjennemsnit øges Tonnagen aarlig med 1 500 000 Tons, hvoraf omkring 400 000 Tons kommer fra udenlandske Værksteder, Resten fra britiske. En Sammenligning mellem samtlige Nationers Indklareringer i Aarene 1882 og 1892 viser imidlertid, at Forøgelsen i Fragtfart under sidste Decennium er noget mindre end Forøgelsen i Fragteevnen, nemlig:

	1882	1892	Forøgelse
Indklareringer	160 330 000 Tons	220 190 000 Tons	37.5 %
Fragteevne . .	35 060 000 „	48 840 000 „	39.5 %

Ved en Gjennemgaaelse af Indklareringerne inden de forskjellige Lande fremgaar det, at den største relative Forøgelse i samme har forekommet i saadanne afsidesliggende Havne — f. Ex. inden Kolonierne og Sydamerika — hvor Handelen for hvert Aar aabner nye Feldter for Foretagsomhed og Arbeide, som det vil sees af nedenstaaende Opgave:

	1882 Tons	1892 Tons	Forøgelse
Storbritannien og Irland	30 320 000	37 670 000	24.5 %
Kontinentet	67 710 000	90 450 000	33.6 %
Forenede Stater	14 660 000	18 180 000	24.2 %
Kolonierne	34 390 000	51 230 000	49 %
Sydamerika	9 120 000	15 530 000	70.4 %
Egypten, Japan og andre Lande	4 130 000	15 530 000	73.2 %
tilsammen	160 330 000	220 190 000	37.5 %

Den gamle Regel, at „Handelen følger Flaget“, finder ogsaa her Bekræftelse gennem det Faktum, at Handelsomsætningen mellem Storbritannien og dets Kolonier tiltog betydelig hurtigere end Omsætningen inden britiske Havne eller med fremmede Lande. Indklareringerne af Fartøier under britisk Flag udgjorde saaledes:

Inden	1882 Tons	1892 Tons	Forøgelse %
Storbritannien og Irland	21 520 000	27 040 000	25.7
Britiske Kolonier	20 190 000	30 210 000	49.6
Forenede Stater	7 680 000	9 820 000	27.8
Andre Lande	35 570 000	48 280 000	35.7
tilsammen	84 960 000	115 320 000	

Til Belysning af Spørgsmaalet om, hvorvidt Verdens Handelsflaade overstiger det forhaandenværende Behov for Transportmidler, tjener ogsaa en Sammenligning mellem de i Ballast indklarerede Fartøier under hvert af Aarene 1882 og 1892. De Lande, hvorfra Forfatteren har havt Anledning til at hente sine Opgaver herom, har været Storbritannien og Irland, de forskjellige Stater paa Kontinentet samt Nordamerikas Forenede Stater, og viser de derfra meddelte Tal følgende Forhold:

Havne inden	Samlede Indklareringer		Deraf i Ballast		Procent	
	1882 Tons	1892 Tons	1882	1892	1882	1892
Storbritannien						
og Irland. . .	30 320 000	37 670 000	5 510 000	8 140 000	18—22	
Kontinentet . .	67 710 000	90 450 000	14 830 000	17 990 000	22—20	
Forenede Stater	14 660 000	18 180 000	1 760 000	3 670 000	12—21	
tilsammen	112 690 000	146 300 000	22 100 000	29 800 000	20—20	

Uagtet følgelig $\frac{1}{5}$ af samtlige Fartøier gaar i Ballast, findes der dog Grund til at antage, at Tonnagen af Indklareringer nogenlunde modsvarer Vægten af Lasten, da Dampskibe ofte fragter 30 til 40 % mer end sin Register Tonnage.

Over hele Verden raader der aabenbart en Tilbøielighed til at forøge Fartøiernes Størrelse. Saaledes steg f. Ex. den gennemsnitlige Drægtighed for britiske Dampskibe fra 260 Tons i 1863 og 596 Tons i 1883 til 710 Tons i 1893, eller med 20 % under sidste Decennium. At derimod Besætningernes Antal ikke er forøget i Forhold til det udførte Arbeide, vil sees af følgende Tal.

Aar	Antal Sømænd	Tons af ført Last	Tons pr. Mand
1860	171 600	18 800 000	110
1872	203 700	56 600 000	278
1892	249 000	115 320 000	461

Det fremgaar heraf at en Sømand nu udfører ligesaa meget Arbeide som fire Sømænd i 1860, samt at alene den britiske Handelsflaade efter det for 20 Aar siden raadende Forhold nu skulde behøve omkring 1 Million Sømænd, medens dog samtlige Handelsfartøier i Verden for Tiden kun antages at sysselsætte 705 000 Mand.

Ifølge de af Bureau Veritas for 1892 udarbejdede Opgaver er de britiske og tyske Handelsfartøiers Gennemsnitsstørrelse betydelig større, end Tilfældet er hos andre Nationer. Forholdet fremgaar af de nedenfor anførte Tal, hvori kun indgaar søgaaende Dampskibe af over 100 Tons Drægtighed samt Seilfartøier paa mer end 50 Tons.

Flag	Antal Fartøier	Nominel Tonnage	Gjennmsnitlig Drægtighed
Britisk . . .	14 971	9 410 000	627
Skandinavisk . .	6 733	2 290 000	340
Forenede Staters	3 794	1 880 000	494
Tysk	2 165	1 470 000	684
Italiensk . . .	2 122	740 000	348
Russisk . . .	2 001	510 000	255

Flag	Antal Fartøier	Nominel Tonnage	Gjennemsnitlig
			Drægtighed
Fransk . . .	1 990	740 000	372
Spansk . . .	1 407	470 000	333
Andre Landes .	5 202	1 193 000	383
tilsammen		40 385	19 503 000
			488

Fordeles det her anførte Totalbeløb af Tonnage paa de i disse Fartøier tjenstgjørende Sømand — 705 000 Mand — kommer der gennemsnitlig 28 Registertons paa hver Mand; men da dette Middeltal for britiske Fartøier udgjør 38 Tons, viser det sig deraf, at de sidstes Bemanning er næsten 40 % lavere end Tilfældet er ombord i andre Nationers Fartøier.

Betræffende Virksomheden inden den britiske Skibsbygningsindustri i 1894 meddeles i „Lloyds' Register“ følgende Detaljer:

Paa britiske Værfter og inden hidhørende Værksteder blev der i 1894, foruden Krigsskibe, bygget 549 Dampskibe paa 964 926 Tons
 og 65 Seilskibe „ 81 582 „

eller tilsammen 614 Fartøier paa 1 046 508 Tons

Denne Forøgelse af Handelsflaaden var 210 000 Tons større end under det nærmest foregaaende Aar, og indtager Dampskibene i denne Henseende Aar for Aar en stadig større Proportion. Saaledes udgjorde Seilskibene i 1892 24 %, i 1893 derimod 14 % og i 1894 mindre end 8 % af samtlige Nybygninger. Med Hensyn til det anvendte Materiale opgives der, at af Dampskibene byggedes 98.8 % af Staal og 1.2 % af Jern, af Seilskibene 97.7 % af Staal, 0.5 % af Jern og 1.8 % af Træ.

Af de ovenfor nævnte Nybygninger indregistreredes i den britiske Handelsflaade 834 122 Tons Dampskibe og 74 491 Tons Seilskibe eller tilsammen 908 613 Tons. Af Resten, omkring 13 pCt, solgtes 14 Fartøier paa 41 730 Tons til Tyskland, 6 paa 17 634 Tons til Holland, omkring 15 000 Tons hver til Norge og Rusland, 8 200 Tons til Spanien og over 5000 Tons hver til Italien, Frankrig og Østerrig. Paa den anden Side indkøbtes til den britiske Flaade fra Udlandet omkring 52 000 Tons. Ved Forlis etc. formindskedes derimod dens Tonnage med 264 000 Tons — 170 000 Tons Dampskibe og 94 000 Tons Seilskibe, — samt ved Salg til Udlandet af ældre Fartøier med et lignende Tal — 194 000 Tons Dampskibe og 70 000 Tons Seilskibe, — hvorefter altsaa Nettoforøgelsen under Aaret gaar op til 432 000 Tons, udgjørende en Stigning af Damp tonnagen med 512 000 Tons, mod en Nedgang i Seilskibenes Drægtighed af 80 000 Tons. De Fartøier — tilhørende samtlige forskjel lige Nationer — som under sidstforløbene Aar som Følge af Forlis, Ophugning eller andre Aarsager udslettedes af Lloyds Register, repræsenterede en Drægtighed af 692 000 Tons, hvoraf 178 000 Tons Dampskibe og 414 000 Tons Seilskibe.

I en i „Times“ offentliggjort Artikkel angaaende hidhørende Forhold under sidstforløbene Aar, udtales blandt andet følgende: Den mest bemærkelsesværdige

Foreteelse inden Skibsfarts- og Skibsbygningsindustrien i 1894 bestaar antagelig deri

at en betydelig Tilvækst i ny Tonnage har fundet Sted gjennem de Nybygninger, som er blevene indlemmede i den britiske Handelsflaade, uagtet under de seneste Aar en betydelig Nedgang har forekommet i Omfanget af den Forretningsvirksomhed, der skaffer denne Flaade Sysselsættelse, saaledes at altsaa en øget Produktion af Tonnage er gaaet Haand i Haand med et mindsket Behov for samme, om man skal dømme efter Redegjørelserne for Udenrigshandelens Omfang,

at der ligeledes har vist sig en tiltagende Tilbøielighed hos Rederierne til at danne Sammenslutninger — „rings“ — for at søge at opretholde Fragterne inden forskellige Grene af Handelsomsætningen, samt

at der inden de Forenede Stater er begyndt at vise sig et nyvaagnende Liv inden Skibsbygningsindustrien, og at i Forbindelse hermed en Gjenoptagen af den tidligere Vædestrid mellem nævnte Land og Storbritanien om Herredømmet paa Verdenshavene ikke synes udelukket.

Der turde findes tvende Grunde til, at Skibsredere, som det synes, har givet talrigere Bestillinger paa Nybygninger, end Skibsfartens Omfang berettigede til, nemlig dels den, at Prisen paa Tonnage aldrig før har været saa lav som for nærværende, dels ogsaa den, at Søfartens Krav nødvendiggjør Benyttelsen af Fartøier, som forener den størst mulige Grad af billige Driftsomkostninger med den største Fragtevne; thi i Besparelsen af en Brøkdel af 1 R Kul pr. Hestekraft ligger ofte Forskjellen mellem Gevinst og Tab for Rederen.

En væsentlig Vægt ved Bedømmelsen af Forholdet mellem nybygget Tonnage og det forhaandenværende Behov derfor maa tillægges Proportionen mellem nybyggede Seilskibe og Dampskibe. Den Tid synes nemlig nu at være kommen, da Skibsredere næsten udelukkende fæster sin Opmærksomhed paa sidstnævnte Slags Fartøier. Dette Forhold har dog først nylig gjort sig stærkere gjældende. Der raadede naturligvis Tvil paa dette Omraade, saalænge man var i Uvished om den heldigste Konstruktion af Maskinerne og om Muligheden af Kulbesparelse; men, om end disse Problemer altid i nogen Grad turde forblive uløste, er der dog al Grund til at antage, at man, med Tripple og Quadruple-Expansion Maskiner og med et Forbrug af i Gjennemsnit $1\frac{1}{2}$ R Kul pr. Hestekraft i Timen, har naaet det Punkt i Udviklingen, udover hvilket nogen yderligere væsentlige Fremskridt neppe turde kunne imødesees i den nærmeste Fremtid.

Tilbøieligheden til at danne saakaldte „rings“ for Regulering og Forhøielse af Fragterne er ingenlunde noget nyt Phænomen. Fra Kjøbmændenes Side er dog denne Bevægelse bleven mødt med stærk Modstand, da derved Konkurrencen med kontinentale Exportører vanskeliggjøres for dem, idet disse i Antwerpen og Hamburg kunde betinge ikke ubetydelig lavere Fragter end de i London, Liverpool eller Glasgow gjældende, selv til Australien og Indien, ligesom ogsaa den Indvending er bleven gjort derimod, at selv engelske Rederier, under forøvrigt lige Vilkaar, indrømmer lavere Fragter fra kontinentale Havne end fra britiske, hvorved det lykkes tyske og belgiske Fabrikater at trænge sig ind paa det britiske Marked i Indien.

Ved Forsøg paa at opstille en Beregning betræffende Skibsfartens sandsynlige Fremtid, særlig med Hensyn til Omfanget af tilgjængelig Tonnage, tilbyder der sig et noksaa sikkert Grundlag for Sammenligning i Tonnagen af Ind- og Udklareringer i de vigtigste Havne. Viser disse Faktorer sig at være i Tiltagende i nogen væsentlig Grad, har man deraf Ret til at slutte, at en forøget Tonnage efter al Sandsynlighed vil finde Anvendelse, eller idetmindste at den

allerede forhaandenværende Tonnage vil finde lønnende Sysselsættelse, medens et aftagende Besøg af Fartøier giver Grund til at vente et modsat Resultat. De for hvert Aar offentliggjorte Opgaver vedkommende den britiske Søfart viser, at dennes med Hensyn til Omfang mest fremadskridende Periode indtraf mellem Aarene 1875—80. Under de nævnte Aar steg Ind- og Udklareringerne i britiske Havne fra $39\frac{1}{2}$ Million til $49\frac{1}{2}$ Million Tons, eller med over 2 Millioner Tons aarlig. Under den derpaa følgende Femaarsperiode udgjorde den aarlige Tilvækst blot 1 060 000 Tons, men steg atter under de 5 Aar, som udløb med 1890, til gennemsnitlig 1 571 000 Tons, for saa igjen under de nærmest følgende 3 Aar at gaa ned med 361 000 Tons aarlig. Undersøges de modsvarende Opgaver fra andre Lande, viser Forholdet sig der ikke at være stort bedre. Den seneste hidhørende Statistik fra Rusland, Tyskland, Frankrig, Spanien, Italien og de Forenede Stater viser en ligesaa betydelig Nedgang i Skibsfartens Omfang, medens der inden de skandinaviske Lande og Holland er indtraadt en saa ubetydelig Stigning, at det nærmest maa betragtes som Stilstand. Den her anførte Tilstand inden Skibsfartsindustrien er naturligvis Resultatet af en modsvarende nedadgaaende Bevægelse ved Ind- og Udførsel inden Verdens vigtigste Omsætningscentre.

Til Trods for denne mærkelige Foreteelse inden Verdenshandelen under de seneste Aar, er den for sammes Behov tilgængelige Tonnage ikke alene ikke gaaet ned, men viser tværtimod en betydelig Forøgelse. Medens saaledes Handelsflaadens Tonnage inden 14 af de fornemste søfartsdrivende Lande mellem 1890 og 1893 steg fra $21\frac{1}{2}$ til $22\frac{1}{2}$ Million Tons, forøgedes den britiske fra 9 688 000 til 10 305 000 Tons. Disse Tal giver dog ikke, i og for sig, en fuldt korrekt Forestilling om denne Tilvækst; thi Dampskibstonnagen inden de nævnte Lande øgedes under samme Tidsrum med 929 000 Tons, medens Forøgelsen for Storbritanniens Vedkommende alene gik op til 735 000 Tons, modsvarende, lavt regnet, en Fragtevn af 2 205 000 Tons. Følgelig har den effektive, for Verdenshandelen tilgængelige Skibstonnage mellem Aarene 1890 og 1893 vundet en betydelig Forøgelse, medens Verdenshandelen selv ingenlunde samtidig hermed kan fremvise nogen modsvarende Udvikling.

Fragtmarkedet under 1894 har, hvad for det første Seilskibene angaar, i Almindelighed fremdeles været særdeles tilfredsstillende for Rederierne, og Fler-tallet af Fartøier opgives at have givet lidet eller intet Overskud. Der meddeles saaledes fra Newcastle, at Kulfragterne i Tynefloden har været lavere end nogensinde tidligere og noteredes med 1 sh. à $1\frac{1}{3}$ pr. Ton under de i 1893 gjældende Satser. Lignende Klager høres ogsaa fra Grimsby med Hensyn til Fragterne for Trælast fra Østersøen. Alene Vicekonsulen i Liverpool fremholder, at den norske Fragtfart til nævnte Havn kvalitativt har været bedre end under 1893, hvorimod Farten fra Sverige siges at have givet et ikke ubetydelig slettere Resultat. At imidlertid selv, under de nuværende trykkede Forhold, med klog Beregning befragtede og omsorgsfuldt behandlede Seilskibe kan give et tilfredsstillende Udbytte, fremgaar af den Aarsberetning, som er bleven offentliggjort betræffende Fartresultatet for fire saadanne Fartøier paa tilsammen 3 715 Tons, som tilhører det engelske Selskab „The Han-nevig Shipping and Trading Company“, men har seilet under norsk Flag. Dette Selskab har nemlig havt et Nettoudbytte af £ 1 701—3—8, efter Fra-

drag af Drifts- og Assuranceomkostninger m m, hvad der har tilladt en Uddeling til Aktionærerne af 10 ⁰/₀, hvorhos 5 ⁰/₀ er afskrevet paa Fartøiernes bogførte Værdi.

I de her anførte og dermed ligeartede Forhold turde ogsaa Grunden kunne søges til den hos engelske Kapitalister raadende Tilbøielighed til med Omgaaen af gjældende Lov, at lade de af dem indkjøbte Fartøier seile under norsk Flag. Generalkonsulatet har ogsaa i sidste Aarsberetning paapeget, hvad Ulemper og Resiko der herved kan opstaa for Statsstyrelsen.

Betræffende Fragtmarkedet for Dampskibe gjengives følgende efter den af Messrs Angier Brothers hersteds offentliggjorte Rapport:

Aarets Begyndelse viste et svagt Forsøg paa at drive Fragterne og Pri-serne paa Dampskibe i Veiret, støttet paa Udsigten til betydelige Nybygninger for Orlogsflaadens Behov og derigjennem forøget Virksomhed ogsaa inden private Værksteder. Denne opgaaende Bevægelse blev dog af kort Varighed, allerede ved Udgangen af Januar indtraadte en Reaktion, som medførte under Resten af Aaret uafbrudt vedvarende lave Fragter og nedadgaaende Værdi paa den deri engagerede Kapital. Uden Tvivl udøvede alligevel det nævnte Forsøg en betydelig Indflydelse gennem den deraf foranledigede Forøgelse i ny Tonnage. Udover Høsten indtraadte der vistnok øget Fragtfart og dermed i nogen Grad høiere Fragter; men de under Aaret i dets Helhed optjente Fragter gav dog lidet eller intet virkeligt Udbytte, lidet overstigende Driftsomkostningerne og langt fra tilstrækkeligt til at dække den ved Slitage forårsagede Værdiforringelse. Redernes Forhaabningsfuldhed synes derfor at være noget nær ube-grænset, naar de efter 5 Aars resultatløs Virksomhed viste en lige rastløs Energi, og Beløbet af ny, under Bygning værende eller bestilt Tonnage, gjør en lang Vedvaren af det for Tiden raadende Tryk mer end sandsynlig, men indeholder paa samme Tid en kraftig Hensko mod forøgede Udgifter for transatlantiske Transporter.

Med Hensyn til Forholdet inden de forskellige Retninger af Handelsomsætningen bemærkes, at de fra Storbritannien og Kontinentet udgaaende Skibninger gennemgaaende har været utilfredsstillende, medførende større eller mindre Tab, som kun ufuldstændig blev erstattede gennem Returfragter. Canada og de forenede Stater bød mindre Sysselsættelse end vanlig, knapt nok tilstrækkeligt for de talrige og stadig øgede regulære Linjer, samt til noget lavere Fragter end under det nærmest foregaaende Aar.

De vestindiske Skibninger levnede ikke nogen Plads for tilfældigt fragtsøgende Dampskibe, men muliggjorde dog for de regulære Linjer en Fortsættelse af Virksomheden, om end til lave Fragter. Med Sydamerika har Handelsomsætningen været større end før, uagtet Borgerkrigen i Brasilien under nogle Maaneder virkede hæmmende. Laplata-Staterne gav temmelig jævn Sysselsættelse for en stor Flaade baade af regulære og tilfældige Dampskibe under saagodtsom hele Aaret. Denne Fragtfart udvikles stadig mere til en af de vigtigste for Dampskibe. Fra Sydamerikas Vestkyst skibedes ogsaa den sædvanlige Mængde af Gjødningstoffer, og der fandtes samtidig Anledning til Kystfart. De Forenede Staters Vestkyst og britisk Nordamerika sysselsatte, foruden de regulære Linjer, nogle faa Damp- og Seilskibe. Fra de britiske Besiddelser ved det Stille Hav er Vareomsætningen steget, og Dampskibe forsynede med Afkjølingsrum er fremdeles livlig efterspurgt; derimod har Udførselen af Uld og Korn fra Australien ikke helt ud kunnet fylde det derfor bestemte Lasterum. Kina og Japan viste ikke under nogen Del af Aaret Overflod paa Tonnage, og gennem Overenskomster mellem europæiske og amerikanske Rederier er det lykkedes omtrent uden Afbrydelse at holde Fragtsatserne oppe paa et lønnende

Niveau. Krigen mellem de tvende Lande har skaffet et betydeligt Antal fragtsøgende Dampskibe lønnende Sysselsættelse under de seneste Maaneder, hvorhos ikke faa saadanne af høiere Klasse ere blevne afhændede. Naar disse Fientligheder ophører, kommer uden Tvivl et Antal af de i Maanedsbefragtning engagerede Dampskibe til at blive ledige; men samtidig hermed vil ogsaa den nuværende Afbrydelse af Kystfarten mellem Kinas Havne være til Ende. Fra Philippinerne, Java, Straits Settlements, Birma og Indien har der under Aaret forekommet en temmelig betydelig Fragtfart baade til Europa og Amerika, ligesom ogsaa adskillig Kystfart, uden at dog de betingede Fragter i de fleste Tilfælde naaede noget lønnende Niveau, hvorhos de uafbrudt vexlende Kurser havde en skadelig Indflydelse. Det Sorte Hav og Azowske Hav har budt betydelig Sysselsættelse, som i det Hele, særlig mod Aarets Slutning, gav noget Udbytte udover Omkostningerne. Fra Donau har Exporten været mindre end vanlig; men de med Indlastningen forenede og andre Omkostninger er blevne reducerede. Inden Middelhavet og Østersøen var Fragtfarten visselig efter Ønske, hvad Omfang angaar; men det økonomiske Resultat var utilfredsstillende. Dampskibenes Driftsomkostninger har vist nogen, om end ringe, Nedgang, ligesaa Assurancepræmierne for nye Dampskibe. Provianten har været billig og Besætningernes Hyrer rimelige. Kun paa meget faa Pladse har der derimod fundet nogen Reduktion Sted i Havneudgifterne.

Inden den herværende Lovgivning har det nu i flere Aar førte Korstog mod Søfartsindustrien uhindret været fortsat.

Skibsfarten paa britiske Havne fordeler sig som følger:

Skibsfart med Udlandet.

Med Ladning ankomne	britiske Fartøier	22 726 548 Ton
" " "	udenlandske "	8 414 578 "
		tilsammen 31 141 126 Ton

Med Ladning afgaaede	britiske Fartøier	26 682 883 Ton
" " "	udenlandske "	9 094 849 "
		tilsammen 35 777 732 Ton

Ialt komne og afgaaede		66 918 858 Ton
mod i 1893		61 748 187 "
" og " 1892		63 473 694 "

Den indenrigske Søfart.

Med Ladning ankomne	britiske Fartøier	30 922 514 Ton
" " "	udenlandske "	175 888 "
		tilsammen 31 098 402 Ton

Med Ladning afgaaede	britiske Fartøier	29 845 714 Ton
" " "	udenlandske "	172 969 "
		tilsammen 30 018 683 Ton

Ialt ankomne og afgaaede		61 117 085 Ton
mod i 1893		58 903 693 "
og " 1892		56 676 485 "

De udenlandske Fartøier, som i 1894 besøgte britiske Havne, fordeler sig paa de forskjellige Lande, saaledes som nedenfor er anført. Til Sammenligning hidsættes ogsaa de modsvarende Tal for de tvende nærmest foregaaende Aar:

Med Ladning ankomne Fartøier.

Nationalitet	1894	1893	1892
Tons	Ton	Ton	Ton
Norske	2 267 267	2 152 571	2 361 918
Hollandske	1 072 802	1 004 229	1 001 659
Tyske	1 042 285	985 419	1 120 201
Svenske	878 839	798 810	844 062
Danske	642 514	552 994	635 389
Franske	631 882	606 197	580 584
Spanske	577 667	556 298	538 594
Belgiske	403 378	394 773	392 612
Russiske og finske	297 933	283 279	284 686
Forenede Staters	269 350	234 463	95 088
Italienske	172 454	142 114	179 707
Østerrigske	69 895	60 976	59 785
Græske	60 241	23 984	46 509
Portugisiske	21 799	31 842	28 317
Andre Landes	6 272	5 747	4 691
tilsammen	8 414 578	7 833 696	8 173 802

Med Ladning afgaaede Fartøier.

	1894	1893	1892
Tyske	1 844 466	1 749 562	1 878 838
Norske	1 681 415	1 546 695	1 578 312
Hollandske	1 059 942	1 013 974	1 014 739
Danske	950 550	832 665	895 472
Svenske	932 863	805 752	860 997
Franske	798 590	760 583	801 799
Belgiske	449 711	449 301	426 512
Spanske	441 067	472 306	528 204
Russiske og finske	241 056	223 726	236 331
Forenede Staters	235 618	211 366	85 802
Italienske	188 767	152 880	272 326
Græske	127 555	97 731	146 984
Østerrigske	95 258	94 732	87 504
Portugisiske	30 509	34 379	38 411
Andre Landes	17 682	11 029	27 869
tilsammen	9 094 849	8 456 681	8 880 100

Lægger man sammen de med Ladning ankomne og afgaaede norske Fartøier, viser det sig, at Fragtfarten med disse gik op til i 1894 3 948 682 Ton, mod i 1893 3 699 266 Ton og i 1892 3 940 230 Ton.

Fragtfarten med svenske Fartøier i 1894 udgjorde 1 811 702 Ton, mod i 1893 1 604 562 Ton og i 1892 1 705 059 Ton.

Som heraf fremgaar, er den Nedgang, der paa dette Omraade i 1893 rammende baade den norske og den svenske Handelsflaade, bleven erstattet under sidstforløbne Aar, og Norge indtager fremdeles den første Plads blandt de fremmede Nationer, som driver Fragtfart paa Storbritannien; Sverige er Nummer 4.

Vareudvexlingen mellem britiske Havne samt Norge er bleven udført ved de forskjellige Nationers Fartøier, saaledes som fremgaar af nedenstaaende Opgaver:

Fartøiernes Nationalitet	Fra Norge	Til Norge	Tilsammen
	Tons	Tons	Tons
Norske	932 333	683 719	1 616 052
Britiske	206 320	221 726	428 046
Svenske	25 905	15 773	41 678
Danske	30 627	2 840	33 467
Tyske	7 979	8 394	16 373
Russiske og finske	6 319	7 597	13 916
Hollandske	1 882	3 503	5 385
Franske		775	775
Spanske		227	227
	tilsammen 1 211 365	944 554	2 155 919
	mod i 1893 1 200 254	866 265	2 066 519
	og i 1892 1 283 800	881 267	2 165 067

Af en under sidstforløbne Aar af Board of Trade til Parlamentet afgiven Indberetning betræffende „den britiske Handelsflaades Fremgang“ har man troet at burde indtage følgende statistiske Opgaver, til yderligere Belysning af den Udvikling, Norges og Sveriges Skibsfart kan opvise, og den Stilling, samme for Øieblikket indtager sammenlignet med andre søfartsdrivende Nationers.

Tonnage af Seil- og Dampskibe, ind- og udklarerede med Last eller i Ballast i britiske og irlandske Havne under hvert af de nedenfor anførte Aar.

	1860 Ton	1870 Ton	1880 Ton	1890 Ton
Britiske	13 914 922	25 072 180	41 348 984	53 973 112
Andre Landes	10 774 309	11 568 002	17 387 079	20 310 757
Af de sidstnævnte var				
Norske	1 456 764	2 774 348	4 051 768	5 000 801
Svenske	449 507	684 729	1 508 821	1 575 812
Heraf Dampskibe	1860	1870	1880	1890
Britiske	4 186 620	13 341 058	30 976 037	47 020 297

Andre Landes . . .	780 853	1 730 273	6 217 905	12 663 234
Af sidstnævnte var				
Norske	18 115	28 517	201 897	1 169 550
Svenske	16 165	63 166	650 973	885 017

Tonnage af Seil- og Dampskibe, ind- og udklarerede med Last i
britiske og islandske Havne under Aarene

	1860	1870	1880	1890
Britiske	12 119 454	22 243 039	35 885 868	46 406 250
Andre Landes . . .	8 718 464	9 381 641	13 793 082	16 429 825
Af sidstnævnte var				
Norske	948 212	1 975 575	2 914 407	3 792 739
Svenske	366 700	591 985	1 310 707	1 448 559

Heraf Dampskibe

Britiske	3 976 852	11 825 001	27 052 131	42 127 266
Andre Landes . . .	728 164	1 551 640	5 071 925	10 328 494
Af sidstnævnte var				
Norske	18 115	27 952	138 276	917 105
Svenske	16 165	62 556	593 175	826 692

Antal Sømænd ombord i

britiske Fartøier .	171 592	195 962	192 972	213 374*)
hvoraf				
britiske Undersaatter	157 312	177 951	169 692	186 147
Udlændinger . . .	14 280	18 011	23 280	27 227
Procent af Udlændinger . . .	9.0 0/0	10.1 0/0	13.72 0/0	14.63 0/0

Antallet af udenlandske Sømænd, som farer med britiske Handelsfartøier, er i stadig Stigning og turde for nærværende gaa op til omkring 17 0/0 af Besætningerne. Nøiagtig Opgave over, hvormange af disse er Nordmænd og Svensker, har man ikke kunnet erholde; men af en i ovenanførte Beretning indtagen Opgave over Forholdet ombord i et mindre Antal navngivne, i transatlantisk Fart sysselsatte Fartøier, fremgaar, at paa 29 Seilskibe gik Besætningerne i 1880 op til 735 Mand og i 1890 til 629 Mand; af de førstnævnte var 162 Udlændinger, hvoriblandt 23 Nordmænd og 33 Svensker. Af Besætningerne i 1890 var 138 Udlændinger, hvoriblandt 39 Normænd og 30 Svensker. Paa 32 Dampskibe var Besætningernes Antal i 1880 2 449 Mand, hvoraf 133 var Udlændinger, deriblandt 16 Normænd og 18 Svensker; de samme Dampskibe havde i 1890 en Besætning af 2 461 Mand, hvoraf 78 Udlændinger, deriblandt 12 Nordmænd og 17 Svensker. Af de her anførte Talopgaver kan man dog ikke drage nogen sikker Slutning med Hensyn til Antallet af de i den britiske Handelsmarine ansatte Nordmænd og Svensker.

*) Heri ikke iberegnet Lascarer og andre Asiater, hvis Antal i 1890 gik op til omkring 23 000 Mand.

Tab af Fartøier ved Forlis eller anden Ulykkeshændelse.
De hos Lloyds førte Opgaver herover viser for sidste Decennium følgende Tal:

Aar	Seilskibe			Dampskibe			Ialt
	Britiske	Andre Landes	Ialt	Britiske	Andre Landes	Ialt	
1885	689	771	1 460	390	146	536	1 996
1886	809	721	1 530	375	168	543	2 037
1887	648	773	1 421	401	203	604	2 025
1888	617	778	1 395	415	209	624	2 019
1889	477	617	1 094	366	208	574	1 668
1890	480	703	1 183	393	282	675	1 858
1891	591	679	1 270	447	276	723	1 993
1892	458	565	1 023	353	260	613	1 636
1893	537	739	1 276	405	273	678	1 954
1894	505	671	1 176	460	245	705	1 881

Antallet af de under samme Tidsrum indtrufne totale Forlis af britiske Fartøier og derved foraarsagede Tab af Menneskeliv har ifølge Opgaverne fra Board of Trade udgjort:

Forliste Fartøier				Antal Omkomne med			
	Antal		Tonnage				Ialt
	Seilskibe	Dampskibe	Seilskibe	Dampskibe	Seilskibe	Dampskibe	
1885	774	166	172 592	114 777	1 025	599	1 624
1886	864	168	191 354	96 421	1 098	474	1 572
1887	752	163	183 452	95 387	1 430	1 574	3 004
1888	679	138	147 636	91 943	1 119	528	1 647
1889	543	123	133 100	68 622	941	1 126	2 067
1890	599	146	133 675	110 408	918	579	1 497
1891	709	166	127 029	103 706	963	1 125	2 088
1892	632	136	147 554	95 203	1 162	1 206	2 368
1893	577	131	115 727	79 672	966	530	1 496
1894	486	144	90 805	185 688	763	1 289	2 052

Betræffende Livsfarligheden inden de forskjellige Stillinger giver den af henværende Arbejdsdepartement udgivne „Labour Gazette“ adskillige Oplysninger af stor Interesse, hvorefter man skal tillade sig at anføre følgende:

Under de første 9 Maaneder af 1894 omkom inden Storbritannien og Irland

af	381 626	Jernbanebetjente	349	eller	0.09 %
„	718 747	Grubearbejdere	880	„	0.12 „
„	3 270 835	Fabrikarbejdere	319	„	0.03 „
„	240 974	Sømænd	1 759	„	0.73 „

For hver omkommen Fabrikarbejder omkom altsaa, i Forhold til det samlede Antal, 3 Jernbanebetjente, 4 Grubearbejdere og ikke mindre end 24½ Sømænd.

Betræffende de forenede Rigers Skibsfart paa dette Generalkonsulats Distrikt — England, Irland og Kanaløerne — meddeles efterfølgende Redegjørelse, affattet i Overensstemmelse med de gjældende Forskrifter. (Se Tabel ovenfor pag. 289 og 290.)

Af de for norsk Regning indkjøbte og i Generalkonsulatets Protokol over udfærdigede Nationalitetsbeviser var der

7	Dampskibe af Staal, nybyggede, paa	10 231	Tons
2	" " " ældre, " "	2 497	"
9	" " Jern " " "	7 414	"
4	Seilskibe " " " " "	3 084	"
31	" " Træ " " "	23 674	"

og havde de sidstnævnte 46 Fartøier følgende Alder:

Dampskibe: 1 29 Aar, 1 27 Aar, 1 24 Aar, 1 22 Aar, 1 16 Aar, 1 15 Aar, 1 14 Aar, 1 12 Aar, 1 11 Aar, 1 9 Aar, 1 2 Aar.

Seilskibe: 1 36 Aar, 1 32 Aar, 1 31 Aar, 4 30 Aar, 1 29 Aar, 1 28 Aar, 2 26 Aar, 3 25 Aar, 3 24 Aar, 2 22 Aar, 1 21 Aar, 2 20 Aar, 2 18 Aar, 3 17 Aar, 2 16 Aar, 2 15 Aar, 3 11 Aar, 1 4 Aar.

Nedenstaaende Tal viser Omfanget af Norges Skibsfart paa London Generalkonsulatdistrikt 1894, sammenlignet med det nærmest foregaaende Aar:

	1893		1894		Forøgelse		Formindskelse	
	Antal	Tons	Antal	Tons	Antal	Tons	Ant.	Tons
Ankomne Fartøier								
Med Ladning. . . .	4 087	1 876 136	4 286	1 909 087	199	32 951		
I Ballast	1 424	698 286	1 567	752 872	143	54 586		
Tilsammen	5 511	2 574 422	5 853	2 661 959	342	87 537		
Afgaaede Fartøier								
Med Ladning. . . .	2 284	1 322 034	3 310	1 468 169	486	146 135		
I Ballast	2 666	1 252 828	2 632	1 275 099		22 271	28	
Tilsammen	5 490	2 574 862	5 948	2 743 268	458	168 406		
Den samlede Skibsfart	11 001	5 149 284	11 801	5 405 227	800	255 943		
Bruttofragter med ankomne Fartøier .	£ 1 321 732		£ 1 488 299		£ 166 567			
afgaaede do. . . .	" 707 952		" 713 428		" 5 476			
Tilsammen	£ 2 029 684		£ 2 201 727		£ 172 043			

Skibsfarten paa Løndons Havn stiller sig saaledes (ballastede Fartøier ikke medregnede):

	1892		1893		1894	
	Antal	Tons	Antal	Tons	Antal	Tons
Norske Fartøier.						
Ankomne	937	503 460	890	463 903	924	456 271
Afgaaede	101	52 566	89	43 280	148	62 498
tilsammen	1 038	556 026	979	507 183	1 072	518 769
Svenske Fartøier.						
Ankomne	358	236 013	323	229 866	295	221 691
Afgaaede	166	120 596	152	118 213	147	123 167
tilsammen	524	356 609	475	348 079	442	344 858
For begge Lande						
tilsammen	1 562	912 635	1 454	855 262	1 514	863 627

Af norske Skibe er udklarerede fra de forskjellige engelske Havne:

London, 960, 484 108 Tons. Amble, 72, 22 124. Appledore, 5, 1 247. Barrow, 39, 26 445. Belfast, 60, 38 944. Berwick, 12, 2 928. Blyth, 494, 181 943. Boston, 71, 18 259. Bridgwater, 17, 3 587. Bristol, 92, 49 082. Cardif, 477, 298 019. Cork, 34, 19 315. Cowes, 4, 933. Dartmouth, 1, 335. Douglas, 8, 1 505. Dover, 13, 3 386. Dublin, 59, 43 235. Dundalk, 2, 735. Exeter, 8, 2 118. Falmouth, 8, 2 862. Fleetwood, 121, 60 827. Fowey, 24, 6 152. Galway, 3, 1 275. Gloucester, 56, 40 417. Goole, 112, 43 538. Grimsby, 296, 126 360. Guernsey, 7, 1 392. Hartlepool, 235, 87 242. Harwich, 9, 3 418. Hayle, 1, 215. Hull, 272, 109 060. Ipswich, 20, 5 274. Jersey, 12, 2 599. Limerik, 11, 9 608. Littlehampton, 11, 2 610. Liverpool, 320, 190 350. Llanelly, 16, 4 010. Londonderry, 15, 6 197. Lowestoft, 38, 9 802. Lynn, 35, 11 124. Manchester, 32, 13 702. Maryport, 4, 1 983. Middelsbro, 202, 81 099. Milford, 11, 3 842. Newcastle, 742, 358 944. Newhaven, 25, 7 886. Newport, 154, 99 507. Newry, 7, 5 570. Padstow, 2, 330. Penzance, 18, 5 412. Plymouth, 76, 29 286. Poole, 32, 7 625. Portsmouth, 26, 10 123. Port Talbot, 11, 2 899. Ramsgate, 27, 5 145. Rochester, 38, 13 341. Rye, 3, 422. Scarborough, 20, 3 401. Seaham, 19, 2 932. Shoreham, 49, 11 809. Sligo, 4, 1 407. Southampton, 54, 23 159. Sunderland, 146, 55 022. Swansea, 84, 38 833. Teignmouth, 8, 1 869. Truro, 12, 6 416. Waterford, 13, 8 243. Weymouth, 7, 2 345. Wisbech, 9, 2 988. Yarmouth, 63, 15 148. Tilsammen 5 948, 2 743 268 Tons.

Paa norske Skibe paamønstrede 5 375, afmønstrede 5 686 og rømte 371 Mand. I 1893 rømte 518, 1892 583 Mand.

Antallet af syge, skibbrudne og nødlidende, som er blevne hjemsendte gjenem eller har modtaget anden Understøttelse fra Generalkonsulatet eller under samme hørende Vicekonsuler, og for hvem Regninger er indsendte til vedkommende norske eller svenske Myndighed, har udgjort:

		1894	1893	1892
Norske . . .	Undersaatter	726	698	526
Svenske . . .	„	157	160	141
Andre Landes	„	25	38	29
tilsammen		908	896	696

Ved Sømandsanvisninger er i 1894 opsparede Hyrebeløb blevne hjemsendte med følgende Beløb til Norge:

Indbetalt ved: Generalkonsulatet 30, £ 279.14.0. Vicekonsulatet i Cardiff 6, £ 31.17.0, Hull 4, £ 31.10.0. Tilsammen 40, £ 343.1.0 mod i 1893 48 £ 566.0.0 mod i 1892 44 £ 482.10.0.

Generalkonsulatet har modtaget og til vedkommende Myndigheder hjemsendt Efterladenskaber efter, hovedsagelig i britisk Skibstjeneste, afdøde norske Sømænd med følgende Beløb:

1894 110, £ 988.5.6 mod i 1893 89, £ 584.4.5 mod i 1892 110, £ 1 110.1.4.

Desuden er i 1894 gjennem Generalkonsulatet og underliggende Vicekonsulater bleven hjemsendt Efterladenskaber, alene bestaaende af Effekter, efter 28 norske Sømænd.

„Scandinavian Sailors Temperance Home“ — det skandinaviske Sømåndshjem — har i 1894 gennemsnitligt havt et dagligt Besøg af 116 Mand, foruden tilfældige Besøgende. Hjemmets fortjenstfulde Virksomhed er stadig gaaet fremover under den samme selvopofrende og nidkjære Ledelse som hidtil, og Virksomheden har derhos udstrakt sig udover denne Institutions egentlige Maal — Varetagelse af Sømændenes Bedste — til talrige Landsmænd, som af en eller anden, som oftest selvforskyldt, Aarsag er komne i Nød, og som der med aldrig svigtende Beredvillighed har fundet Hjælp i Raad og Daad, i de fleste Tilfælde uden at nogen Godtgjørelse har kunnet paaregnes for de dermed forbundne materielle Opofrelser.

Af de Hjemmet besøgende Sømænd deponeredes dersteds under 1894 £ 17 889.2.0, hvoraf ikke mindre end £ 11 819.19.6 gjennem dets Forsorg remitteredes til Sømændenes Slægtninge eller vedkommende Sparebanker.

Det herværende, ligeledes velledede, engelske „Sailors' Home“, er i 1894 bleven besøgt af 276 norske og 256 svenske Sømænd.

Blandt de herværende talrige Velgjørenhedsselskaber har nedennævnte i større Omfang udstrakt sin Virksomhed ogsaa til norske og svenske Nødlidende:

„Scandinavian Benevolent Society“, som udelukkende har til Formaal at hjælpe her bosatte eller London tilfældig besøgende Nordmænd, Svensker og Danske, har, dels i aarlige Pensioner, dels som tilfældig Understøttelse, til 186 Personer uddelt kontant £ 303.18.2 samt derhos 1 248 Madbilletter og 1 116 Adgangskort til Natteherberger, medførende en Udgift af £ 56.12.5. Den her anførte Understøttelse fordeler sig paa de tre Nationer saaledes, at

100 Svensker	erholdt £	175.14.4
38 Nordmænd	„	63.14.9
49 Danske	„	121.1.6

eller tilsammen £ 369.10.7

hvorhos man gjennem velvillig Imødekommenhed fra Rederifirmaerne Ångfartygsbolaget Thule i Gøteborg, Det forenede Dampskibsselskab i Kjøbenhavn og Messrs. Ths. Wilson, Sons & Co. i Hull har opnaaet fri Hjemreise til Fædrelandet for 45 Svensker, 12 Danske og 10 Nordmænd. Selskabets Kapital udgjorde ved Aarets Udgang £ 1 730.4.1. Da den af Selskabet antagne Sekretær nu oppebærer en Løn af £ 52.0.0 aarlig, og de øvrige Omkostninger gaar op til omkring £ 25, vil det sees, at disse Udgifter overstiger Renteindtægten af Selskabets Kapital, hvorfor Selskabet for at opretholde sin Virksomhed udelukkende er henvist til de Gaver, der maatte tilflyde samme.

Af „Society of Friends of Foreigners in Distress“ er faste Pensioner tildelt 7 Svensker med £ 71.0.0 (gjennem Legationsprædikant Palmers Indflydelse øget i 1895 til 8 Pensioner paa tilsammen £ 84), hvorhos tilfældig Understøttelse er bleven ydet Landsmænd, uden at Beløbet imidlertid kjendes. Dette Selskab eier en Formue af £ 16 931.8.10, og Beløbet af Gaver til Selskabet udgjorde under 1894 £ 2 279.19.3, hvoraf fra Nordmænd £ 9.9.0 og fra Svensker £ 8.8.0.

Af Ulrika Eleonora Kirkens Midler er under samme Aar uddelt til nødlidende Nordmænd £ 46.8.6 og til Svensker £ 35.16.9.

I Sømmandshospitalet i Greenwich har under 1894 93 norske og 90 svenske Sømænd nydt fri Forpleining. I det herværende tyske Hospital nød 23 Nordmænd og Svensker gratis Kur og Pleie, og i det franske Hospital har ligeledes været indtaget en Del, i sammes Nærhed bosatte, Landsmænd, hvis Antal dog endnu ikke kjendes.

Antallet af de fra Generalkonsulatet afgaaede Skrivelser (Cirkulærer til Vicekonsulerne ikke medregnede) udgjorde:

	1894	1893	1892
Til Udenrigsdepartementet	189	188	182
- Kommers Kollegium .	415	384	407
- Indre Departementet .	914	907	866
- Vicekonsuler, andre Myndigheder og Pri- vatpersoner . . .	4 778	4 872	4 679
tilsammen	6 296	6 351	6 134

Antallet af indløbne Skrivelser udgjorde:

i 1894	5 622
- 1893	5 535
- 1892	5 533

hvortil kommer et betydeligt Antal til Generalkonsulen privat adresserede og af denne Grund ikke journaliserede Breve, som indeholder Generalkonsulatet vedkommende Opdrag.

Af Generalkonsulatet er modtaget og videre besørget følgende Antal Breve — andre Postforsendelser ikke medregnet — adresserede til Førere og Besætninger paa norske og svenske Fartøier, ligesom til andre Landsmænd, som paa Gjennemreise opholder sig i London:

I 1894 24 462, mod i 1893 25 254 og i 1892 27 702.

Handels- og Søfartslovgivning.

Ligesom under næstforegaaende Aar har det merkantile Lovgivningsarbejde i 1894 havt et forholdsvis ubetydeligt Resultat. Af Interesse ogsaa for Udlandet er dog følgende:

„The Merchant Shipping Act 1894“ udgør en Kodifikation, paa 748 Paragrafer, af 24 forskellige ældre „Merchant Shipping Acts“ tilligemed en Række andre Love af ligeartet Indhold, hvorigjennem en værdifuld Lettelse er opnaaet til Opsøgning og Tolkning af de til Skibsfartens Regulering og Kontrol fra Tid til anden udfærdigede Lovbestemmelser:

Næst derefter i Betydning turde komme „The Sale of Goods Act“, hvilken, skjønt udfærdiget under 1893, først Aaret efter traadte i Kraft, og som ligeledes udgør en Kodifikation af ældre Bestemmelser, betreffende Salg af Løssøre, og hvad dertil hører, Oprettelse af Kontrakt om eller Pantsættelse af saadant, dets Belæggelse med Arrest under Transitforsendelser etc.

„The Diseases of Animals Act“, betreffende Foranstaltninger til Forebyggelse af smitsomme Husdyrsygdomme, har søgt i én enkelt Lov, paa 79 Paragrafer, at samle de Forskrifter, som findes i 8 forskellige foregaaende „Acts“ om samme Emne, hvilke sidste derigjennem er blevne ophævede.

Ogsaa blandt de ved Landets Domstole afgjorte Retsspørgsmaal har, saavidt de offentliggjorte og til Generalkonsulatets Kundskab komne Referater derom giver Besked, kun forholdsvis faa været af almindeligere eller mere speciel Interesse. Af saadanne bør dog følgende nævnes:

Arvingerne efter en under Reise ved Drukning omkommen Sømand, sagsøgte Rederiet af det Fartøj, ombord i hvilket Ulykkeshændelsen indtraf, for Betaling af Skadeserstatning, dels af den Grund, at Sømandens Død skulde være forarsaget gennem Førers Unndladelse af at anbringe Stængsel for en Aabning i Rælingen, dels ogsaa fordi Fartøjet gennem nævnte Unndladelse ifølge gjældende Lov var usødygtigt. Vedkommende Domstol fandt imidlertid, at, da baade Fører og Sømand havde Ansættelse hos et og samme Rederi, dette ikke kunde gjøres ansvarligt ligeoverfor den ene af disse Tjenere for den andens Ugatsomhed, ligesom at Fartøjet, da Rederiet bevislig havde anskaffet det omhandlede Stængsel, ikke kunde ansees at være bleven usødygtigt gennem Skipperens Unndladelse af at sætte Stængslet paa dets Plads.

I en Søforsikringssag faldt der Dom for, at Forsikring af Jernvarer ikke berettigede til Krav paa Erstatning ogsaa for de Kasser, hvori Jernvarerne var indpakkede; i en lignende Sag blev det afgjort, at Losning af Gods og dets Undersøgelse. forinden det atter indlastes, for at bringe i Erfaring, om det har lidt nogen Skade, ikke indbefattes i den Erstatning, som kan forlanges i Henhold til den i Forsikringskontrakten, almindelig forekommende Klausul om „sue and labour“.

Det øgede Forbrug af Kul, som er opstaaet derved, at man ved Hjælp af Fartøjets egen Maskinkraft har søgt at bringe et strandet Dampskib flot, er ved Dom erklæret at være Gjenstand for Gross-Havari, „general average“.

Mindeligt Opgjør mellem et Forsikringsselskab og den Mægler, som repræsenterer den Forsikrede, er bleven erklæret ikke at betage denne Retten til fuldt Opgjør af Selskabet.

I tvende forskellige Tilfælde er Banker, som har modtaget til Indkassering stjaalne og med falsk Endossement forsynede Vexler og har udbetalt til Tyven deres Beløb, af vedkommende Domstol blevne paalagte at erstatte den rette Eier disse Beløb, af den Grund, at § 82 af den her gjældende Vexellov, hvilken beskytter den Bank, som i god Tro, og uden at Værdiløsheden træder frem i Dagen,

indkasserer Vexler for Kunder, ikke ansaaes at kunne anvendes, da den Person, for hvem Indkassering skeede, ikke i Virkeligheden var en saadan Kunde, men en for Banken fremmed Person.

Tolkningen af de i Fraktoverenskomster indtagne Bestemmelser om Liggedage — „demurrage“ — hvilke giver Anledning til saa mange Retstvister, har modtaget et yderligere Bidrag gjennem en høiere Instans afsagt Dom, hvorefter der med Udtrykket „Løbedage“ — „running days“ i lignende Fragtaftaler bør forstaaes Kalenderdag, og ikke blot en Tid af 24 Timer, men at, ihvorvel Del af en Dag maa ansees for fuld Dag med Hensyn til Liggedage, kan dog ikke en Del af den første Lossedag beregnes som hel Dag, saafremt Parterne ikke derom har truffet særskilt Overenskomst.

Næringsveie.

Betræffende forskjellige Industrigrene, hvis Produkter indtager en fremtrædende Plads i Handelsomsætningen mellem Norge og Sverige samt Storbritannien og Irland, meddeles nedenfor en Del Opgaver af mere almindelig Interesse, i den Udstrækning saadanne Opgaver har været tilgængelige.

Trævarer.

Mængden og Værdien af den hidhørende Import under de sidste tre Aar har ifølge de af Board of Trade offentliggjorte Opgaver udgjort:

Huggen Træløst.

Fra	1894		1893		1892	
	Loads.	£	Loads.	£	Loads.	£
Norge . .	274 756	348 062	250 832	335 602	348 713	504 261
Sverige .	453 398	591 140	379 432	496 709	398 426	548 084
Rusland og Findland	390 438	609 566	335 317	508 755	329 114	516 969
Tyskland	228 977	490 913	216 061	524 774	288 614	668 087
Forenede Stater	91 716	438 656	142 541	597 616	165 488	669 109
Britisk Ost- indien	38 016	404 465	32 783	338 378	34 893	372 411
Britisk Nord- amerika	118 148	600 497	136 364	655 484	194 654	919 469
Andre Lande	742 607	704 428	633 558	591 425	673 177	687 460
tilsammen	2 338 056	4 187 727	2 126 888	4 048 743	2 469 139	4 885 850

Saget, høvlet eller anderledes bearbejdet Last.

Norge	464 533	1 044 004	451 772	960 519	435 830	963 905
Sverige	1 618 994	3 274 015	1 482 846	2 991 999	1 608 007	3 254 522
Rusland og						
Finland	1 557 998	3 222 784	1 301 820	2 697 920	1 316 258	2 726 105
Forenede						
Stater	444 625	1 168 467	309 195	840 243	407 854	1 133 771
Britisk Nord-						
amerika	1 263 668	2 905 573	1 119 409	2 491 639	1 211 696	2 808 767
Andre Lande	100 836	295 506	96 675	283 622	111 153	284 847
tilsammen	5 450 654	11 910 349	4 761 717	10 265 942	5 090 798	11 171 920

Stav.

Norge	25 164	55 332	24 718	52 994	25 238	55 568
Sverige	13 425	22 823	23 319	37 853	17 067	25 920
Andre Lande	93 568	462 664	83 671	421 964	93 758	512 051
tilsammen	132 157	540 819	131 708	512 811	136 063	593 539

Af den af det velkjendte Trælastfirma Churchill & Sims offentliggjorte Aarsberetning tror man at burde hidsætte følgende:

Den samlede Import af Trælast under 1894 viser, sammenlignet med Importen under de nærmest foregaaende 2 Aar, nedenstaaende Tal:

Import i 1894	Loads	7 916 458,	Værdi	£ 16 625 046
” i 1893	”	7 022 361,	”	£ 14 831 224
” i 1892	”	7 699 512,	”	£ 16 679 526

Heraf indførtes til London fra Norge

		1894.	1893.	1892.
Battens	St.	241 000	342 000	411 000
Høvlede Bord	”	7 504 000	6 663 000	5 839 000
Planker	”	18 000	51 000	37 000
	”	79 000	52 000	97 000
Ved	Favne	5 700	3 000	6 400

Fra Sverige.

Planker	St.	2 993 000	2 624 000	3 081 000
Battens	”	4 969 000	5 099 000	4 142 000
Høvlede Bord	”	10 820 000	8 086 000	7 758 000
Bjelker	”	900	600	200
Ved	Favne	42 000	34 000	47 000

Med Hensyn til Importen fra Sverige udtales:

Aarets Tilførsel af Planker var noget mindre end den gennemsnitlige; men desuagtet har langsom Afsætning medført en Forøgelse af Forraadene inden Dokkene. En stor Del af nævnte Tilførsel udgjordes dog af vanskelig afsættelig Vare, som hidsendtes for at realiseres til hvilkensomhelst Pris, og at denne

herigjennem viste en stadig nedgaaende Tendens, er naturligt. Battens er derimod importeret i større Mængde end vanlig, men har alligevel været betydelig mere letsælkelige, og om de end ikke er blevne uberørte af den nedadgaaende Bevægelse paa Markedet, har de dog altid realiseret forholdsvis bedre Priser end Planker, hvorfor ogsaa Oplagene i Dokkerne for denne Vares Vedkommende var smaa ved Aarets Udgang. Tilførselen af høvlede Bord har været usædvanlig stor og har for første Gang oversteget 10 Millioner. Efterspørgselen har imidlertid holdt jævne Skridt hermed, og Markedet har været forbausende fast. De svenske Skibninger har, hvad Kvalitet og øvrig Beskaffenhed angaar, ladet lidet tilbage at ønske og vidner om fortræffelige Anordninger i de Exporthavne, hvorfra de er blevne udskibede.

Med Hensyn til Importen fra Norge anføres sammesteds, at man maa gaa 6 Aar tilbage for at finde en lignende Tilførsel af høvlede Bord, hvilke her har fundet et udmærket Marked, da de nøjagtig svarer til Kjøbernes Fordringer.

Betræffende Aarets Prisforhold har det anseede svenske Agenturfirma Martin Olsson & Sons meddelt følgende:

Det maa indrømmes, at Resultatet af Aarets Virksomhed har været gunstigere for Exportørerne end for de herværende Importører; og særlig har de svenske Udskibere seet sig istand til at sælge saa meget af sin Tilvirkning til lønnende Priser, at de derigjennem har erholdt Erstatning for den Nedgang i Prisen paa Planker, som indtraf under sidste Høst. Prisen aabnedes i December 1893 paa Basis af £ 12.0.0, £ 10.0.0, £ 8.0.0 og £ 7.0.0 for de respektive Kvaliteter af Planker samt £ 9.5.0, £ 7.5.0, £ 6.0.0 og £ 5.5.0 for de modsvarende Kvaliteter af Battens af gode Tilvirkninger fra Nedrebotten. Efterspørgselen til disse Priser var saa god, at der tidlig i Januar besluttedes en Prisforhøjelse af 5 sh. pr. Standard for enkelte Sorter, fortrinsvis 4 og 5 Planker. Samtidig hermed traf de tre ledende Geflefirmaer Aftale om at fastholde disse Priser, hvorved de ogsaa blev staaende indtil Begyndelsen af September, og som en naturlig Følge af en saa indflydelsesrig Koalition holdt ogsaa andre Aflastere sine Noteringer paa omtrent samme Niveau. Der er al Grund til at antage, at disse Priser kunde have holdt sig indtil Sæsonens Slutning, hvis ikke Konkurrencen med en usædvanlig stor Tilvirkning af russiske Hvidehavsplanker var kommen iveien. Hos de store russiske Producenter savnedes imidlertid ethvert Samhold, og allerede tidlig paa Vaaren begyndte deres Noteringer lidt efter lidt at sænkes, indtil de ved Midtsommer var sunket udover al Proportion til Noteringerne for svenske Planker. Under disse Omstændigheder fandt adskillige udenfor Gefle-Koalitionen staaende svenske Udskibere sig nødsagede til mod Slutningen af August at gaa ind paa en saadan Reduktion i Plankepriserne, som muliggjorde Salg af en betydelig Del af deres Beholdninger. Kort Tid derefter indrømmede ogsaa de omhandlede Geflefirmaer en Nedsættelse af 15 sh. for 4 og 5 Planker, dog for sent til derigjennem at foranledige større Salg.

Den her anførte Prisnedsættelse fremkaldte naturligvis Ængstelse hos herværende Kjøbmænd, og for et Øieblik saa det ud, som om yderligere Prisfald, som Følge af en Panik, maatte imødesees; men Udskiberne indsaa snart Faren ved forcerede Salg, og saagodtsom samtlige af de mest indflydelsesrige blandt dem besluttede at lagre de forhaandenværende Beholdninger af Planker, idet de vel vidste, at Markedets endelige Stilling kom til at bero paa næste Vinters Tilvirkning, hvilken Faktor jo helt og holdent var i deres egen Haand.

Paa Londonermarkedet har de anførte tilfredsstillende Forhold i 1894 udøvet en mærkbar Indflydelse. En usædvanlig tidlig Aabning af Skibsfarten

gjorde Ende paa den gode Forretningstilstand, som raadede under Aarets første Maaneder, medens det meget efterlængtede Ophør af Tilførselen forhaledes gennem en ligesaa sen Afslutning af Skibsfarten, hvad der foraarsagede, at Skibningssæsonen i 1894 blev, saavidt vides, den længste i Mands Minde. Umiddelbart efterat de første Skibninger fra Sverige var indtrufne, blev Tilbøieligheden til forcerede Salg fremherskende, og under Indflydelse heraf gik Detailpriserne ned til et Niveau, som gav lidet, om overhovedet noget, Overskud over Importudgifterne; eftersom Aaret skred frem og de nævnte Udgifter mindskedes som Følge af lave Fragter og faldende f. o. b. Priser, faldt ogsaa Detailprisen i endnu større Grad, hvorved Importørens Stilling ingenlunde blev gunstigere end tidligere.

De betydelig forøgede og stadig tiltagende Leverancer direkte fra Fartøjerne uden forudgaaende Magasinering i Dokkerne udøver en væsentlig Indflydelse paa de ved Auktionssalg betingede Priser og de deraf dragne Slutninger betræffende Markedets Stilling. Tidligere, da en saa betydelig Del af Skibningerne til denne Havn oplagdes i Dokkerne, udgjorde Auktionsværdien af den saaledes behandlede Vare en yderst vigtig Faktor for Importøren ved Bedømmelsen af de Priser, som han kunde betale for f. o. b. Vare. Nu, da en saa stor Del af Importen leveres til Kjøberen direkte fra Fartøjet, betragtes den Rest, som opstables i Dokkerne, næsten som værende paa urette Plads, og naar den udbydes paa Auktion, beregner Spekulantens Værdi efter den, som den vilde have paa det Sted, hvor der er Behov for samme, saafremt den var bragt did direkte fra Fartøjet. Resultatet heraf er, at Prisen ved Auktionerne viser en vedblivende Tilbøielighed til at stille sig betydelig lavere end Varens virkelige Pris ved Losningen. Importørerne i London er fuldt fortrolige med dette Forhold og indretter sig derefter ved til det yderste at forøge Salgene fra Fartøjsiden; men saavel for Kjøbere udenfor London som for udenlandske Afskibere, som ser de offentliggjorte Auktionspriser, er det af Vigtighed at erindre de forandrede Vilkaar paa det herværende Trælastmarked, og at lav Pris paa magasineret Vare ofte er forenelig med fordelagtig Omsætning af Last leveret fra Skibssiden. En anden Følge af det her anførte Forhold bør ogsaa have i Erindring, nemlig at Konsignationerne af Trælast til London bliver stadig mindre fordelagtige.

Beholdningen i Londons Dokker af Planker, Battens, Bord og Stav — ikke iberegnet Importen fra Kolonierne — ved Udgangen af hvert af de nærmest foregaaende 5 Aar vil fremgaa af nedenstaaende Tal

		1894	1893	1892	1891	1890
Planker	St.	2 414 000	1 794 000	2 274 000	2 448 000	2 977 000
Battens	„	2 365 000	2 659 000	2 645 000	3 251 000	3 572 000
Bord	„	8 793 000	6 852 000	7 402 000	8 147 000	7 824 000
Bjelker	Loads	2 964	4 982	6 900	10 100	12 600
Stav	Tusinder	878	1 016	1 008	695	862

Træmasse.

Totalimporten af Raastoffe for Papirindustrien befinder sig i uafbrudt Stigning, og spiller Træmassen en stadig mere fremtrædende Rolle i saa Henseende. Saaledes udgjorde Importen under de sidste tre Aar:

	1894		1893		1892	
	Tons	Værdi i £	Tons	Værdi i £	Tons	Værdi i £
Filler . .	20 956	192 098	20 750	199 155	23 032	214 065
Esparto . .	184 910	818 116	185 450	870 431	212 967	1 029 901
Træmasse .	280 188	1 432 747	215 920	1 184 265	190 946	981 025
Andre Slags	Opgave mangler		30 358	231 119	26 367	216 314
tilsammen	?	?	452 478	2 484 970	453 312	2 441 305
Heraf er re-exporteret .	53 949	309 181	52 210	361 542	57 648	401 889

Fuldstændig Opgave over, fra hvilke Lande Aarets Import af Træmasse er hidbragt, mangler endnu; men om det tages i Betragtning at, som anført ovenfor Side 37 og 41, Importen fra Norge udgjorde 162 346 Tons samt den fra Sverige 51 998 „

eller tilsammen 214 344 Tons, indskrænker Importen fra samtlige de øvrige Kilder sig til blot 65 844 Tons eller omkring $\frac{1}{4}$ af hele det hidbragte Kvantum. Naar hertil kommer, at førstnævnte Import vedblivende befinder sig i rask Tilvækst, medens den fra andre Lande holder sig paa det nærmeste uforandret, bidrager dette til yderligere at betegne den dominerende Stilling, som Norge og Sverige indtager paa dette Omraade. Da Træmasse saaledes nu med fuld Ret kan siges at være et uundværligt Raastof for en Nødvendighedsartikkel, for hvis Brug der stadig aabner sig nye Feldter, burde man deraf kunne slutte, at Fastsættelsen af Priserne paa Verdensmarkedet væsentlig beror paa Producenternes Skjøn. Men hvor stort Forbruget end har været, synes det dog ikke at have holdt Skridt med Tilvirkningen, og trykkede Konjunkturer har været Følgen. For at rette herpaa er der, som bekendt, truffet en Overenskomst mellem de skandinaviske Fabrikanten om en Formindskelse af Produktionen med 10 %. Den Konkurrence, som man har befrygtet fra Nordamerika, antages ikke at ville blive langvarig eller af Betydning med de for Tiden gjældende Priser.

I den her offentliggjorte Toldstatistik gjøres der ingen Forskjel mellem de forskellige Slags Træmasse — vaad eller tør, mekanisk eller kemisk osv. —, mellem hvilke der dog raader betydelig Ulighed i Pris; men at dømme efter den angivne Importværdi, som i 1894 for norsk Vare udgjorde i Middeltal £ 4.5.7, og for svensk Vare £ 6.12.3 pr. Ton, synes de mere værdifulde Slags at være forholdsvis stærkest repræsenterede i Importen fra Sverige.

Papir og Pap.

Som staaende i nærmeste Forbindelse med den nys ovenfor omhandlede Industri har man troet her at burde indtage forskjellige af de for sidstforløbne

Aar til Dato offentliggjorte Detaljer betræffende Importen af den forædlede Vare, for hvis Tilvirkning Træmasse nu udgjør det vigtigste Raastof. Importen af Papir og Pap af forskjelligt Slags udgjorde under 1894:

Fra	Tryk- og Cwts.	Skrivpapir £	Andre Slags Cwts.	samt Pap £
Norge . . .	63 498	52 188	229 619	173 529
Sverige . . .	107 833	103 164	330 904	255 280
Tyskland . . .	93 544	84 888	680 814	540 379
Belgien . . .	74 255	90 404	162 149	221 213
Holland . . .	57 266	64 959	1 223 997	646 320
Andre Lande .	89 010	103 150	260 739	284 031
tilsammen	485 406	498 754	2 888 222	2 120 752
mod i 1893	385 190	435 161	2 530 456	1 878 151
„ i 1892	363 345	425 928	2 523 327	1 946 630
Af Importen under 1894 reexporteredes	21 893	24 214	67 576	54 966
hvorhos der udførtes af britisk Tilvirkning	622 236	947 689	221 008	327 859

Nedenfor hidsættes en Opgave over Importen fra Norge og Sverige af de her anførte Tilvirkninger under de sidste tre Aar:

Fra Norge.	1894		1893		1892	
	Cwts.	£	Cwts.	£	Cwts.	£
Tryk- og Skrivpapir	63 498	52 188	51 141	41 192	23 746	18 000
Andre Slags Papir .	208 138	163 034	202 655	163 685	170 296	136 605
Pap	21 481	10 495	23 394	11 234	37 169	17 936
Fra Sverige.						
Tryk- og Skrivpapir	107 833	103 164	93 005	92 239	98 320	98 475
Andre Slags Papir .	287 775	233 024	206 624	167 125	242 916	205 508
Pap	43 129	22 256	35 762	16 825	41 122	19 575

Jern og Staal

Aaret 1894 — udtales der i Tidsskriftet „Economist“ — kan ingenlunde regnes til de gunstige inden Jern- og Staalindustrien; thi neppe nogensinde tidligere har Virksomheden inden denne været saa utilfredsstillende, saavel med Hensyn til Produktion som Priser. Under Aarets første Halvdel viste der sig vistnok Tegn til Liv, og Produktionen af Raajern oversteg ikke ubetydelig den under det modsvarende Tidsrum af det nærmest foregaaende Aar; men Forholdene under det sidste Halvaar indfrie ikke disse Løfter, idet den store Kulstreik i Scotland og nogle mindre Streiker inden andre Distrikter blot bidrog til yderligere at forværre Stillingen. Aarets samlede Produktion turde antagelig paa Grund heraf være noget mindre end under 1893 samt omkring $\frac{1}{4}$ Million

Tons under Produktionen inden de Forenede Stater, hvorved Storbritannien har tabt det hidtil indehavte Supremati inden denne Industrigræn.

Et mærkeligt Faktum inden den britiske Jerntilvirkning under sidstforløbene Aar er den øgede Import af Jernmalm fra Spanien og andre Lande, hvilken gik op til ikke mindre end 4 414 802 Tons, den største Mængde udenlandsk Malm, som under noget Aar hidtil er bleven importeret til Storbritannien. Sammes Værdi opgives i Toldstatistikken til £ 2 983 597 eller mere end Værdien af den indenlandske Malmbrydning under det nærmest foregaaende Aar. Den importerede Malm er beregnet at koste i Gjennemsnit 13 sh. 4 d. pr. Ton, medens den indenlandske, hvorpaa Tilgangen er rigelig, ikke betinger mer end 5 sh.; og er Grunden til Importen af den langt dyrere udenlandske at søge deri, at den britiske Jernmalm kun i meget begrænset Omfang egner sig for Anvendelse ved Tilvirkning af Bessemer eller Siemens-Martin Staal. Staalfabrikanter fordrer en Raavare af 1ma. fosforfri Malm fra Spanien eller Sverige, og da Gruberne ved Bilbao snart turde være udtømte, foranlediges derved Opsøgning af nye Findesteder, hvorved Opmærksomheden først og fremst er bleven rettet paa Distrikterne Almeria og Carthagera i Spanien samt Gellivara i Sverige. Det er imidlertid antageligt, at Malmen fra disse fjerntliggende Steder vil stille sig dyrere end den fra Nordspanien, hvorefter atter en Stigning i Produktionsomkostningerne for Raajern bliver en Følge, medførende en ugunstig Stilling for Storbritannien i Konkurrencen med Tyskland og De Forenede Stater, inden hvilke Lande Tilvirkningen falder billigere.

Med Hensyn til forarbejdet Jern har sidste Aars Resultater kun været lidet tilfredsstillende. Saakaldet Kjøbmandsjern — „Merchant Iron“ — bliver stadig mindre efterspurgt, idet Staal mer og mer foretrækkes, — og dets Tilvirkning viser som Følge heraf en vedblivende Nedgang. Medens saaledes Produktionen deraf endnu i 1882 gik op til 3 Millioner Tons, var den i 1893 gaaet ned til 1 363 000 Tons, og har under sidstforløbene Aar neppe oversteget 1 Million. I Forbindelse hermed er ogsaa Prisen gaaet ned til ikke langt fra det Halve af den for 10 Aar siden gjældende.

Staalindustrien har derimod under sidste Aar noget gunstigere Forhold at opvise, især hvad angaar Tilvirkningen af Siemens Martin Staal. Begyndelsen hermed skede i 1867, dog under det første derefter følgende Decennium i forholdsvis ringe Omfang, saaaft Produktionen i 1875 ikke oversteget 100 000 Tons, medens samtidig Produktionen af Bessemerstaal var 6 Gange større. Heri er der senere indtraadt en væsentlig Forandring, og har førstnævnte Tilvirkning uagtet Prisen paa samme er 10 sh. à 15 sh. højere, overfløjet sidstnævnte og turde nu gaa op til $1\frac{3}{4}$ Millioner Tons om Aaret.

Med en ved „The British Iron Trade Association“ offentliggjort Statistik som Grundlag fremholdes det i „Times“, at den britiske Jern- og Staalproduktion, som i Decenniet 1873—1883 forøgedes med 3 268 000 Tons eller 33 %, i det derpaa følgende Decennium gik ned med 16 % eller 2 085 000 Tons. Disse Tal, udtales der, giver allerede i og for sig Grund til Betyrning; men denne er i endnu højere Grad berettiget, naar det tages i Betragtning, at den britiske Export af Jern og Staal, som i 1893 udgjorde 4 043 000 Tons til Værdi £ 28 500 000, i 1893 var gaaet ned til 2 911 000 Tons til Værdi £ 20 609 000. Et eiendommeligt, om end blot tilfældigt, Sammentræf er det, at den her anførte Nedgang i den britiske Exports Omfang nøiagtig modsvarer Totalbeløbet af Tysklands Export af Jern og Staal under 1892. Heraf bør dog ingenlunde den Slutning kunne drages, at sidstnævnte Export er øget i saadan Udstrækning eller overhovedet paa nogensomhelst Maade under omhandlede Tidsrum; tværtimod synes det samlede Omfang af den tyske Jern- og Staallexport at have været

større i 1883 end i 1892; men den heldige Forandring havde dog herunder fundet Sted, at Exporten af Tackjern var gaaet ned, medens derimod Udførselen af de mere forædlede Varer af denne Industri var steget. Et lignende Forhold har ogsaa fundet Sted inden Belgien.

I Forbindelse hermed fortjener det ogsaa speciel Opmærksomhed, at Importen til Storbritannien af Jern og Staal er øget i langt større Forhold en Exporten derfra af samme Slags Varer, hvilke saavel paa det indenlandske som paa det koloniale Marked er blevene fortrængte af tyske og belgiske Fabrikata. Totalimporten til Storbritannien af Jernmalm samt bearbejdet Jern og Staal har under de sidste Aar vexlet i Værdi mellem £ 6 000 000 og £ 8 226 000 pr. Aar. Denne Import er af forholdsvis ny Datum; thi endnu i 1870 oversteg den ikke £ 700 000 og udgjordes næsten udelukkende af svensk Stangjern, bestemt for Tilvirkning af Støbestaal. Den nuværende Import omfattes, foruden nysnævnte svenske Produkt til et aarligt Beløb af næsten 100 000 Tons og en Værdi af omkring £ 1 000 000, af billige Stænger m. m. fra Belgien samt tyske Tilvirkninger af mange Slags, som f. Eks. Hjul, Aksler, Traad, Støbegods m. m., hvilke britiske Firmaer ikke kan producere til ligesaa lave Priser. Aarsagen hertil turde være at søge deri, at ved Tilvirkninger, hvor billigt Arbejde udgjør en bestemmende Faktor ved Bestemmelsen af Prisen, er Kontinentets Producenter de britiske overlegne, hvortil kommer, at de første nyder Fordelene af lavere Jernbane- og Skibsfragter samt af bedre Arrangementer for Optagelse af Ordre. Sluttelig kommer ogsaa hertil det velkendte Forhold, at de tyske Fabrikanter ofte paatager sig Leverancer til Priser, som er lavere end Produktionsomkostningerne. At saa lader sig gjøre, beror derpaa, at nævnte Lands prohibitive Toldsatser yder Fabrikanterne en Beskyttelse paa det indenlandske Marked, som der muliggjør Opnaaelsen af saa lønnende Priser, at de finder det foreneligt med sin Fordel, for at kunne holde sine Værksteder i uafbrudt Virksomhed, at afhænde, hvad der ikke inden Landet finder Afsætning, til Udlandet til de Priser, som der er at opnaa. Desuden har de tyske Konkurrenter ogsaa inden Jernindustrien under de seneste Aar anvendt forbedrede Tilvirkningsmetoder, hvorved den Overlegenhed i saa Henseende, som inden England og Nordamerika i nogen Grad opveiede Tyskernes billigere Arbeidskraft, i det væsentlige er bleven udjævnet.

Om end Sveriges Jernindustri ikke nu længer udøver en ligesaa betydelig Indflydelse paa dette Lands økonomiske Stilling som tidligere, indtager dog, som det vil fremgaa af de nedenfor anførte, de sidste 5 Aar berørende Tal, Beløbet og Værdien af de hidhørende Produkter, som finder Afsætning paa det britiske Marked, en af de første Pladse i dette Lands Export, ihvorvel desværre, saaledes som det vil sees af ligeledes hosføiede Sammendrag af de forskjellige Rubrikker, hvorunder de hidhørende Produkter opføres i Toldstatistikken, med nedgaaende Tendens, idet, i Modsætning til, hvad der ovenfor er anført om den tyske Export af denne Industris Produkter, der alene viser sig Fremgang i Importen af Raa-vare eller lidet bearbejdede Varer, derimod Nedgang med Hensyn til Varer, som har undergaaet en fuldstændigere Bearbejdelse.

Aar	Malm		Takjern		Stangjern m. m.	
	Tons	£	Tons	£	Tons	£
1894 . .	88 446	65 077	52 771	264 627	49 864	479 910
1893 . .	35 753	29 443	31 611	159 381	53 597	518 209
1892 . .	13 722	11 019	39 294	193 523	63 422	610 397
1891 . .	3 108	3 149	44 110	206 753	69 630	696 315
1890 . .	5 534	6 019	41 199	196 489	83 602	854 418

		Staal		Manufaktur	
		Tons	£	Tons	£
1894 . . .	5 506	51 685	296 185	223 619	
1893 . . .	6 302	63 755	387 862	268 259	
1892 . . .	5 218	47 519	539 587	378 168	
1891 . . .	7 120	71 927	651 948	503 415	
1890 . . .	6 053	61 932	705 229	556 121	

Sammenlægges Værdierne af de forskjellige ovenfor angivne Vareslags, som for hvert af de 5 Aar indgik i denne Import, viser det sig, at Totalværdien af fra Sverige importeret Jern og Staal udgjorde

i 1894 . .	£ 1 075 918,	i 1893 . .	£ 1 039 047
i 1892 . .	£ 1 240 624,	i 1891 . .	£ 1 481 559
i 1890 . .	£ 1 678 979		

udvisende en Nedgang i denne Import for de sidste 5 Aar af ikke mindre end £ 603 061.

Betræffende de Priser, som under sidstforløbne Aar betingedes paa her-værende Marked for de vigtigste Slags af vor hidhørende Export, har Vicekon-sulen i Sheffield meddelt nedenstaaende Opgaver:

Ved Aarets Begyndelse følte Fabrikanterne endnu Virkningerne af den Kul-streik, som havde ophørt under næstforegaaende November; men der blev efter-haanden mere Liv i Forretningerne, og man begyndte at nære godt Haab om, at denne Bedring vilde komme til at vare nogen Tid. Dette skeede dog ikke, og ved Midsommer indtraadte der en saagodtsom fuldstændig Stilstand.

Knivsmedindustrien, som havde været yderst trykket paa Grund af den Indflydelse, Mc. Kinley-Tariffen udøvede paa det amerikanske Marked, forbedredes visselig efterhaanden, efter Vedtagelsen af en ny Tarif sammesteds; men dette viste sig at have liden Indflydelse paa Afsætningen af svensk Jern.

Inden Jern- og Staalmarkedet har der raadet en usædvanlig Stilhed, und-tagen for de Firmaers Vedkommende, som befatter sig med Tilvirkning af Pantser-plader, hvorpaa Ordre er indløbne baade fra inden- og udenlandske Regjeringer, hvad der har givet Sysselsættelse for den nærmeste Fremtid. Om end Udsig-terne ved det nye Aars Indgang ingenlunde er lovende for en livligere Omsæt-ning, findes der dog Haab om, at det uhyre Beløb af ledig Kapital inden Lan-det i Forbindelse med større Tillid for adskillige udenlandske Markeders Ved-kommende, vil, eftersom Aaret skrider frem, give Anledning til forøget Virk-somhed. De for svensk Tilvirkning, leveret i Sheffield, under Aaret betingede Priser har været:

Takjern, ordinæret	fra £ 4.0.0 pr. Ton
„ godt ordinært	„ £ 4.7.6 til £ 4.15.0
„ Dannemora	„ £ 5.15.0 „ £ 6.5.0

Omsætningen af Takjern har været bedre end af noget andet svensk Fabrikat, grundet paa Efterspørgsel fra de store Tilvirkere af Pantserplader.

„Iron Blooms“ har der knapt været nogen Efterspørgsel efter, og har enkeltveitsede betinget £ 5.15.0 pr. Ton, dobbeltsveitsede omkring 30 shil-lings mere.

Trækulsjern i Ringe, for Kardetilvirkningsdistrikterne noteredes fra £ 8.0.0 til £ 10.0.0 pr. Ton.

Sømjern, Knibejern. „Bundling“ og „Tang-Iron“ ligeledes fra £ 7.17.6 til £ 8.7.6 pr. Ton.

Staaljern for Smeltning, hvoraf Efterspørgselen har været i høj Grad begrændset som Følge af de betydelige Beholdninger i Sheffield i Forening med det trykkede Marked har betinget:

for ordinære Raastænger . . .	£ 6.15.0	pr. Ton
„ gode ordinære „ . . .	£ 7.0.0 til £ 8.0.0	„ „
„ bedste „ . . .	£ 9.0.0 til £ 10.10.0	„ „

Dobbeltsveitset, valset eller smedet Staaljern for Smeltning har i Gjennemsnit betinget

	fra £ 8.10.0 til £ 10.15.0	pr. Ton
Dannemora „	£ 11.0.0 „ £ 12.0.0	„ „
„ Wallon „	£ 17.0.0 „ £ 22.0.0	„ „

„Iron Box Ends“ har, efter Stemplet, vexlet i Pris mellem £ 6.0.0 og £ 10.0.0 pr. Ton; Dannemora har dog gaaet op lige til £ 14.0.0 pr. Ton. „Nail Iron Scrap“ og „Martin Siemens Scrap“ er solgt for £ 4.0.0 til £ 6.0.0 pr. Ton, og Kjøbmandsjern, — „Merchant Iron“ —, for £ 8.0.0 til £ 8.10.0 pr. Ton.

Svensk Bessemer finder vedblivende formindsket Efterspørgsel og erstattes for visse Øiemed, hvor udmærket Beskaffenhed ikke er absolut nødvendig, i stadig større Udstrækning med engelsk.

Siemens Martins „Ingots“ er omsatte til £ 6.0.0 til £ 7.0.0 pr. Ton. „Billets“ til £ 8.0.0 til £ 8.15.0 pr. Ton. „Temper“ med en Forhøjelse af £ 0.10.0 til £ 1.10.0 pr. Ton. „Squares, Rounds & Flats“ fra 10 til 20 sh. extra pr. Ton. „Rods, 4 à 5 gauge“ fra 20 til 30 sh. over Prisen paa „Billets“.

Siemens-Martins Staal betinger omtrent samme Priser som svensk Bessemer. Svensk „Bessemer Box Ends“ har varieret mellem £ 5.10.0 og £ 6.10.0 pr. Ton.

Svensk Speiljern, som nu næsten aldrig finder Kjøbere hersteds, er bleven udbudt for £ 7.0.0 pr. Ton.

Landbrugsprodukter.

Til de udførlige Redegjørelser betreffende hidrørende Emner, som det nu er paalagt de fra Norge saavel som Sverige inden England ansatte officielle Agenter at afgive har man troet at burde føie nedenstaaende Oplysninger, hvilke for den største Del velvillig er meddelte af Danmarks herværende, med de her behandlede Forhold i særlig Grad fortrolige Generalkonsul.

Aldrig, saa langt den nulevende Generations Erindringer strækker sig, har inden dette Land — hidtil anseet som et blandt dem, hvor det var dyrest at leve — Tilgangen været rigeligere og Prisen lavere paa Flertallet af de Livsfornödenheder, som indgaar i Befolkningens daglige Forbrug, end under det sidst forløbne Aar. Til Bekræftelse heraf kan anføres, at i London et 4 Skaalpunds Brød af Hvide i Bagerbutikkerne solgtes for $3\frac{1}{2}$ d (= 26 $\frac{1}{4}$ Øre); at et

Skaalpund godt Smør kunde kjøbes for 10 d (= 75 Øre), samme Vægt ublandet The for 1 sh. 4 d (= Kr. 1.20), og Sukker for $1\frac{1}{2}$ d (= $11\frac{1}{4}$ Øre); 1 Pund Faarekjød, de bedste Stykker, for 6 d (= 45 Øre), og Oxesteg for 7 d (= $52\frac{1}{2}$ Øre) osv., altsammen Priser, som man endnu for faa Aar siden vilde have anseet at ligge udenfor Mulighedens Grænser. Om end disse Priser har udgjort Producenternes Fortvivlelse, har de dog ubestridelig, især under de for nærværende raadende trykkede Forretningsforhold og deraf foranlediget Vanskelighed for Kropsarbeidere altid at finde lønnende Sysselsættelse, været en Velsignelse for den talrigste Del af Befolkningen. Aarsagen til dette Prisfald turde hovedsagelig — om ikke udelukkende — være at søge i forbedrede Samfærdselsmidler, ved hvilke det er bleven muligt, med forholdsvis ringe Opofrelse af Tid og Penge, at bringe en Vare selv fra de mest fjerntliggende Produktionssteder til det Sted, hvor den for Øieblikket finder den bedste Efterspørgsel og betinger den høieste Pris. En Udjevning af Tilgang og Efterspørgsel paa hele Verdensmarkedet finder herigjennem Sted og umuliggjør under almindelige Omstændigheder voldsomme Prisvexlinger eller abnormt høje Priser.

Den her antydede Prisudjevning har hidtil først og fremst berørt Landbrugsprodukterne og blandt disse især saadanne, hvis Transport paa lange Afstande har frembudt den største Vanskelighed. Man feiler neppe ved hertil i første Række at henregne:

Levende Slagtekvæg og ferskt Kjød. Om end, efterat den britiske Regjering, for at forebygge Udbredelsen af smitsomme Kreatursygdomme inden Storbritannien, har forbudt Indførsel af levende Kvæg fra Europas Kontinent, hvorved Hidførsel af saadant fra Norge og Sverige er umuliggjort — med Undtagelse dog af Faar fra førstnævnte Land —, og Forsendelser af slagtet fersk Kjød derpaa har stødt paa Vanskeligheder, som det endnu ikke er lykkedes tilfredsstillende at overvinde, — Londons Kjødmarked ikke for nærværende eier den samme Interesse for de forenede Riger som tidligere, har man dog troet her at burde indtage nogle Meddelelser herom fra en, allerede i foregaaende Aarsberetning nævnt, sagkyndig Person, nemlig den hersteds etablerede danske Kreaturhandler R. Nielsen — Ladefoged.

Tilførselen til Londons centrale Kjødmarked er af 5 forskellige Slags, nemlig:

1. Kjød af Kreaturer, slagtede udenfor London, men inden England, Skotland og Irland;
2. Kjød af Kreaturer, slagtede i London;
3. Afkjølet i Amerika slagtet Oxekjød;
4. Frossent Faarekjød fra Australien og New Zealand;
5. Kjød fra Europas Kontinent.

Af disse forskellige Slags hidførtes under hvert af de 4 sidst forløbne Aar:

Klasse.	1891	1892	1893	1894
1.	Ton 117 298	Ton 117 852	Ton 115 650	Ton 115 128
2.	" 66 666	" 64 829	" 61 361	" 70 535
3.	" 58 175	" 69 495	" 56 902	" 71 638
4.	" 40 686	" 37 819	" 48 160	" 49 908
5.	" 25 057	" 30 055	" 36 089	" 35 080
tilsammen	Ton 307 882	Ton 320 050	Ton 318 162	Ton 342 359

Den samlede Tilførsel under 1894 viser altsaa en Forøgelse af omkring 24 000 Tons mod den under det nærmest foregaaende Aar, hvilken Forøgelse hovedsagelig falder paa Klasse 2 og 5.

Den største Del af det inden London slagtede Kjød er af amerikansk Hornkvæg, som bragtes levende til Deptford og der slagtedes. Den paa herværende Marked forekomne Forøgelse under Aaret udgjøres følgende næsten helt og holdent af amerikansk Kjød, som er hidbragt enten nedslagtet i Amerika eller levende for Nedslagtning i Deptford.

Tilførselen under Klasse 1 er paa det nærmeste den samme som i 1893, under Klasse 4 omkring 1 750 Tons større, og da 40 frosne Faareskrotter i Gjennemsnit veier 1 Ton, kan denne Forøgelse beregnes at modsvare 70 000 Faar. Under Klasse 5 viser der sig en Nedgang af ca. 1 000 Ton, som ikke fuldt modsvares den formindskede Tilførsel fra Danmark, hvilken i 1893 gik op til 15 000 Sider Oxekjød og 9 000 Faareskrotter, men i 1894 derimod kun til 5 000 Sider Oxekjød og 8 000 Faareskrotter. Tilførselen af Oxekjød fra Danmark indskrænkede sig til Aarets 4 første Maaneder. Den store Tilførsel fra Amerika virkede trykkende paa Priserne, som stillede sig fra 2 d til 8 d pr. Stone (= 8 eng. £) lavere end det nærmest foregaaende Aars. Med Hensyn til Faarekjød var Forholdet bedre, med Undtagelse dog for det frosne, og Importen fra Danmark realiseredes til 6 d à 8 d pr. Stone bedre Pris end i 1893.

Den højeste Pris, som her har været at opnaa for bedste danske Ox- og Faarekjød, udgjorde under de Maaneder af 1894, da Import af samme fandt Sted:

Maaned	Oxekjød	Kokjød.	Faarekjød
Januar	3/2 à 3/4	2/10 à 3/2	3/4 à 4/
Februar	3/ à 3/4	2/8 à 3/	3/8 à 3/10
Marts	2/10 à 3/2	2/6 à 2/10	3/10 à 4/
April	2/10 à 3/6	2/6 à 3/2	4/ à 4/4
September	3/2 à 3/4	2/8 à 3/	3/8 à 4/
Oktober	3/ à 3/4	2/8 à 2/10	3/8 à 4/
November	3/2 à 3/4	2/10 à 3/2	4/ à 4/2
December	3/ à 3/2	2/10 à 3/	4/ à 4/2

Betræffende Aarets Omsætning af samt Udsigterne inden herværende Marked for transatlantisk Kjød, hidført afkjølet, „chilled“ eller gennemfrosset, meddeles der af et af de største Importfirmaer i denne Branche følgende, som, da denne Import i væsentlig Grad turde indvirke ogsaa paa Kjødpriserne i Europas kontinentale Stater, synes at fortjene Opmærksomhed ogsaa udenfor England.

Importen fra alle Lande af Oxekjød, hidbragt i Afkjølingsrum, har under hvert af de sidste 5 Aar udgjort:

Fra	1894 Cwts.	1893 Cwts.	1892 Cwts.	1891 Cwts.	1890 Cwts.
Australien	319 000	225 689	118 651	149 048	118 921
La Plata Staterne	6 000	35 383	8 309	14 485	8 933
Nordamerika	1 780 000	1 490 033	1 952 041	1 747 865	1 721 059
Europas Kontinent	20 000	56 947	654	9 113	14 680
tilsammen	2 125 000	1 808 052	2 079 655	1 920 511	1 863 593

Importen af frossent Faarekjød har udgjort:

Fra	1894	1893	1892	1891	1890
	Skrotter	Skrotter	Skrotter	Skrotter	Skrotter
Australien	2 948 489	2 494 515	2 044 343	2 228 789	1 741 377
Sydamerika	1 426 056	1 390 148	1 265 679	1 130 034	1 206 699
tilsammen	4 374 545	3 884 663	3 310 022	3 358 823	2 948 076

Som det fremgaar af de her anførte Tal, befinder denne Import sig i uafbrudt og temmelig jævn Stigning. De for Kjød af Hornkvæg under Aaret opnaaede Priser har helt og holdent været afhængige af Tilførselen fra Amerika, og sidste Aars med henimod 300 000 Cwts. øgede Import derfra har været efterfulgt af trykket Omsætning med lave Priser, hvortil yderligere har bidraget, at Importen fra samme Land af levende Hornkvæg samtidig steg med 135 000 Stykker. Hvor betydelige Tab end heraf foraarsagedes, savnes alligevel for nærværende al Antydning til nogen Formindskelse i Tilførselen under inde-værende Aar. Beholdningerne ved Aarets Slutning var dog middels store, og Udsigterne for 1895 opgives at være bedre end paa længe.

Hvad frossent Faarekjød angaar, har Priserne ogsaa her været trykkede og ofte vexlende, beroende paa ujevn Tilførsel og for store Kvantiteter paa én Gang. Ogsaa for denne Vare sluttede dog det sidst forløbne Aar med noget bedre Udsigter.

Ubestrideligt er det, at Forbruget af transatlantisk Kjød vedblivende vinder Udbredelse til stadig flere Samfundsklasser, hvortil den Omstændighed væsentlig turde have bidraget, at en forbedret Fremgangsmaade for Kjødets Optining — i tør ophedet Luft — er begyndt at anvendes, hvorved dets Udseende har vundet og den hos de bedrestillede Klasser raadende Utilbøielighed til at købe det i væsentlig Grad har aftaget. Da Prisen paa transatlantisk Kjød i Almindelighed stiller sig 20 à 30 % billigere end indenlandsk, opnaaes dog gennem dets Benyttelse en Besparelse, som allerede for et mindre Hushold angives at ville gaa op til £ 10 à 12 pr. Aar; og mod dets Beskaffenhed er der nu kun undtagelsesvis noget at anmærke.

Den Tilladelse til Import af levende Faar, som opnaaedes for Norge, synes ikke i 1894 at have medført Fordele for nævnte Land modsvarende eller opveiede de Ulemper eller Tab, som foraarsagedes af de Vilkaar, hvorunder saadan Tilladelse erholdtes. Hele denne Import har nemlig indskrænket sig til 10 837 Faar, til en beregnet Værdi, ifølge Toldjournalerne, af £ 13 976 eller i Gjennemsnit £ 1. 5. 9 pr. Dyr, — en Pris, som dog kun undtagelsesvis turde kunne erholdes. Disse Faar har nemlig vist sig at være for smaa for de her-værende Fordringer samt derhos ikke altid tilstrækkelig gjødede for Slagtning.

Smør. Da svensk og dansk Smør nu ligestilles inden dette Marked og af de herværende Forbrugere, og det første fremdeles som Regel betegnes som dansk, faar herigennem den af Danmarks herværende sagkyndige Generalkonsul afgivne Rapport betreffende det sidstforløbne Aars Smørmarked særlig Interesse ogsaa for svenske og norske Producenter, hvorfor man har troet af samme at burde anføre følgende.

Middelprisen i 1894 for dansk Smør gik paa det britiske Marked op til 103 sh. pr. Cwt. mod 112 sh. 11½ d i 1893 og 112 sh. 4 d i 1892. Men selv den først angivne Pris — 103 sh. —, turde være ikke ubetydelig høiere, end hvad

der i Virkeligheden beholdtes; thi Noteringerne grunder sig delvis paa Suppositioner, specielt i Tilfælde, hvor store Kvantiteter, saaledes som Forholdet var i 1894, sendes i Konsignation, hvilke ikke har kunnet realiseres til den ved Indklareringen angivne Værdi.

Under Aarets første 10 Maaneder vexlede Priserne paa dansk Smør ubetydelig, men var dog gjennemgaaende lavere end under det nærmest foregaaende Aar, og med den betydelige Import fra Australien og New Zealand er der heller ingen Udsigt til Opnaaelse af de tidligere Priser. Denne nye Tilførsel har paa det nærmeste fortrængt det amerikanske Smør fra det herværende Marked og truer med stærkt at reducere Forbruget ogsaa af dansk Smør under Vintermaanederne, eller netop paa den Tid af Aaret, da hidtil den høieste Pris har været gjældende.

Uden Tvivl er meget af det australiske Smør endnu det danske underlegent; men der findes dog baade i Australien og New Zealand Meierier, som producerer en fortræffelig Vare, som i enhver Henseende kan stilles ved Siden af den bedste danske, og som eier den fine Aroma, der tidligere udmærkede sidstnævnte, men som det danske Smør i de sidste Aar for en væsentlig Del har savnet. Det er ogsaa et Faktum, at i adskillige Tilfælde har det bedste paa dette Marked udbudte australiske Smør betinget en høiere Pris end det samtidig hersteds forhandlede bedste danske.

Mænd af Faget paastaar, at Kvaliteten af det danske Smør er bleven ikke ubetydelig slettere under de senere Aar, hvad enten nu Aarsagen hertil er at søge i mindre omsorgsfuld Behandling, i Kjørenes Fodring eller i andre Forhold. Muligens maa Mangelen i nogen Grad tilskrives den forkastelige Maade, hvorpaa Kontrakter om Smørleverancer afsluttes, idet den stærke Konkurrence, efter hvad der opgives, har tvunget Exportørerne til ligeoverfor Producenterne at afstaa fra enhver Fordring paa Erstatning for daarlig Kvalitet. Om saa er skeet i nogen større Udstrækning, og om af denne Grund oljet eller med andre Feil behæftet Smør er bleven betalt ligesaa høit som feilfrit, kan man unegtelig ikke forundres over, at Producenten bliver ligegyldig og mindre omsorgsfuld ved Tilvirkningen.

Muligens var det for at afhjælpe dette Forhold, at der vedtoges en Forandring i Københavnsnoteringen derhen, at man besluttede at afskaffe Overpris og derfor under sidste November forhøiede Noteringen med 8 Kroner, forat virkelig fint Smør skulde betales med den høie Pris, som det fortjente.

Dette var nistnok rigtigt, forudsat at Prisen for de mindre gode Kvaliteter noteredes i rigtigt Forhold dertil; men inden vedkommende Kredse hersteds har den Opfatning gjort sig gjældende, at Forandringen foretoges paa en uheldig Maade og paa et ugunstigt Tidspunkt. Den forhøiede Notering standsede nemlig ikke ved de oven omhandlede 8 Kroner — hvorpaa man var forberedt —; men Prisen forhøiedes samtidig med yderligere 11 Kroner, hvorved Forholdet for de engelske Købere stillede sig som en pludselig Stigning af 19 Kroner. En saadan forekom dem aldeles umotiveret, da Forholdene paa det herværende Marked ikke i ringeste Grad gav Anledning dertil, paa samme Tid som Forhøielsen fandt Sted paa et Tidspunkt, da Kvaliteten af det danske Smør var temmelig lav, og da det australiske Smør begyndte at bringes paa Markedet. Følgerne heraf blev ogsaa i høi Grad uheldige. Uagtet Importørerne af australisk Smør strax benyttede Anledningen til at forhøie Prisen paa dette, vendte Køberne sig dog næsten udelukkende til samme; Ordreerne paa dansk Smør annulleredes, og de danske Exportører fandt sig nødsagede til under November og December at konsignere store Kvantiteter til England med det Resultat, at de led et Tab af 10 sh. à 12 sh. pr. Cwt. og derover.

At undgaa disse Konsignationer, der som Regel ødelægger Priserne, og atter at faa denne Export baseret paa frit ombord Salg efter Kjøbenhavns-Noteringer er det Maal, som Exportørerne nu maa stræbe at naa; men hertil fordres nødvendigvis, at disse Noteringer holdes nogenlunde i Harmoni med det engelske Marked. Den første Betingelse for, at det danske Smør skal kunne hævede sin Plads inden England er imidlertid, at en virkelig fin Kvalitet bibeholdes. Det turde neppe være tvivlsomt, at Konkurrancen i Fremtiden kommer til at blive endnu skarpere end hidtil, da de yderlig lave Kornpriser, hvori nogen væsentlig Forandring neppe turde kunne imødesees i den nærmeste Fremtid, ligefrem tvinger Landmændene alene til i forøget Grad at henvende sin Opmærksomhed paa Meieribedriften; saa sker allerede inden Storbritannien og Irland; fra Australien og New Zealand øges Exporten fra Aar til Aar betydelig; i Canada træffer Regjeringen Foranstaltninger til Opmuntring af Meieribedriften; selv inden Rusland forberedes en stærkt øget Export, som allerede nu leverer en noksaa brugbar Vare, og endog med lavere Priser end de for Øieblikket gjældende bør det for nævnte Lands Jordbrugere betale sig bedre at tilvirke Smør end at avle Korn. Kun gjennem Frembringelsen af en Vare af prima Kvalitet, i Forening med Nærheden af det engelske Marked, hvad der tillader at hidføre Smørret i friskere Tilstand, kan det lykkes at bibeholde den gunstige Stilling, som det har kostet saa megen Møie at erhverve.

Paa Begjæring af den kongelige svenske Landbrugsstyrelse har Generalkonsulatet fra indeværende Aars Begyndelse efter hvert Tirsdagsmarked telegrafisk meddelt nævnte Myndighed Dagens høieste Engros Pris paa Smør. Uagtet derved alene er angivet den Pris, som erholdtes for større Partier af 1ma — saakaldet „choicest“ — Smør, ikke den noget høiere, der sædvanlig betales for mindre Partier af specielt velkendte Mærker, har Erfaring alligevel vist, at de herværende Priser som oftest stiller sig noget høiere end de samtidig fra Manchester Landbrugsstyrelsen telegrafisk meddelte. Den Slutning, som heraf synes berettiget, nemlig at fineste Smør betinger høiere Priser i London end i Provindserne, turde vistnok være overensstemmende med det virkelige Forhold, og antagelig er det med Hensyn herpaa, at Danmarks Meieriagent inden Storbritannien som „Commissioner to the Danish Government Agricultural Department“ er bleven stationeret hersteds. Hvorvidt muligens paa den anden Side de med Transport og Salg forbundne Omkostninger er større i London end i Provindserne og derved gjør det sidstnævnte Marked fordelagtigere, er et Spørgsmaal, som jeg ikke vover at besvare.

Fløde har i 1894 for første Gang i nogen større Mængde indgaaet i Importen fra Sverige. Som ovenfor anført, har Importen af samme udgjort 93 334 Gallons til en angiven Værdi af £ 18 411, eller omtrent 5 sh. pr. Gallon. Det meste heraf er bleven indført til Hull af et svensk-engelsk Selskab, „The Magnet Dairy Co.“, som der forbereder den til Smør, hvilket bringes i Handelen indpakket i smaa Papæsker. Ifølge en Opgave fra de forenede Rigers daværende Vicekonsul betaltes denne Fløde ved Juletider ifjor frit leveret ved Meieriet med 7 sh. 3 d pr. Gallon (= Kr. 1.44 pr. Liter). Dens Gehalt var saadan, at et Udbytte af 6 $\frac{1}{2}$ $\mathcal{A}$ Smør pr. Gallon kunde beregnes, hvorved Tilvirkningsprisen for Smørret i Gjennemsnit kom paa 1 sh. $1\frac{1}{4}$ pr. $\mathcal{A}$, altsaa noget høiere end den da gjældende Engrospris. Samme Selskab har ogsaa

forsøgt at indføre Melk fra Norge; men dette skal ikke have lønnet sig. Fra Eiendomme i Byens Nærhed leveres uskummet Melk daglig til Meieriet til en Pris af 8 à 9 d pr. Gallons, hvad der modsvarer omtrent 13.2 à 14.8 Øre pr. Liter.

Kondenseret Melk indføres fremdeles hertil fra Norge i ikke ubetydelig Mængde, som dog for hvert Aar viser Nedgang. Denne Import udgjorde nemlig

i 1892	54 113 Cwts.	til en Værdi	£ 89 551
- 1893	44 705 "	— " —	- 94 813
- 1894	37 189 "	— " —	- 77 856

Grunden hertil er ikke at søge i aftagende Forbrug; thi uagtet Produktionen inden Landet — især i Irland — har naaet en betydelig Udvikling, er dog Totalimporten under de sidste tre Aar steget fra 481 374 Cwts. og £ 930 288 i 1892 til 529 560 Cwts. og til £ 1 079 425 i 1894.

Importen af Hø, hvilken som Følge af Misvæksten i 1893 mer end firedobledes under nævnte og det nærmest paafølgende Aar, leverer det mest slaaende Bevis paa den Indflydelse, Nutidens forbedrede Kommunikationer udøver til Udfyldelse af en inden et Land opstaaet Mangel paa en vigtig Forbrugsartikel med Overskuddet deraf fra andre, endog langt bortliggende Lande. Da det saaledes ved Midten af 1893 viste sig, at Tilgangen i England paa indenlandsk Kreaturfoder, og fremfor alt Hø, ikke modsvarede Behovet, varede det ikke mange Uger, forinden, til Trods for sidstnævnte Vares voluminøse Natur, Skibninger til Udfyldelse af denne Mangel begyndte at indtræffe her fra forskellige Verdensdele, hvormed fortsattes, lige til den rigelige Høst i 1894 gjorde videre Import upaakrævet.

Denne Import fordeler sig paa de forskellige Verdensdele saaledes:

Fra	1894	1893	1892
Nordamerika	181 157 Tons	164 513 Tons	24 658 Tons
Europa	63 365 "	89 475 "	31 948 "
Sydamerika	4 875 "	28 208 "	1 573 "
Afrika	4 230 "	732 "	3 058 "
Asien	542 "	73 "	"
Australien	25 "	49 "	"
tilsammen	254 214 Tons	263 050 Tons	61 237 Tons

Heraf indførtes

fra Norge	2 969 "	1 674 "	2 225 "
„ Sverige	30 "	235 "	121 "

Fisk. Som naturligt er, giver Storbritanniens Beliggenhed dets Fiskeribedrift en fremragende Betydning, og synes denne Bedrift at befinde sig i jævn Udvikling. Den under sidste Aar ilandbragte Fangst, Hummer, Krabber, Østers m. v. ikke iberegnet, opgives at have udgjort inden

England	7 023 629	Cwts til Værdi	£ 4 981 958
Skotland	6 172 092	” ” ”	£ 1 565 184
Irland	850 158	” ” ”	£ 260 464

tilsammen 14 045 879 Cwts til Værdi £ 6 807 606

Heraf exporteredes for £ 2 054 047

hvorefter det indenlandske Forbrug bliver £ 4 753 559

Fra Udlandet importeredes for £ 2 647 091

og det hele Forbrug, Fisket i Elve og Indsøer er ikke
 iberegnet, gik altsaa op til £ 7 400 650
 hvad der med 25⁰/₁₀₀ overstiger Beløbet for 1888.

I den ovenanførte Import deltog Norge med

	557 618	Cwts til Værdi	£ 411 135
mod i 1893	621 916	” ” ”	£ 442 236
” i 1882	593 359	” “ ”	£ 414 561
Sverige med	729 846	Cwts til Værdi	£ 81 506
mod i 1893	473 659	” ” ”	£ 73 247
” i 1892	556 847	” ” ”	£ 76 764

Den indenlandske Fangst blev drevet

inden England med	6 624	Fartøier og	32 697	Mand
” Skotland ”	10 457	” ”	32 544	”
” Irland ”	6 143	” ”	10 920	”

hvortil yderligere kommer det store Antal af Befolkningen, som finder Syssel-sættelse ved Fiskens Beredning iland, især hvad Sild angaar. Til Trods for den stadig øgede Fangstmængde befinder Prisen paa de værdifuldere Fiskeslags sig i uafbrudt Stigning, samtidig med at Størrelsen af den fangne Fisk aftager. Da dette tyder paa, at Fangsten overstiger Tilveksten, har, blandt Andet, dels Forlangende fremkommet om Foranstaltninger for en nøiere Iagttagelse af Forskrifterne om Minimumsdimensionerne af den ilandbragte Fisk, eller en Skjærpelse af samme, dels har ogsaa Skotlands Fiskeristyreelse anlagt en Anstalt i stor Skala for kunstig Forplantning af de værdifuldere Slags Saltvandsfisk, ved hvilken Anstalt der under sidste Aar opdrættedes 26 500 000 Yngel af forskjellig Slags.

Kommunikationer.

Den sidst offentliggjorte officielle Redegjørelse betræffende de britiske Jernbaner strækker sig ikke længer tilbage end til Udgangen af 1893. Som bekendt, tilhører samtlige Jernbaner her private Selskaber. De havde ved nysnævnte Tidspunkt en sammenlagt Længde af 20 646 engelske Mil, hvoraf 11 272 Mil med tvende eller flere Spor, med en bogført Anlægssum af £ 971 323 353, modsvarende £ 47 047 pr. engelsk Mil*).

*) De svenske Statsbaner koster £ 8000 pr. engelsk Mil, ifølge Opgave i «Lätta Jernvägar» af C. P. Sandberg.

Indtægterne har under 1893 udgjort:

af Persontrafik	£ 35 849 449	
„ Godstrafik	„ 40 994 557	
„ Diverse	„ 3 787 886	
		£ 80 631 892
Trafikudgifterne beløb sig til		£ 45 695 119
og Nettoindtægten til		£ 34 936 773

modsvarende 3.6 % af Kapitalanlægget, hvoraf Dividende udbetaltes med 3.51 % af Grundkapitalen. Den anførte Nettoindtægt viser en større Nedgang end under noget foregaaende Aar, forårsaget væsentlig af den paa Grund af Streiker formindskede Godstrafik samt af høi Beskatning; sidstnævnte gik for nævnte Aar op til £ 219 000. Indtægten af Persontrafikken er fremdeles i Nedgang, hvad angaar 1ste og 2den Klasses Passagerer, hvilket dog mer end opveies af forøgede Indtægter af 3die Klasses Passagerer. Hertil bidrager i høi Grad, at man paa flere stærkt trafikerede Linjer har ophørt at benytte 2den Klasses Vogne og samtidig har udstyret 3die Klasses Vogne med en hidtil ukjendt Komfort.

I den sidste Tid har den britiske Regjering og Parlament behandlet Spørgsmaalet om Anlæg af lette Jernbaner som Middel til at afhjælpe det inden Landets Jordbrug for Tiden raadende Tryk. I dette Spørgsmaal har den her bosatte svenske Civilingeniør C. P. Sandberg i forskellige Publikationer leveret en fortjenstfuld Redegjørelse for den i Sverige vundne Erfaring om saadanne Jernbaner, hvorved han specielt har henvist til de mellem svenske og britiske Forhold raadende Uligheder, hvilke efter al Sandsynlighed vilde faa en væsentlig Indflydelse paa det Resultat, som her kan imødesees af lignende Anlæg.

Blandt de under sidstforløbne Aar paabegyndte Arbejder til Udvidelse af Landets Jernbanenet indtager „Manchester Sheffield Lincolnshire Railway“ den vigtigste Plads, baade med Hensyn til Omfang og imødesede Resultater. Den vil danne en direkte Forbindelse mellem Landets betydeligste Fabrikscentre og Hovedstaden, midt i hvis vestlige Del den faar sit Endepunkt.

Der lyder fremdeles Klager, saavel fra Industridrivende og Kjøbmænd som fra Landbrugere, over de ubillig høie og ujævne Fragtsatser paa de herværende Jernbaner. At disse Klager ingenlunde er ubegrundede, vil fremgaa af en Opgave i „Journal des Economistes“, ifølge hvilken de ordinære Fragtsatser paa de store Kulturstaters Jernbaner i Middeltal pr. Ton og 100 engelske Mil udgjør inden

Storbritannien	140 d
Italien	125 d
Rusland	120 d
Frankrig	110 d
Tyskland	82 d
Belgien	80 d
Holland	78 d
Forenede Stater	40 d

i Gjennemsnit 97 d eller paa det nærmeste

1 d pr. engelsk Mil.

Ifølge en af Board of Trade i 1890 offentliggjort Indberetning til Parlamentet fandtes der da inden Storbritannien og Irland 3 813 eng. Mil Kanaler tilligemed de i Forbindelse med samme staaende seilbare Vasdrag, hvoraf 2 609

Mil tilhørte 71 forskjellige Selskaber eller Korporationer, medens 1 204 Mil kontrolleredes af 15 Jernbanestyrelser. Anlægssummen for de første beregnes at have gaaet op til £ 21 613 733 og for de sidste til £ 11 136 000. Hertil kommer den under Aaret aabnede, men endnu ikke fuldt færdige Manchester Kanal, som med en Længde af $35\frac{1}{2}$ Mil hidtil har opslugt en Anlægs kapital af ca. £ 15 000 000.

Paa de ovenanførte Vandveie befordredes under Aaret 1888 — fra hvilket Aar Opgaver senest foreligger — 36 301 120 Tons Gods, med en Indtægt af £ 2 041 476.

De inden England værende Kanaler danner tilsammen et System af Indlands-Vandkommunikationer mellem Landets 4 største Handelscentre, London, Liverpool, Bristol og Hull, og berørende de vigtigste Fabrikdistrikter. At dette uaftet, disse Vandveie ikke har medført al den Lettelse for Varetrafikken, som man kunde antage, er et velkjendt Faktum, hvortil Grunden turde være at søge dels i Mangel paa Ensartethed med Hensyn til Kanalernes Dimensioner og øvrige Anordninger samt Vilkaarene for Varenes Befordring, dels ogsaa, forsaavidt angaar de af Jernbaneselskaberne kontrollerede Dele af disse Samfærdselsmidler, i Bestræbelsen for saavidt muligt at drage denne Trafik over til Jernbanerne. De her anførte Forhold har ogsaa fremkaldt Tanken om for Statens Regning at indkjøbe samtlige i Forbindelse med hinanden staaende Vandveie og sætte dem under Forvaltning af en dertil anordnet Styrelse. Med den her raadende Modvilje mod Statens Indgriben i eller Konkurrence med privat Foretagsomhed, findes der dog kun ringe Sandsynlighed for Virkeliggjørelsen af det nævnte Forslag.

De store Forhaabninger, som sættes til den ovennævnte Kanal mellem Manchester og Merseyflodens seilbare Del, er under det Aar, som er forløbet, siden den aabnedes for almindelige Trafik, ikke blevne realiserede. Trafikken fra udenlandske Havne er under nævnte Tidsrum besørget af 501 Fartøier, fra indenrigske Havne af 782. Til de mellemliggende Stationer ved samme Kanal ankom desuden 1 663 Fartøier, de fleste deraf til Runcorn, hvorfra blot de Skibe, hvis Master ikke overstiger 70 Fod, kan passere videre opover Kanalen. Af norske og svenske Fartøier ankom der under 2det Halvaar til sidstnævnte Havn 34 med en Drægtighed af 25 109 Tons; og antager Vicekonsulen i Liverpool, at mindst 50 000 Tons af de forenede Rigers Skibsfart paa Liverpool herefter kommer til at overflyttes til Manchesterkanalen.

Udvandring.

De til Storbritannien under 1894 ankomne Emigranter gik op til 73 643 mod 119 687 under 1893 og 126 165 under 1892, udvisende en gennem flere Aar fortsat Nedgang.

Af det førstnævnte Antal opgaves 35 105 at have Nordamerika som Maal samt 38 538 andre Lande; men ikke faa af disse forblev antagelig i Storbritannien.

Af denne Emigration ankom der fra

norske og svenske Havne . . .	15 703	mod i 1893	38 955
Hamburg og Bremen . . .	18 073	„ - „	18 264
Rotterdam og Antwerpen . . .	11 332	„ - „	20 162
Dieppe	6 766	„ - „	7 574
Andre Havne paa Kontinentet	21 769	„ - „	34 732
tilsammen	73 643		119 687

Emigrationen fra Storbritannien og Irland udgjordes under samme Aar af

	1894	1893
Englændere	100 663	134 045
Skotlændere	14 213	22 637
Irlandere	41 930	52 132
Andre Nationaliteter	70 373	98 819
tilsammen	227 179	307 633

Af disse udflyttede til

De Forenede Stater . . .	159 606	mod i 1893	213 212
Britisk Nordamerika . . .	23 731	" - "	50 381
Australien	11 185	" - "	11 412
Sydafrika	16 773	" - "	16 158
Andre Lande	15 885	" - "	16 470

Som bekjendt, er Antallet af de inden Storbritannien — fortrinsvis England — bosatte Udlændinger, som ikke har søgt eller erholdt britisk Statsborgerret, temmelig betydeligt. Ifølge sidste, i 1891 foretagne Folketælling gik Antallet af disse Fremmede op til 198 113 Personer, tilhørende nedenstaaende Nationaliteter:

Fødeland.

Europa: Tyskland 50 599, Rusland 23 626, Polen 21 448, Frankrig 20 797, Italien 9 909, Schweiz 6 617, Holland 6 350, Norge 6 267, Østerrige 4 935, Sverige 4 624, Belgien 3 917, Danmark 3 113, Spanien 2 244, Tyrkiet 1 241, Grækenland 997, Ungarn 738, Rumænien 703, Portugal 658, Bulgarien 20, Serbien 11, Asien 1 804, Afrika 1 062, Amerika 26 226, Ikke opgivet 207, tilsammen 198 113.

Aarsberetninger er indløbne fra Vicekonsulerne i Blyth, Cardiff, Cork, Dover, Grimsby, Hull, Liverpool, Middelsbro, Milford, Newcastle, Plymouth, Rochester, og tillader man sig af disse at meddele følgende:

Blyth.

Ogsaa under sidstforløbne Aar har Udslibningen fra denne Havn af Stedets fornemste Exportartikkel, Stenkul, ikke ubetydelig tiltaget. Det økonomiske Udbytte af den forøgede Omsætning blev dog paavirket af de, i Forhold til det foregaaende Aar, lavere Priser.

I Forbindelse med den forøgede Udførsel staar ogsaa Skibsfartens Tilvækst, hvilken fremgaar af nedenstaaende Tabel for de 4 sidste Aar:

		Hele Skibsfarten				Deraf			
		Britiske		Udenlandske		Norske		Svenske	
		Antal	Ton	Antal	Ton	Antal	Ton	Antal	Ton
1891	Seilskibe	181	16 857	298	79 355	137	32 754	47	9 841
	Dampskibe	965	688 518	567	330 573	193	103 657	79	45 596
	tilsammen	1 146	705 375	865	409 928	330	136 411	126	55 437
1892	Seilskibe	230	21 326	372	90 804	182	46 426	85	18 054
	Dampskibe	1 012	721 877	633	352 096	228	123 509	137	81 031
	tilsammen	1 242	743 203	1 005	442 900	410	169 935	222	99 885
1893	Seilskibe	103	9 089	387	90 950	188	46 189	96	20 941
	Dampskibe	1 126	796 856	669	363 660	259	119 264	142	87 943
	tilsammen	1 229	805 945	1 056	454 610	447	165 453	238	108 884
1894	Seilskibe	117	14 220	366	83 542	183	41 653	79	17 603
	Dampskibe	1 116	829 351	766	434 902	311	140 290	160	103 584
	tilsammen	1 233	843 571	1 132	518 444	494	181 943	239	121 187

Tonnagen er altsaa, hvad norske og svenske Fartøier angaar, gaaet betydelig op. Tilvæksten falder dog, som det vil sees, udelukkende paa Dampskibene, medens saavel Antal som Tonnage af Seilskibe er gaaet ned.

Af de ankomne norske Seilskibe kom 13, paa tilsammen 1 818 Ton, med Trælast fra Norge, 6 paa tilsammen 1 026 med de fra Sverige, samt 2, paa 254 Tons fra andre Lande. Lasterne bestod for den største Del af Pitprops.

Af de med Last afgaaede norske Fartøier gik 133 Seilskibe paa 30 317 Ton til Norge, 8, paa 1 891 Ton, til Sverige, samt 41, paa 9 286 Ton, til andre Lande; 236 Dampskibe, paa 86 161 Ton, til Norge, 11, paa 8 194 Ton, til Sverige, samt 64, paa 45 935 Ton, til andre Lande.

Bruttofragterne for ankomne norske Seilskibe, opgaves at udgjøre £ 1 413; samt for samtlige afgaaede Fartøier £ 76 024, hvoraf £ 16 170 falder paa Seilskibene og £ 59 854 paa Dampskibene.

Under Aaret har 18 norske Fartøier, paa 7 350 Ton, anløbet Havnen for Kulforsyning eller for Ordre. I Kystfarten har ingen norske Fartøier deltaget.

Foruden norske og svenske har de fremmede Nationers Fartøier, som har besøgt Havnen, hovedsagelig været danske og tyske, ligesom ogsaa nogle finske og hollandske Fartøier her har indtaget Last.

Den hele Udskibning herfra af Kul og Cokes, hvilken i 1893 udgjorde 2 366 943 Tons, gik under sidstforløbne Aar op til 2 672 418 Tons, hvoraf, under begge Aar, blot ca. 11 000 Tons Cokes. Skibningen til Havne i Storbritannien, hvilken 1893 udgjorde, med et rundt Tal, 270 000 Tons, gik i 1894 ned til omkring 220 000 Tons. Forøgelsen falder følgerlig helt og holdent paa Udlandet.

Kulpriserne, der, som Følge af omfattende Arbejdsnedlæggelser i en Del af Landets Kulgruber, henimod Slutningen af 1893 havde naaet en usædvanlig Høide, har i 1894, tiltrods for den under Sommeren indtrufne skotske Kul-

grubestreik, været jævnt synkende, saa at de ved Aarets Slutning paa det nærmeste var lige med dem, der gjaldt ved Begyndelsen af 1893. Saaledes noteredes paa Børsen i Newcastle: Best Northumbrian Steam Coals i Begyndelsen af Aaret til 13 sh. 5 d, i Begyndelsen af Juli 11 sh. 6 d à 12 sh., i Begyndelsen af Oktober 10 sh. 9 d à 11 sh. samt ved Aarets Udgang 8 sh. 10 $\frac{1}{2}$ d à 9 sh., medens „bunkers“ ved de nævnte Tidspunkter noteredes til 9 sh. 3 d à 9 sh. 6 d, 7 sh. 3 d à 7 sh. 6 d, 7 sh. à 8 sh. 6 d samt 6 sh. 9 d à 7 sh.

Fragterne var i 1894 i Almindelighed ligesaa lave som under det nærmest foregaaende Aar; ved Fragtslutning af Dampskibe i Newcastle betingedes pr. Ton Kul fra Blyth til nedennævnte Havne: Alexandria 4 sh. 3 d 5 sh. 9 d, Bombay 7 sh. 6 d à 10 sh., Cartagena 6 sh. 3 d à 7 sh. 7 $\frac{1}{2}$ d, Cronstadt 3 sh. 9 d à 4 sh. 3 d; Dartmouth 4 sh. 3 d à 4 sh. 6 d; Dieppe 4 sh. à 4 sh. 3 d; Genua 4 sh. 3 d à 5 sh. 9 d; Hamburg 4 sh. à 4 sh. 9 d; Havre 4 sh. à 4 sh. 9 d; Kjøbenhavn 4 sh. à 4 sh. 10 $\frac{1}{2}$ d; Landskrona 3 sh. 9 d à 4 sh. 9 d; Libau 4 sh. à 4 sh. 3 d; London 3 sh. 3 d à 3 sh. 6 d; Lübeck 4 sh. à 5 sh. 4 $\frac{1}{2}$ d; Malaga 6 sh. 10 $\frac{1}{2}$ d à 8 sh. 5 d; Palermo 5 sh. 11 $\frac{1}{2}$ d à 6 sh. 3 d; Plymouth 4 sh. à 5 sh. 6 d; Randers 4 sh. 9 d à 6 sh.; St. Petersburg 4 sh. à 4 sh. 3d; Stockholm 3 sh. 9 d à 5 sh.; Swinemünde 3 sh. 6 d à 4 sh. 4 $\frac{1}{2}$ d; Söderhamn 3 sh. 9 d à 3 sh. 10 $\frac{1}{2}$ d; Trondhjem 4 sh. 3 d à 4 sh. 6 d; Wismar 5 sh.

De Havnearbeider, som man er ifærd med, har i 1894 naaet saa langt frem, at der i den søndre Del af Havnen er bleven opført en 300 Fod lang Jetée; Vandets Dybde ved denne Jetée, der er bestemt for Losning, udgjør paa den ydre Side 16 Fod ved Lavvande. Indenfor Jetéen er der under Opførelse et Kaianlæg paa 500 Fods Længde, ved hvilken, ligesom paa Jetéens indre Side, der bliver en Dybde af 15 $\frac{1}{2}$ Fod ved „ordinary springtide“; begge er saaledes anvendelige som Losningsplads for Seilskibe. Jetéen er dog hidtil alene bleven anvendt for Losning af Ballast. Kaien beregnes at ville blive færdig under førstkommende Juni Maaned. Denne Del af Havnen kommer, efter Afslutningen af de der paagaaende Mudringsarbeider, til at forstørres med et Areal af 25 Acres. Det nye Havneomraade er nærmest bestemt for Fartøier, som venter paa Tur til at laste, og tvende Pælværker vil blive opførte for deres Fortøining. I den øvre Havn er under Arbeide og antages at kunne aabnes for Benyttelse til Høsten 4 Par Kulrender, ved hvilke Vanddybden ved Lavvande bliver 24 Fod. Herigjennem antager man at ville have udvidet Adgangen til Kuludskibningen saa meget, at Udskibningen vil kunne fordobles i Forhold til den nuværende. I denne Del af Havnen, hvor der ligeledes foregaar Opmudringsarbeider, skal opføres 5 Fortøiningspælværker.

Til Paaskyndelse af Opmudringsarbeiderne skal der yderligere være bestilt et Mudderverk af større Dimensioner end noget af de nu benyttede.

Som jeg allerede har havt den Ære at indberette, er af de herværende Lodser bleven anskaffet en Dampkutter, hvorved Lodserne nu bedre er satte istand til i aaben Sø at gaa ombord i de hertil bestemte Fartøier. Man turde derfor nu have grundet Haab om, at de Klager, som ofte tidligere og ikke uden Berettigelse er blevne fremførte af de Søfarende mod Lodserne hersteds, nu vil forstumme.

Cardiff.

Det har vist sig mer end nogensinde under 1894, gennem en materiel Fremgang, som søger sin Lige, at Forretningslivet er sundt og kraftigt i Cardiff, paa samme Tid som det nu mærkes, at Indvaanerne, ca. 150 000, ikke længer betragter Byen som alene et tilfældigt Opholdssted, hvori Rigdom hurtig skulde erhverves, for andensteds at anvendes. De søger at gjøre Cardiff til en virkelig Hovedstad for Wales og at faa Lærdomscentre forlagte did. „The University College“ har allerede virket Undere, og saafremt ogsaa det under Dannelse værende Universitet for Wales forlægges til Cardiff, kommer dette uden Tvivl til at hæve Handelsstanden og gjøre den bedre skikket til at befordre Landets Interesser.

Man har frygtet for, at Anlægget af Dokkerne i Barry skulde tilføie Cardiff uberegnelig Skade; men den Konkurrance, som Bute-Interesserne derved fik, var nødvendig, og det er den, man har at takke for Lettelser for Søfarten med Hensyn til Plads og hurtig Expedition og for den Imødekommenhed, som Bute-Kompagniet i de sidste Aar har vist. Vistnok er der udenfor Cardiff paa faa Aar opstaaet et Samfund paa over 15 000 Mennesker; men dette tiltrækkes af det større i Cardiff og bliver til Fordel ogsaa for sidstnævnte By.

Tilvæksten i Handelsomsætningen i Cardiff med Barry viser sig gennem en Forøgelse i saavel Mængde som Værdi af baade Import og Export.

Totalværdien af Importen var i 1894 £ 2 505 078 mod £ 2 306 567 i 1893, en Forøgelse af £ 198 511, nærmest forårsaget ved øget Import af Træløst og forskellige Kornsorter, uagtet særlig Hveden viser en betydelig Nedgang i Pris. Kornimporten bliver for hvert Aar af stedse større Betydning; for at fremme den har Bute Dock Kompagniet i 1894 fuldent storartede Magaziner, forsynede med Elevatorer af nyeste Konstruktion og Apparater for Veining.

Firmaerne „Spillers & Bakers Lmt.“ og „Cardiff Milling Company“, tidligere „J. Tucker Lmt.“, som har Kornhandelen i sine Hænder, kan i sine Kværne frembringe 30 000 Sække Mel om Ugen.

For den stadig tiltagende Import af Tømmer har man ogsaa draget Omsorg ved Afgivelse af en Oplagstomt paa 5 à 6 Acres, med Skur for de finere Træsletter, til Benyttelse for de Kjøbmænd, som ikke har egne Tomter.

Af Planker fra Østersøen er der indført betydelige Kvanta, hvoraf Salget var livligt til henimod Aarets Slutning, da Nedgang i Afskibernes Priser og Udsigten til yderligere Prisfald bragte Kjøberne til at indtage en afventende Holdning. Lagrene var ved Aarsskiftet større end vanlig. Gulvplanker har fundet fordelagtig Afsætning, idet Tilførselen har været moderat, og da livlig Byggevirksomhed imødeses under indeværende Aar, turde Efterspørgselen vedblive. Efterspørgselen efter norsk Minetømmer siges at aftage mer og mer, hvorimod Anvendelsen af saavel norsk som svensk Pitprops tiltager. Prisen paa Minetømmer har under Aaret holdt sig næsten uforandret, 23 s/ til 24 s/6 cif; sidstnævnte Pris quoteredes ved Aarets Udgang. Kontraktprisen paa norsk Pitprops har været 24 s/ pr. Load.

Da Ely Papirfabrik er bleven udvidet, har ogsaa dens Forbrug af Træmasse tiltaget betydelig. Selskabet er imidlertid direkte interesseret i norske Træmassefabrikker.

Tabel over Varer importerede til Cardiff:

Smør, Cwts., 187, Margarin 949, Ost 337, Kobber, alle Slags, Ton, 2 159, Hvede, Cwts., 2 311 523, Byg 598 928, Havre 363 589, Ærter 4 517, Bønner 109 086, Mais 139 941, Glas 12 235, Hø, Tons, 1 841, Jern, Malm 640 330, Jern, andet 371, Jern-Manufaktur, Cwts., 10 462, Bly, Tons, 1, Mangan, Malm 227, Kondenseret Melk, Cwts., 3 650, Torvstrøelse, Tons, 11 012, Faarekjød, Cwts., 16 120, Oljer, Fade, 342, Løg, Bushels, 135 732, Farver, Værdi £ 883, Papir, Cwts., 1 091, Filler, Tons, 414, Esparto, 1 323, Træmasse, 25 704, Andre Raastoffe for Papirindustrien, 393, Petroleum, Gallons, 2 532 514. Pickles 22 223, Poteter, Cwts., 286 965, Svovlkis, Tons, 10 186, Harpix, Cwts., 26 501, Frø, forskellige Slags, Værdi £ 111, Sten, Tons, 6 411, Halm 2 252, Grøntsager Værdi £ 1 351, Trælaster, huggen, Furu, Loads, 541 984, Eg 3 833, Trælaster, huggen, uangivet Slags 187, Trælaster, saget, Furu 169 213, uangivet Slags 819, Stav 45, Bygningsmaterialier, Værdi £ 170, Zink, £ 2 073, Ubearbejdede Produkter £ 1 620, Bearbejdede Produkter, £ 872, Forskellige andre Varer, £ 11 403, ialt Værdi £ 2 206 567.

Heraf kom fra Norge:

Trælaster, huggen, Furu og Gran, Loads, 22 804, uangivet 33, Trælaster, saget, Furu og Gran 12 357, Bygningsmaterialer for £ 60, Træmasse, Tons, 25 179, Kobber raa 15, Metal, uangivet Slags 38, Kjød, saltet og færskt, Cwts. 1, Kjød. Konserver 31, Fisk, færsk Sild 40, Fisk, saltet, røget, tørket 6, Smør 4, Kondenseret Melk 15, Grøntsager for £ 15, Bearbejdede Varer for £ 11.

Totalværdien af Exporten var i 1894 £ 6 964 081 mod £ 6 016 053 i 1893, altsaa en Forøgelse af £ 948 028. Denne Fremgang beror paa en øget Udslibning af Kul, fordi Jernindustrien i Wales under 1894 har været i særlig Grad trykket, saa at flere af de større Jernværker, som Rhymney og Tredegar, endnu holdes stængte. Man kan spørge, hvor Grænsen er for denne uophørlig tiltagende Udslibning af Kul? Vil Wales kunne udholde Konkurrencen med den aarlig tiltagende Brydning af Kul i Belgien, Westphalen og Østerrige? Vil ikke Frankrig gjøre sig mere uafhængigt, og Nordamerika forsyne Sydamerika, hvis Konsumtion af Kul fra Wales for hvert Aar tiltager? Wales eier en Garanti deri, at den større Del af Udslibningen gaar til Depothavne, og at, eftersom den predominerende Dampskibstonnage er britisk, bliver Wales selv sin bedste Kunde. Kan Arbejderspørgsmaalet løses i Mindelighed, saa at Kulpriserne kan holdes relativt lave, tør man nære Haab om, at Kuludslibningen vedvarende vil gaa fremad.

Oversigt over Cardiffs Export i Aarene 1894 og 1893.

Alkalier, Cwts. 2 170. Klæder, for £ 105. Krudt, ₧ 2 000. Ildvaaben, smaa, St. 2 520. Ammunition og Vaaben, pr. £ 8 762. Sække, Dussin 67 989. Øl, Fade 43. Bøger, Cwts. 11. Smør, Cwts. 4. Lys, ₧ 3 300. Kautschuk, for £ 589. Cement, Tons 1 064. Kemikalier, for £ 1 575. Kul, Tons 11 144 121. Cokes, Tons 93 619. Patent Fuel, Tons 299 845. Kobber, alle Slags, Cwts. 7 043. Bomuldsgarn, ₧ 2 400. Bomuldstøj, Alen 624 300. Bomuld, andre Slags, for £ 1 199. Porcelæn, for £ 1 310. Glas, for £ 524. Kortevarer, for £ 190. Arbejder af Metal, for £ 1 170. Jern, Tak-Stang etc.

samt Jerntraad, Tons 3 615. Jern, alle Slags for Jernbaner, Tons 28 937. Staal, i Stænger og Plader, Tons 112. Jern- og Staal Manufaktur, 4 664. Jutevarer, for £ 145. Bly, Tons 15. Læder, ubearbejdet, Cwts. 18. Skotøi, Dusin Par 44. Lin, alle Slags, for £ 879. Maskiner, for £ 29 414. Gjødningsstoffer, Tons 500. Oljefrø, Tons 52. Farver, for £ 2 538. Papir, Cwts. 43. Madvarer, for £ 1 185. Salt, Tons 204. Silkearbejder, for £ 619. Skind, for £ 630. Spirituosa, Gallons 1 256. Telegraftraad, for £ 492. Tin, Cwts. 48. Uld-Garn, Th 600. Uldvarer, alle Slags, pr. £ 499. Andre Varer, for £ 63 447. Tilsammen £ 6 964 081.

Heraf udførtes til Norge:

Stenkul, Tons 31 424. Jern, for Jernbaner, Tons 595. Staalskinner, Tons 9 069.

Udskibningen af Kul, Cokes og Patent Fuel fra Cardiff, Barry og Penarth udgjorde ifølge Dokkompaniernes Opgaver, hvilke antagelig er de paalideligste:

	1894	1893	Forøgelse	Formindskelse	%
Kul til Udlandet . Tons	11 187 861	9 835 937	1 351 924		13.74
„ „ britiske Havne „	1 769 625	1 575 490	184 138		12.32
Cokes til Udlandet „	99 577	84 078	15 499		18.43
„ „ brit. Havne „	4 320	1 520	2 800		184.21
Pat. Fuel til Udlandet „	286 957	292 149		5 192	1.77
„ „ brit. Havne „	120	1 559		1 439	92.30
Kul til „bunkers“ for til Udlandet gaaende Dampskibe . . . „	1 729 147	1 400 457	328 690		23.47
Kul til „bunkers“ for Kystfarere og Buxer- baade „	238 555	173 552	65 003		37.45
tilsammen	15 316 165	13 364 742	1 951 423	6 631	14.60

Fortegnelse over Havne, til hvilke over 50 000 Tons Kul er bleven udskibet:

Port Said, 989 358 Ton. Genua, 936 927. St. Nazaire, 469 176. Buenos Ayres, 379 750. Havre, 347 431. Bombay, 335 198. Malta, 314 457. Rio de Janeiro, 312 688. Marseilles, 287 166. Barcelona, 241 844. Konstantinopel, 239 011. Montevideo, 225 894. Colombo, 225 052. Venedig, 204 567. Singapore, 193 534. Alexandria, 180 815. Kapstaden, 174 314. Galatz, 165 250. Las Palmas, 156 357. Gibraltar, 152 101. Kap Verde, 149 195. La Rochelle, 143 369. Bordeaux, 138 135. Algier, 135 875. St. Malo, 110 830. Lissabon, 109 154. Aden, 106 994. Piræus, 100 804. Santos, 99 451. Neapel, 99 097. Bouscay, 98 690. Brindisi, 94 642. Sable d'Olonne, 85 792. Caen, 82 783. Savona, 80 976. Palermo, 76 070. Ancona, 74 609. Cronstadt 72 420. Livorno, 71 969. Teneriffe, 71 122. Smyrna, 67 343. Trieste, 65 316. Rouen, 65 081. Spezzia, 64 907. Bilbao, 62 665. Madeira, 61 830. Rochefort, 61 618. Odessa, 59 977. Pernambuco, 59 082. Dieppe, 54 651. Perim, 53 852. Hongkong, 50 359 Ton.

Til Christiania skibedes 21 216 Tons mod 13 300 Tons i 1893

„ Bergen „ 6 091 „ „ 5 765 „ - „

Ved Indgangen af 1894 var Prisen paa bedste Slags Stenkul 15/ à 16/ f. o. b.; men med Februar begyndte en Synken indtil Juni, da den var 11/6 lavere. I Juli gik Prisen igjen noget op, saaat Sælgere kunde quotere 12/ à 12/6 med ringe Fluktuationer indtil Slutningen af Oktober, hvorefter Prisen gik ned til 11/3 à 11/. Følgen af denne Nedgang blev naturligvis, at Arbeiderne, som en Tid havde kunnet glæde sig ved Forhøielser af Aflønningen efter det hver anden Maaned stedfindende Møde af Revisorerne for „the sliding scale“, nu atter maatte underkaste sig en Reduktion af Lønningerne, og de begyndte strax med at fremsætte Begjæring om Andel i Bestemmelsen af Kulpriserne, en fastsat Minimumsaflønning, og andre Fordringer, som Grubeieerne vægrede sig ved at gaa ind paa. Ved Udgangen af September gaves derfor de fastsatte 6 Maaneders Opsigelse af „the sliding scale“, og Fremtiden faar vise, om det sydlige Wales skal underkastes en alvorlig Arbeidsnedlæggelse, eller om en Overenskomst ad fredelig Vei kan opnaaes. At det sidste kommer til at ske, turde der være grundet Haab om, da Arbeiderne ikke er i Besiddelse af Penge-midler og Markedet er i Nedgaaende eller ialfald ikke viser noget Tegn til øget Liv.

Aflønningerne stod ved Aarets Udgang i $21\frac{1}{4}\%$ over de i 1879 betalte.

Skibsfarten paa Cardiff og Barry gik ifølge Opgaver fra Board of Trade under de tvende sidstforløbne Aar op til følgende Tal:

	Ankomne Fartøier.				Afgaaede Fartøier.			
	1894.		1893.		1894.		1893.	
	Antal	Tons	Antal	Tons	Antal	Tons	Antal	Tons
Fra og til Udlandet								
med Ladning	1 624	1 023 909	1 590	993 624	6 346	6 319 267	5 906	5 591 908
i Ballast	2 461	2 715 947	2 553	2 485 012	292	419 268	272	337 500
tilsammen	4 085	3 739 856	4 043	3 478 636	6 538	6 738 535	6 178	5 929 408
Kystfarende.								
med Ladning	3 533	410 586	3 160	403 102	6 680	1 120 339	6 045	974 391
i Ballast	8 066	3 900 223	6 645	3 241 864	2 226	226 398	1 480	222 383
tilsammen	11 599	4 310 809	9 805	3 644 966	8 906	1 346 737	7 525	1 196 774

Heri deltog norske Fartøier som nedenfor anført.

	Ankomne Fartøier				Afgaaede Fartøier.			
	1894		1893		1894		1893	
	Antal	Ton	Antal	Ton	Antal	Ton	Antal	Ton
Fra og til Udlandet samt Kystfarende.								
med Ladning	133	80 021	133	80 841	468	287 477	448	289 293
i Ballast	326	203 025	320	208 092	9	10 542	9	5 801
tilsammen	459	283 046	453	288 933	477	298 019	457	295 094
deraf Dampskibe								
med Ladning	15	13 347	19	14 638	187	122 523	164	118 934
i Ballast	172	111 205	145	103 071	5	7 282	2	941
tilsammen	187	124 552	164	117 709	192	129 805	166	119 875

Ikke langt fra Halvdelen af de norske og svenske Fartøier, som deltager i Fragtfarten paa Cardiff, udgjøres saaledes af Dampskibe.

I flere Aar har der været høilydte Klager over, at herværende Toldbod er lagt oppe i Byen og ikke nede ved Dokkerne, hvad der foraarsager Kjøbmænd og Rederier betydeligt Tab baade af Tid og Penge. Efterat nu mellem 15 og 16 000 Udklareringer aarlig finder Sted, er Ubiligheden heraf fremtraadt noksaa skarpt, og Budgetforslaget for 1895 siges at skulle omfatte Midler for Anskaffelse af en Toldbod paa et for Søfarten fuldt bekvemt Sted.

Rømningerne fra norske og svenske Fartøier har i Aarenes Løb stadig aftaget. De udgjorde for norske Fartøier: 1890, 209, 1891, 190, 1892, 181, 1893, 150, 1894, 82.

Nedgangen er vistnok en Følge af det strænge Opsyn Board of Trade fører med de saakaldte „crimps“, som gjentagende Gange har faaet kjende Lovens Strengthed ved Idømmelse af Bøder eller Fængsel. Den særlig betydelige Nedgang under 1894 faar man dog nærmest tilskrive den Omstændighed, at Skibsførere, som tidligere ikke vilde gaa ind paa at afmønstre Sømænd fra Fartøier bestemte til Santos eller Rio Janeiro, men vel tillod dem at rømme, efter den nye Søfartslovs Ikrafttræden i Almindelighed afmønstrer Sømænd, som erklærer sig uvillige til at medfølge til de nævnte Havne.

Internationale Overenskomster eller Lovbestemmelser om Forskud paa Hyren turde ikke kunne hæmme dette Onde og vilde vistnok foraarsage megen Ubilighed og mange Vanskeligheder. Derimod vilde skjærpede Bestemmelser ligeoverfor dem, der er dette Ondes Rødder, nemlig Logisværterne, ikke kunne skade, men maaske være af Nytte; som f. Ex. at det, under Straf af strenge Bøder, forbydes enhver, der ikke har udtaget Bevilling, at huse Sømænd; at saadan Bevilling ikke gives nogen, som ikke har et godt Rygte, eller som har Udskjænkning eller driver Handel med Effekter for Sømænds Udrustning; at Logishuset, efterat Bevilling er erholdt, skal være tilgængeligt for Sundhedspoliti saavel som for Ordens- og det hemmelige Politi, ligesom ogsaa for Board of Trade's Funktionærer; at Bevillingsindehavere, foruden at være underkastede forskellige Ordens- og Sundhedsregler, er paalagte at føre Register over enhver Løgende, med Navn paa Af- og Paamønstrings Fartøi og Bestemmelsessted;

at der skal findes opslaaet en Pristarif, som ikke maa overskrides, etc. etc.; for Overtrædelse Bøder £ 5 til £ 50 og tildels Annulering af Bevillingen.

Saadanne „Bye Laws as to Seamen's Lodging Houses“ har i 1894 været i Kraft i Distriktet Barry og har tjent til at fordrive den værste Del af „Boarding House Masters“ til Cardiff; men de kan ikke hindre Rønning, saalænge Løsen af saadan Bevilling ikke er obligatorisk ogsaa i Cardiff. Dette ældre, gjennemsyrede Samfund betænker sig imidlertid endnu paa at gribe til et saa radikalt Middel.

Da noksaa megen Ulempe har været forbunden med, at de forskellige Grubeieere benyttede afvigende Former for „Colliery Loading Guarantees“, har „Cardiff Incorporated Chamber of Commerce“ udarbejdet saadanne for saavel Dampskibe som Seilskibe, hvilke nu næsten almindelig benyttes. Texten er for Dampskibe:

Colliery Loading Guarantee,

Cardiff189

We hereby undertake to load the s/s now at and ready not earlier than the and not later than the with a cargo of not exceeding tons, for account of in such Dock at Cardiff, Penarth, or Barry, as ordered by us before the Vessel's arrival in Cardiff or Barry Roads, as the case may be, at a usual tip or tips, in hours after the steamer is wholly unballasted, ready to receive Cargo in all her holds, and available for loading, and true written notice thereof given to us during regular office hours (we between 9 a. m. and 5 p. m. except on Saturdays, when the office hours are from 9 a. m. to 1 p. m.)

The following exceptions not to be computed as part of the aforesaid loading-hours unless used, notwithstanding that during the time of any such exceptions coal may be shipped by us into any other vessel:

„All Holidays, whether Public Holidays or Collier's Holidays whereby work is suspended either at the Docks or at our Colliery or Collieries. Time from 5 p. m. on Saturday until 7 a. m. on Monday. Time occupied in shifting from hatch to hatch and in bunkering. Any time lost through riots, strikes, lockouts, or from any dispute between masters and men causing a stoppage of our Colliery or Collieries, or of the trimmers, dock, railway, or other hands connected with the working, delivery, shipment, or trimming of the Coal, or by reason of accidents to mines or machinery causing stoppage of the same, or by obstructions or accidents at our Colliery or Collieries, on the Railways, or in the Docks, or by reason of storms, floods, frosts, snow, or from any cause of whatsoever kind or nature beyond our control.

In case of partial holiday or stoppage of our Colliery or Collieries from any or either of the aforesaid causes, of which written notice shall be given, the lay hours to be extended proportionately to the diminution of output arising from such partial holiday or stoppage.

For the purpose of this guarantee Holidays, namely Bank Holiday and Mahon's Day, shall be deemed to commence at 5 p. m. the day following such Holiday, and to end at 7 a. m. the day following such Holiday, and for any other Holiday 24 hours to be excepted.“

The steamer to move to and from the Tip or Tips, and from hatch to hatch and proceed with her loading, whenever required to do so. Demurrage, if any, to be at the rate of per hour.

We shall be entitled to appoint trimmers to trim the cargo at usual Tariff charges, but only on the condition that they shall not be deemed to be our servants or agents, and that we shall not be responsible for their acts or defaults.

The usual wharfage of 2 d per ton on the quantity shipped shall be paid by the steamer.

Dock or Railway Companies, weights to be conclusive for all purposes."

Formen for Seilskibe er som følger:

„Colliery Loading Guarantee.

Cardiff 189

We hereby undertake to load now at and ready not earlier than the and not later than the with a cargo of not exceeding tons, for account of in such Dock at Cardiff, Penarth or Barry, as ordered by us after the Vessel's arrival in Cardiff or Barry Roads, as the case may be at a usual tip or tips, in days, commencing the day after the Vessel is wholly discharged of inward Cargo or Ballast, ready to receive Cargo in all her holds, and available for loading, and true written notice thereof given to us during regular office hours (i. e. between 9 a. m. and 5 p. m., except on Saturdays, when the office hours are from 9 a. m. to 1 p. m.) Stiffening Coal, if required, shall be supplied at the rate of tons per day, commencing the day after the Vessel is ready for same, and written notice thereof given to us during regular office hours. Time occupied in stiffening not to count as part of aforesaid loading days, but any days saved or further occupied in stiffening to be settled respectively by addition to or deduction from the aforesaid loading days.

The following exceptions not to be computed as part of the aforesaid loading or stiffening time unless used, notwithstanding that during the time of any such exception coal may be shipped by us into any other vessel:

„All Holidays, whether Public Holidays or Collier's Holidays, whereby work is suspended either at the Docks or at our Colliery or Collieries. Time from 5 p. m. on Saturday until 7 a. m. on Monday. Time occupied in shifting. Any time lost through riots, strikes, lockouts, or from any dispute between masters and men, causing a stoppage of our Colliery or Collieries, or of the trimmers, dock, railway or other hands connected with the working, delivery, shipment, or trimming of the Coal, or by reason of accidents to mines or machinery causing stoppage of the same, or by obstructions or accidents at our Colliery or Collieries, on the Railways, or in the Docks, or by reason of storms, floods, frosts, snow, or from any cause of whatsoever kind or nature beyond our control.

In case of partial holiday or partial stoppage of our Colliery or Collieries from any or either of the aforementioned causes, of which written notice shall be given, the lay days to be extended proportionately to the diminution of output arising from such partial holiday or stoppage.

For the purpose of this guarantee, Holidays, namely Bank Holiday and Christmas Day, shall be deemed to commence at 5 p. m. the day preceding,

and to end at 7 a. m. the day following such Holiday, and for any other Holiday twenty-four hours to be excepted.

The Vessel to move to and from the Tip or Tips, and from hatch to hatch, and proceed with her loading, whenever required to do so.

Demurrage, if any, to be at the rate of per register ton per day.

We shall be entitled to appoint trimmers to trim the Cargo at usual Tariff charges, but only on the condition, that they shall not be deemed to be our servants or agents, and that we shall not be responsible for their acts or defaults.

The usual wharfage of 2 d per ton on the quantity shipped shall be paid by the Vessel.

Dock or Railway Companies' weights to be conclusive for all purposes."

Grimsby.

Trælastmarkedet, som i 1893 i stor Udstrækning paavirkedes af Kulstreiken, tog sig atter op i 1894, og Importen af denne Vare har betydelig tiltaget.

Der har i Aarets Løb ikke indtruffet nogen Betalingsindstilling inden denne Branche, og de bestaaende Firmaer ansees som sikre. Importen har under de tvende sidstforløbne Aar udgjort:

	1894	1893	Forøgelse
	Loads	Loads	Loads
Deals, Battens og Bord . .	232 410	225 962	6 448
Tømmer, alle Slags . . .	91 855	54 284	37 571

Tømmeret er, ligesom tidligere, væsentlig bleven bragt hid af Dampskibe (de saakaldte „Baltic Tramps“), og Fragterne vedbliver at være lave og uløn- nende. Der noteredes pr. Standard fra Archangel 35 til 40 sh., Onega 32 sh. 6 d. til 35 sh., Gefle og Cronstadt 18 til 21 sh., Nyborg 20 til 22 sh. 6 d., Bjørneborg 20 til 23 sh., Nedrebotten 19 til 20 sh., Øvrebotten 23 sh. 6 d. til 26 sh.

Jern og Staal hidbringes fremdeles blot som Ballast under Trælasten, væsentlig fra Stockholm og Gefle. Det importerede Kvantum var af Jern 10 094 Tons, Staal 264 Tons, eller tilsammen 10 358 Tons mod i 1893 8 287 Tons, altsaa en Forøgelse af 2 071 Tons.

Exporten af Kul fra Grimsby er i stærkt Stigende, og dens Vækst i 1894 har været phænomenal. En meget stor Del af de Kul, som vindes i South Yorkshire og Midland Distrikterne, sendes nu til Grimsby, hvorfra de exporteres til Tyskland, Norge, Sverige, Danmark og endog Sydamerika.

Totalexporten var i 1894	863 482 Tons
mod i 1893	378 214 „

eller en Forøgelse af 485 268 Tons

	Heraf skibedes 1894	1893	Forøgelse
Til Norge Tons	96 126	37 593	58 533
„ Sverige „	250 368	99 120	151 248

Kulpriserne har under Aaret været følgende:

Bedste South Yorkshire	12 sh. 6 d. à 12 sh. pr. Ton
2den Kvalitet Hard Steam Coals	10 sh. à 9 sh. 3 d. " "
Steam Cobbles	9 sh. 6 d. à 9 sh. " "
alt f. o. b. hersteds.	

Kulfragterne har i Gjennemsnit været:

Til Christiania	£ 3.10.0	til £ 4.10.0	pr. Keel
" Stockholm	- 4.10.0	"	— " —
" Norrkøping	- 4.15.0	" 5. 5.0	— " —
" Ystad	- 4.10.0	" 5. 0.0	— " —
" Trelleborg	- 4.10.0	" 5. 0.0	— " —
" Malmø og Øresundhavne	- 4. 5.0	" 5. 5.0	— " —
" Åhus	- 4. 0.0	" 5. 0.0	— " —
" Cronstadt	- 4. 0.0	" 4.10.0	— " —
" Kjøbenhavn	- 4.10.0	" 5. 0.0	— " —

Importen af Is udgjorde i 1894	70 512 Tons
mod i 1893	63 028 "

eller en Forøgelse af 7 484 Tons

En væsentlig Grund til den forøgede Import af Is var det større Antal Dampskibe, som benyttedes ved Fisket.

Tilvirkningen af kunstig Is er stadig bleven fortsat, og Produktionen har været omtrent den samme som i tidligere Aar. Resultaterne har imidlertid ikke opmuntret til nogen Udvidelse af samme. Den kunstige Is er dyrere end den fra Norge Importerede. Prisen for norsk Is har været 1 sh. 5 d. pr. Ton f. o. b. fra Isdammen, for Sommerlevering f. o. b. fra Ishuset 1 sh. 6 d. til 2 sh. 9 d. pr. Ton. C i. f. Prisen har været 7 sh. 6 d. til 9 sh. og Fragterne omkring 7 sh. pr. Ton.

Medens Grimsbys Skibsfart i sin Helhed Aar for Aar er vokset i Betydning, vedbliver dog Fisket at udmærke sig som Stedets Hovednæringsvei. I 1894 har Fiskeriindustrien tiltaget med en Hurtighed, der kan maale sig med Fremgangen i noget tidligere Aar. Særlig har dette været Tilfældet med Hensyn til Fangstevnen. Mellem 30 og 40 nye Dampsmakker er bleve føiede til den lokale Flaade, med en Bekostning af ikke mindre end £ 125 000. Uagtet Antallet af Smakker er bleven reduceret ved, at flere saadanne er solgte til Udlandet, medens nogle faa har søgt hen til andre engelske Fiskestationer, har dog Forøgelsen af Fangstevnen været omtrent proportional med Kapitalforøgelsen. Mængden af indbragt Fisk har naturligvis ogsaa betydelig tiltaget, uagtet der fremdeles er nogen Nedgang i Antallet af flad Fisk, som Rødspette, Sletvar, Tunge og Pigvar. Af smaa Koljer og smaa Torsk er der fisket større Kvantiteter end nogensinde tidligere. Fangsten af denne Smaafisk har været saa stor, at denne Slags Fisk undertiden er bleven solgt til rent utrolig lave Priser; denne

Overflod er bleven tilskrevet den meget varme og tørre Sommer, vi havde i 1893, og den har saaledes indvirket paa Priserne for større Fisk, at disse Priser i det Hele har været betydelig lavere end under det nærmest foregaaende Aar. Følgen er, at Aarets Udbytte for Seilsmakkernes Vedkommende har været slet og, hvad Dampsmakkerne betræffer, langt fra saa godt som tidligere, og under de sidste Maaneder er derfor ogsaa Bygningen af nye Fartøier bleven indskrænket. Dette betragtes dog blot som det sædvanlige Udslag af Loven for Tilbud og Efterspørgsel, og saafremt der ikke finder Sted nogen yderligere Forøgelse i Antallet af Fartøier, haaber man dog sikkert, at denne Industri fra Fiskernes og Sælgernes Standpunkt seet, atter skal faa nyt Liv, idet den almindelige Efterspørgsel efter Fisk inden Landet er i Tiltagende. Om end 1894 ikke kan betragtes som noget heldigt Aar for Fiskeindustrien, i det Store og Hele, har dog de i samme Interesserede paa ingen Maade tabt Modet; der tvivles ikke paa, at denne Industri vil hævde sin Stilling som Byens store Indtægtskilde. Mængden af indbragt Fisk var i 1894 80 000 Tons, mod i 1893 75 000 Tons, altsaa en Forøgelse af 5 000 Tons.

Ti Ladninger af færsk Makrel hidbragtes i smaa norske Dampskibe. En Del færsk Sild er ogsaa modtaget fra Norge og Sverige med Rutebaadene.

De svenske Dampskibe „Eos“ og „Vesta“ har gaaet i Rute vexelvis med Wilson-Linjens Dampskib „Malmø“ mellem Malmø og Grimsby, medbringende hertil Emigranter og Gods.

Befolkningens Sundhedstilstand har været god, og der har heller ikke været nogen Epidemier blandt Husdyrene.

Hull.

Om man ser hen til Omfanget af Export og Import samt Drægtigheden af de denne Havn besøgende Fartøier, har Handelsomsætningen under 1894 i det Hele været mere tilfredsstillende, end man havde kunnet vente, og i de fleste Tilfælde har der vist sig en betydelig Forøgelse i Forhold til det nærmest foregaaende Aar. Som i sidste Aarsberetning omtalt, led denne Havn i 1893 meget under Kulstreiken i Midlands- og South Yorkshire-Distrikterne, ligesom ogsaa under Streiken blandt de herværende Dokarbeidere, hvilke Forhold antoges for lange Tider at ville virke skadelig paa Handelen. At denne allerede er kommen sig saa vidt efter disse forstyrrende Indflydelser, ansees at love godt for dens Fremtid, og haabes der, at et længe imødeset nyt Liv inden samme dermed har givet sig tilkjennde.

Herved er dog at mærke, at, om end Handelsomsætningens betydelige Omfang unægtelig har medført jævne Sysselsættelse for den derved beskæftigede Arbejderbefolkning, kan det af Kjøbmænd og Skibsredere opnaaede Resultat ingenlunde siges at være tilfredsstillende.

Aldrig før i Mands Minde turde Forretningerne have været drevne under vanskeligere Forhold eller med mindre Udbytte, og ikke inden nogen Branche har dette været mere fremtrædende end inden Skibsrederibedriften med de for Tiden raadende lave Værdier og trykkede Fragtnoteringer. Det Faktum bør derhos ingenlunde lades ude af Sigte, at dette Distrikt i 1894 drog Fordel af den forøgede Omsætning, som alene tilfældigvis kom det tilgode som Følge af Kulstreiken i Skotland, samt at, som en Modvægt ogsaa mod denne tilfældige Fordel, Hull mer og mer maa tage Hensyn til Manchesterkanalen som en Kon-

kurrent for ialfald adskillige Dele af dets Trafik, hvoriblandt den for nærværende mest bemærkelsesværdige synes at være den med Træmasse.

Imidlertid har de nye Eiendomme af Hulls Dokker, „The North Eastern Railway Company“, med Alvor taget sig af Udviklingen af Havnens Bekvemmeligheder og siges at have yderligere Foranstaltninger i samme Retning under Overveelse.

Inden andre Industrigræne, af hvilke Virksomheden inden denne Havn i væsentlig Grad er afhængig, har det almindelige Tryk gjort sig stærkt gjældende, særlig inden Oljeindustrien, idet de lave Priser paa naturlige Foderstoffer væsentlig har formindsket Efterspørgselen efter kunstige saadanne.

De vigtigste Vareslags, som indgik i Importen fra Norge under de sidste 3 Aar, har været følgende:

Vareslags		1894	1893	1892
Trælast, huggen	Loads	25 728	23 477	47 562
„ saget	„	9 813	10 627	12 440
Træmasse	Tons	6 500	11 591	12 253
Fisk	Cwts.	406 002	443 710	415 112
Tran	Fade	2 234	2 193	2 713
Is	Tons	19 798	18 308	13 530
Smør	Cwts.	726	6 518	2 627
Margarin	„	1 391	3 921	10 946
Papir	„	32 888	42 314	36 116
Havre	„	44	1 010	400
Fyrstikker	Kasser	15 251	20 336	24 420

Desuden indførtes under 1894: Flesk 39 Cwts., Øl 66 Kasser; Ost 70 Cwts.; Rebslagerarbejde 319 Cwts.; Droger 589 Cwts. og 379 Kollis; Frugt og Grøntsager 719 Kollis; Mel 36 Cwts.; Vildt 674 Kollis; Glas og Porselæn 694 Cwts.; Hø 223 Tons og 1 442 Baller; Huder 2 741 Cwts.; Horn 383 Cwts.; Stangjern 1 716 Tons; Tack- og Skrotjern 110 Tons; Gjødningsstoffer 374 Tons; Kjød 2 130 Cwts.; Pap 3 975 Cwts.; Malm 425 Tons; Filler 2 739 Baller; Skind 133 Baller; Spirituosa 49 Gallons; Heste 54 St.; Faar 1 354 St.; Halm 1 221 Baller; Poteter 1 834 Cwts. og Messing 4 580 Cwts.

Fra Sverige importeredes 1894:

Trælast, saget, Loads, 156 778; Trælast, huggen 64 809; Træmasse, Tons, 7 134; Jern og Staal 43 084; Jern, Tack og Skrot 34 913; Papir, Cwts., 38 817; Smør 148 466; Flesk 2 460; Havre 14 074; Fisk 677 963; Fyrstikker, Kasser, 22 920.

Desuden indførtes fra Sverige under 1894: Øl 19 Kasser; Bark 65 Tons; Kobber 64 Cwts.; Ost 108 Cwts.; Droger 87 Kollis; Æg 8 Kasser; Frugt og Grøntsager 30 Kollis; Mel 50 Cwts.; Fløde 5 508 Krukker; Melk 38 Krukker; Vikker 87 Sække; Horn 593 Cwts.; Huder 551 Cwts.; Glas og Porcelæn 626 Cwts.; Gjødningsstoffer 448 Tons; Pap 4 597 Cwts.; Malm 17 Tons; Tran 232 Fade; Filler 4 303 Baller; Skind 157 Baller; Spirituosa 25 Gallons; Tjære 155 Tønder; Uld 40 Baller; Messing 415 Cwts.

Den her anførte Import har, sammenlignet med foregaaende Aars i Almindelighed været tilfredsstillende, især forsaavidt angaar Trælast, Jern og Papir fra Sverige samt Fisk fra begge Lande. Med Hensyn til Fiskeimporten bør dog mærkes, at særlig den fra Sverige tilhører Sæsonen 1893—94; Tilførselen under Sæsonen 1894—95 har været betydelig mindre.

Forskjellen i Kvantitet mellem den under de nævnte 2 Sæsoner importerede Fisk fremgaar ogsaa deraf, at Antallet af de med Sild lastede norske og svenske Dampskibe gik op til 152 under førstnævnte Sæson, men blot 99 under sidstnævnte.

De opnaaede Priser har som Følge af denne moderate Tilførsel under sidste Sæson i det Hele været bedre, med godt Udbytte. Det er alene at frygte, at dette kommer til at lokke til fornyet Overspekulation under næste Sæson, om Fiskets Udfald tillader det.

Fra Sverige har man forsøgt paa at hidføre Sild løst indlastet i Lasterummet — „in bulk“ —, hvorved man sparer Udgifterne til Kasser. Forsøget synes dog ikke at have faldet gunstigt ud, idet Fisken, om den ikke kan disponeres for lokalt Forbrug, da kræver omhyggeligere Behandling baade ved Indlastning og Udlosning, hvorfor denne Fremgangsmaade neppe vil blive almindelig adopteret.

Paa Smørhandelens Omraade har den forøgede Konkurrence fra Kolonierne tiltrukket sig megen Opmærksomhed, saavel inden svenske og danske Forretningskredse, som hos Englands Landbrugere, og med stor Opmærksomhed følges ogsaa enhver Udvikling inden Meieriindustrien. Den ovenanførte Import af Fløde fra Sverige er for den væsentligste Del skeet til et herværende svensk-engelsk Meierikompani — „Magnet“ —, som tilvirker Smørret her paa Pladsen og sælger det i Pakker. Denne Fremgangsmaade er uden Tvivl en stor Bekvemlighed for Detailhandlerne, samtidig med at den giver speciel Anledning til at annoncere et bestemt Mærke, hvorfor den antagelig har en Fremtid for sig.

Modtagere af hertil fra Norge importeret Vildt og Frugt m. m. har udtalt sin Misnøje med den Maade, hvorpaa Indpakningen er skeet. Der anføres saaledes med Hensyn til Vildt, at de fra forskellige andre Lande hidkomne Forsendelser er befundne langt nettere indpakkede og derved har betinget højere Pris. Det indtræffer heller ikke sjelden, at Forsendelser af forskelligartede og let bedærlige Varer ankommer hid pr. Dampskib, uden at Specifikation derover i rette Tid indløber til Modtageren og sætter denne istand til straks at vide, hvad Slags Varer han kan udbyde og sælge, uden det med en forudgaaende Sortering forbundne Tidsspilde. Antagelig angives som Forklaring hertil, at Varerne førtes ombord i sidste Øieblink før Dampskibets Afgang, og at Underretning derom sendtes pr. Post overland; men i saadanne Tilfælde er telegrafisk Meddelelse i høj Grad tilraadelig.

Ligeledes anføres, at ved Benyttelsen af Kasser af Gran — „whitewood“ — til Transport af Tyttebær dissers Saft rinder ud, saasnart Gjæring indtræder, hvorfor det tilraades ved lignende Forsendelse at anvende af haardt Træ tilvirkede amerikanske Kjødfade eller Flesketønder, naturligvis efter forudgaaende omhyggelig Renselse.

Der er forekommet Tilfælde, hvor norske og svenske Skibsførere har klaget over, at Modtagere af Pitpropslaster har forlangt, at Propsen ved Lodningen skal bæres og opstables i nogen Afstand fra Fartøisiden, uagtet det i Certepartiet findes indtaget, at Lasten skal losses paa Kaien ved Fartøiets Side. Herved bør dog observeres, at herværende Kjøbmænd fortolker denne Bestemmelse derhen, at det er Fartøiets Pligt at aflevere hele Lasten paa Kaien, opstabet saaledes, at denne ikke stænges, hvorved naturligvis en Del af Lasten maa bæres et Stykke fra Fartøissiden.

Liverpool.

Liverpools hele Skibsfart paa Udlandet under 1894 viser en Tilvæxt af 7 % i Tonnage, sammenlignet med det foregaaende Aar.

	Indklarerede.		Udklarerede.	
	Antal	Tons	Antal	Tons
1894	4 174	5 842 094	3 418	5 024 409
1893	4 184	5 576 003	3 324	4 585 645
Forøgelse		266 091	94	438 764
Formindskelse 10				

Udsigterne ved Aarets Begyndelse til en livligere Handelsomsætning virkeliggjordes kun for en Del, paa Grund af den stadig faldende Kjøbeevne paa det engelske Marked for Lande med Sølvmyntfod.

Fartøiernes gennemsnitlige Drægtighed er vedvarende i Stigning; den var 1 431 Ton i 1894 mod 1 353 Ton i 1893 og 1 176 Ton i 1888.

De norske Fartøiers gennemsnitlige Drægtighed viser sig, efter Ommaaling til formindsket Nettodrægtighed, at have været 590 Ton mod 619 i 1893 og 600 i 1892.

Norges Deltagelse i Fragtfarten med Fornødenheder for Lancashire turde neppe have aftaget, snarere tvertimod; men jeg kan ikke fremlægge nogen fuldt bevisende Tal, blot paaapege, at et stort Antal saavel Seilskibe som Dampskibe er med sine Ladninger gaaede Liverpool forbi og har losset i Manchesterkanalen, samt at Fleetwood og Preston vedblivende trækker sig til en Mængde af vore Fartøier.

Nedenfor hidsættes en Opgave over den norske Skibsfart paa Liverpool i de to sidste Aar:

I. Kystfarten ikke beregnet.

	Indklarerede		Udklarerede	
	Antal	Ton	Antal	Ton
1894	289	171 482	269	160 859
1893	334	208 855	303	187 935

II. Kystfarten iberegnet.

	Antal	Ton	Bruttofragt	Antal	Ton	Bruttofragt
1894	310	181 446	£ 203 490	320	190 441	£ 35 830
1893	368	226 102	„ 221 300	372	232 592	„ 42 050

Nedenstaaende detaljerede Opgaver betræffende den norske Skibsfart paa Liverpool under 1894 turde ikke savne Interesse:

Norske Fartøier afgaaede fra Liverpool i 1894 til

	Antal	Tons	Bruttofragt £	Fragtfortjeneste pr. Ton.				
				1894	1893	1892	1891	1890
Canada	47	32 487	2 490					
Forenede Stater	47	41 641	1 660					
Mexico og Vestindien	29	13 499	2 630					
Brazilien	18	6 287	6 990	22/	20/	24/	23/3	32/
La Plata	19	14 248	9 490	13/3	19/9	23/6	26/	35/
Afrika	4	1 829	2 420					
Storbritannien og Irland	51	29 582	1 450					
Europas Vest- og Sydkyst	11	4 453	2 520					
Hvide Hav og Island	7	3 284	220					
Østersøen (uden Sverige)	17	7 526	2 360					
Sverige med Ladning	8	3 009	1 220					
— i Ballast	1	684						
Norge med Ladning	22	10 742	2 380					
— i Ballast	39	21 160						
tilsammen	320	190 441	35 830	3/9	3/8	4/1	6/9	7/4

Ankomne norske Fartøier fra

Canada	45	36 471	35 220	19/3	19/	20/9	20/3	25/
Forenede Pitchpine	16	18 291	30 270	33/	31/	34/	32/9	31/
Stater Harpix og Terpentint	12	6 802	9 090	26/9	23/4	26/3	27/9	31/
med Bomuld, Petroleum etc.	5	5 082	6 570	25/10	21/	27/	28/3	23/
Mexico og Vestindien	39	14 089	25 780	36/7	35/4	36/6	39/	42/6
Brazilien	12	5 545	7 120	25/8	23/	27/	26/	31/
La Plata	4	3 808	4 450	23/4	27/6	34/	30/9	28/
Ostindien og Stille Hav med								
Californien	14	16 110	41 270	51/2	39/8	45/9	57/	55/
Afrika	1	257	180					
Storbritannien og Irland, lastede	7	3 467	1 390					
— „ — ballastede	14	6 497						
Europas Vest- og Sydkyst	19	7 966	7 310	18/4	22/5	15/	10/	
Hvide Hav og Island	8	2 168	2 400	22/	19/11	18/6		
Østersøen (undt. Sverige)	3	968	750	15/	13/			
Sverige	8	4 313	2 750	12/9	15/3			
Norge: Pitprops	25	14 247	6 720	9/5	9/	9/9	10/	11/
— Høvlede Bord	49	23 123	14 420	12/6	11/5	12/10	12/9	15/6
— Is	25	10 963	6 860	12/6	10/8	11/3	11/3	14/
— Diverse	4	1 279	960					
tilsammen	310	181 446	203 490	22/5	19/7	23/	21/6	25/

Antallet af ind- og udklarerede norske Fartøier er gaaet betydelig ned; men som allerede ovenfor paapeget, turde dette ikke være begrundet i nogen Nedgang i den norske Skibsfart paa Lancashire eller selv paa Merseyfloden.

I ethvert Tilfælde har Resultatet af den norske Skibsfart paa Liverpool været kvalitativt bedre end i 1893, — efter en erfaren Skibsmæglers Beregning omkring 7 % bedre i Gjennemsnit.

Derimod har Fortjenesten paa herfra udførte Laster ikke holdt jevne Skridt med Fortjenesten paa de hidbragte. Trafiken paa La Plata, hvilken for nogle Aar siden var en af de fordelagtigste for norske Rederier, har givet daarligere Udbytte end nogensinde. De fleste andre Udfragter har ogsaa været ufordelagtige; og Fragtfortjenesten pr. Ton for alle ankomne og afgaaede norske Fartøier beløber sig, trods for Reduktionen i Fartøiernes Netto-Drægtighed, blot til 12 sh. 8 d mod 11 sh. 6 d i 1893 og 13 sh. 7 d i 1892, skjønt man skulde have ventet et høiere Tal.

Særlig bør det paapeges, at Fragtfarten fra det stille Hav (Manilla, Sydhavssøerne og Californien) Vestindien og Pitchpine Havnene har givet normal Fortjeneste, og at Fragterne fra det Hvide Hav har vist sig mere indbringende end Fragterne fra Canada.

Importen fra Norge har været omtrent den samme som i 1893, med Undtagelse af, at Træmasse er forsvundet fra Importlisten, antagelig som Følge af, at denne Vare nu gaar direkte til Manchester.

Fragtfarten fra Sverige har været større end i 1893; men Resultatet har været ikke lidet slettere især naar man erindrer, at ogsaa de svenske Fartøiers Nettodrægtighed er bleven reduceret.

Manchesterkanalen har trukket til sig en Mængde Fartøier, især saadanne, som har været lastede med Farvetræ, Harpix og Terpentin, Pitchpine og kanadisk Trælast, hvilke Varer i saa stor Udstrækning sysselsætter norske ligesom ogsaa svenske Fartøier. Og uagtet Udsigterne til noget Udbytte for Kanalens Aktionærer er ligesaa fjerne som før, tør det med Bestemthed kunne forudsiges, at Liverpool for al Fremtid har tabt 50 000 Tons aarlig af vore Landes Skibs, fart, hvilken Tonnage er gaaet over til Runcorns og Manchesters Tolldistrikter-Liverpools Tab turde dog neppe kunne siges at være til Skade for norske og svenske Skibsredere, og heller ikke i nogen særlig Grad for herværende Skibsmæglere eller Kjøbmænd.

Middelsborough.

Produktionen af Tackjern inden dette Distrikt gik i 1894 op til 2 968 419 Ton mod 2 724 184 Ton i 1893, og Lagerbeholdningen ved Udgangen af 1894 udgjorde 230 663 Tons mod 162 834 ved Udgangen af 1893. Omsætningen har under Aaret været temmelig rolig med faa Prisvexlinger. Afskibningerne gik op til 935 211 Ton Tackjern og 379 059 Tons forarbejdet Jern og Staal, den største Export under de sidst forløbne 11 Aar.

Kulforretningerne har under Aaret været mere normale end i 1893, idet dette Distrikt forskaanedes for Streiker, hvorhos Priserne har været meget faste.

Exporten til Norge har udgjort:

	1894	1893
	Ton	Ton
Tackjern	13 301	10 690
Forarbejdet Jern og Staal	2 932	2 418
Stenkul	2 688	1 632
Cokes	1 567	312
Salt	7 057	4 618
Thomasfosfat	688	944

Milford-Haven.

Fiskeribedriften inden denne Havn har under sidstforløbne Aar vist Nedgang, Isimporten fra Norge er ogsaa bleven paavirket heraf, men dog i endnu højere Grad af den Konkurrance, som er opstaaet ved Anlægget af en større Isfabrik med en Omkostning af omkring £ 20 000. Paa Grund af de høje Priser, som af dennes Eiere er forlangte, er imidlertid under den sidste Tid et konkurrerende Isimportkompagni bleven dannet, omfattende saagodtsom samtlige de Personer hersteds, som er interesserede i Fangsten og Salget af Fisk.

Newcastle on Tyne.

Af dette Vicekonsulats Opgaver for 1894 vil det findes, at 1101 norske og svenske Skibe ankom til Tyne, hvoraf 769 under norsk og 332 under svensk Flag. Antallet af norske og svenske Dampskibe var henholdsvis 453 og 191. Den overveiende Andel af Tonnagen falder derfor paa Dampskibe. I det førstnævnte Tal er ogsaa iberegnet de fire ugentlige Dampskibe, 3 af Bergenslinien og 1 af Østlandske Lloyd.

Indførselen af Smør og Vildt fra Norge er fremdeles stor. Af den førstnævnte Vare var Kvantumet i det forløbne Aar 728 Tons mod 807 i 1893 og 327 i 1892.

Mod Forventning har ikke norsk Fisk, selv ikke Sæsonfisk, den mindste Indflydelse paa Newcastle Marked. Det indførte Kvantum var ifjor 494 Ton mod 809 Ton i 1889, eller Aaret før Bergenslinien tog sin Begyndelse, af hvilket maa opfattes, at Konkurrancen med de lokale Fangstfartøier er ingen let Sag. For Sammenligningens Skyld nævnes, at det til Hull ifjor indførte Kvantum Smør og Fisk var henholdsvis 36 og 20 300 Tons.

Fragtbeløbene for Varer indførte hertil med disse Dampskibe var i 1894 £ 4 624 mod £ 4 045 i det foregaaende Aar. Af det førstnævnte Beløb bidrog de Dampskibe, hvis Udgangspunkt er Trondhjem, med £ 3 770, og de to andre, der udgaar fra Bergen og tildels anløber Stavanger, med £ 752. Den sidste Afdelings gjennemsnitlige, ugentlige Fragtbeløb for hvert Skib bliver derfor £ 75.0. For Trondhjemsskibene er det ugentlige Fragtbeløb £ 73, hvoraf maaske lidt mere end Halvparten er for Trælast.

Et vigtigt lokalt Bygningsarbejde, af sit Slags maaske det største i Verden, er nu sin Fuldendelse nær, idet nemlig Bølgebryderne ved Tyne-Flodens Munding antages at blive færdig ud paa Sommeren. Arbeidet paabegyndtes i 1856 og er med Undtagelse af de Hindringer, som Veir og Hav har foraarsaget, vedligeholdt lige siden. Det vigtigste Bygningsmateriel for disse Brydere bestaar af store solide Blokke af tillavet Sten, hvis Bestanddele er Kalk og Cement blandet med Smaasten.

Bryderne strækker sig lige ud i Havet, paa Flodens Nordside 3 009 Fod og paa Sydsiden 5 317 Fod. Afstanden mellem begge „pier heads“ vil blive 1 300 Fod og Dybden ved high water spring tides 50 Fod.

Et Indløbsfyrt vil blive anbragt paa hvert pier head. Beskyttende Promenader findes paa begge pier, der i godt Veir er yndede Tilflugtssteder.

Bølgebryderne giver stor Beskyttelse for Indløbet og gjør vor Havn til den bedste mellem Hull og Leith. Forlis paa Shields Bar er nu en Sjeldenhed, medens ganske det modsatte var Tilfældet nogle Aar tilbage. I de 10 Aar, som ligger mellem 1863 og 1873, var Antallet af Forlis 46, i de næstfølgende 10 Aar 45 og i det Decennium, som sluttedes, med 1893, 19.

I Forening mod dette Arbeide er ogsaa kolossale Opmudringer gaaet for sig, der aldeles har bortryddet Shields Bar og gjort Opseilingen til Newcastle sikker og grei. Shields Bar, der langt udi Sextiaarene var Sømandens Skræk, og hvor mangt et staut Skib er gaaet tilgrunde, er derfor nu en Saga blot. Der, hvor man paa Lavvande tillige kunde gaa næsten tørskoet over fra Bred til Bred, er der nu ved „low water spring tides“ 30 Fod Vand. Mellem Shields og Newcastle, hvor Dampskibe med 3 à 4 Fods Dybgaaende pleiede at ligge paa Grund flere Timer, er der nu ved Lavvande 20 Fod Vand. De Muddermaskiner, som udførte dette Arbeide, var Datidens største og kostede £ 25 000 hver. I de syv Aar, som ligger mellem 1864 og 1870, opmuddredes der over 31 Millioner Tons. Vandflommens Styrke er ved denne Rengjøring tiltaget saa betydelig, at Høivandet mellem Shields Bar og Newcastle Bro — en Afstand af $9\frac{1}{2}$ Mil — er reduceret fra 60 til 12 Minuters Mellemrum.

Mange Tusinder af Pounds sterling ligger i disse Bølgedæmpere for norsk og svensk Regning, idet nemlig ethvert Skib, som ind- eller udklareres i Tyne Floden, har at betale en Tonaftgift, der for Fartøier, som indklareres fra eller udklareres til en udenlandsk Havn (med enkelte Undtagelser) er 2 d pr. Register Ton. Størrelsen af Beløbet i 1894 bliver for Bergenliniens 4 Skibe alene £ 784.6.8 og fra alle norske og svenske Skibe i det samme Tidsløb omtrent £ 4 000.

Juhlin Dannfelt,

I n d h o l d: **London** Side 289.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1894 m. M.,

No. 8.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1895

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

Hamburg.

Skibsfarten 1894.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Mk.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	234	105 549	7	2 511	241	108 060	—	—	931 800
« Norge til Vicekonsula- terne	5	1 795	—	—	5	1 795	—	—	800
« Sverige til Hovedsta- tionen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
« Sverige til Vicekonsula- terne	14	5 902	—	—	14	5 902	—	—	21 400
« andre Lande til Hoved- stationen	146	87 912	36	15 809	182	103 71	—	—	2 471 500
« andre Lande til Vice- konsulaterne	34	22 466	1	166	35	22 632	—	—	292 900
Ialt	433	223 624	44	18 486	477	242 110	322	156 404	3 718 400
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	249	112 232	49	22 541	298	134 773	—	—	989 800
« Norge fra Vicekonsula- terne	1	956	5	2 738	6	3 694	—	—	1 100
« Sverige fra Hovedsta- tionen	1	396	3	2 265	4	2 661	—	—	1 100
« Sverige fra Vicekonsula- terne	—	—	1	635	1	653	—	—	—
« andre Lande fra Hoved- stationen	67	32 912	60	42 698	127	74 910	—	—	985 300
« andre Lande fra Vice- konsulaterne	29	16 605	21	11 118	50	27 723	—	—	19 000
Ialt	347	162 401	139	82 013	486	244 414	322	156 027	1 996 300

For Reparation eller Ordre ankom 7 norske Skibe dr. 2 245 Tons.

*

Af svenske Skibe ankom ialt til Distriktet 123 med 55 077 R. T., hvoraf 95 Dampskibe med 41 782 R. T.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Mk. 10 866.56, ved Vicekonsulaterne Mk. 1 876.14, af svenske Skibe ved Hovedstationen Mk. 1 771.94, ved Vicekonsulaterne Mk. 510.17; ialt tilfaldt Konsulskassen Mk. 13 831.66. Erlagte Expeditionsafgifter Mk. 3 893.55, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Mk. 3 114.84.

Aarsberetning dateret 20de April 1895.

Almindelig Oversigt.

Om end det sidste Aar i en og anden Retning medførte nogen Opgang i Forhold til det saa høist ugunstige Aar 1893, saa maa dog ogsaa 1894 siges at have være lidet tilfredsstillende for Tyskland. Den samme Mangel paa Tillid til de politiske og sociale Tilstande rundt om i Verden gjorde sig gjældende, det samme Tryk hvilede paa Handel og Næringer, og herunder led Foretagsomheden. Klager hørtes der fra alle Hold, fra Landbruget over de lave Kornpriser og den paagaende udenlandske Konkurrence, fra Industrien over Mangel paa Beskæftigelse og ikke lønnende Priser og over, at de Byrder, som er den paalagt ved den sociale Arbejderlovgivning, sætter den tilbage i Konkurrencen med de andre industrielle Lande; kun de afsluttede Karteller gjorde det muligt for store Erhvervsgrene som Jerntilvirkningen og Kulminedriften at holde Priserne oppe. Handelsstanden paa sin Side klagede over de stærke Angreb fra Agrarerne og over den formentlige Tendens til at gribe ind i Handelens Frihed med kontrollerende Love og derved lamme dens Virksomhed (særlig Lovforslaget om Børsvæsenet).

Med Grev Capravis Afsked synes foreløbig den af Agrarerne med saamegen Ugunst betragtede Handelstraktatpolitik at være bragt til Ophør. Den under 20de Marts 1894 i Kraft traadte Handelstraktat med Rusland, der gjorde en Ende paa den for begge Riger høist skadelige Toldkrig, fremhæves fra industrielt Hold at have i alt væsentligt opfyldt de nærede Forventninger og i mange Artikler at have fremkaldt en forøget Export til Rusland; i enkelte Retninger er dog Følgerne af Toldkrigen ikke helt overvundne, idet andre Lande, som Østerrig, England og Sverige, siges at have benyttet denne til at komme ind paa det russiske Marked med Varer, som før toges fra Tyskland.

Handelsstanden og Industrien har at beklage, at Tyskland er kommet i Toldkrig med Spanien, hvis Folkerepræsentation stadig opsatte med at vedtage den med Tyskland afsluttede og her allerede vedtagne Traktat, indtil den tyske Regjering ikke mente længere at kunne finde sig heri. Ogsaa Mangelen af en Handelstraktat med Portugal føles hindrende.

Ved bedre Dampskibsforbindelser med de østlige Middelhavslande, særlig Ægypten, Tyrkiet og Grækenland, er Handelen med disse Lande nu i stærk Udvikling. Omsætningen med Rumænien har i de sidste Aar tiltaget ganske overordentlig, og den i Begyndelsen af 1894 afsluttede tysk-rumænske Handelstraktat har givet den et videre Opsving. Som en særlig Grund til den større Export til Levanten anføres endvidere den Omstændighed, at der nu er indført særlig billige Undtagelsestariffer med Jernbanerne for Gods, der fra det Indre af Landet over Hamburg skal exporteres til Orienten, hvorhos Jernbanestyrelsen

for saadant Gods har truffet Overenskomst om særlig billig Fragt med „Deutsche Levante Linie“.

Den stærke Export af tyske Varer til de forenede Stater i Nordamerika kom den nye amerikanske Toldtarif af 28de August 1894 tilgode; den vilde have været helt til Fordel for Tyskland, om den ikke ved en Differentialtold paa fra Lande med Sukkerexportpræmie kommende Sukker havde bragt den yderst vigtige tyske Sukkerexport til Nordamerika i Fare.

Af særlig Betydning for Tyskland er de syd- og centralamerikanske Lande paa Grund af de udstrakte Forbindelser, Hamburg og Bremen har i disse; de politiske Forhold i disse Lande er derfor af megen Interesse for den tyske Handel, og Brasiliens Opsving efter Borgerkrigens Ophør er kommet den til Nytte. Til Argentinien er den tyske Export, om end fremdeles meget betydelig, dog aftaget endel, siden den finansielle Krise svækkede Landets Kjøbeevne; derimod er Argentinien's Export til Tyskland tiltaget efter en stor Maalestok, efterat den argentinske Hvede havde fundet Veien til det tyske Marked. Paa Grund heraf er iaar fra agrarvenligt Hold fremkommet Forslag om, at den eksisterende Mestbegunstigelsestraktat med Argentinien skulde opsiges; herimod har der reist sig en stærk Modstand fra Handelsstandens og de Industrielles Side under Henvisning til, at den tyske Export til Argentinien over Hamburg, Bremen, Rotterdam og Antwerpen maa anslaaes at have en aarlig Værdi af fra 70 til 80 Millioner Mark.

Tyskerne har begyndt mere og mere at henvende sin Opmærksomhed paa Afrika og der at optræde konkurrerende med Englanderne. Man lover sig her meget af den nyanlagte Jernbane fra Johannesburg til Lourenzo Marques.

En lignende billig „Gjennemgangstarif“, som den ovenfor nævnte til Levanten er nu ogsaa bragt istand fra det Indre af Tyskland til Østafrika.

De tyske Kolonier udvikler sig idetheletaget langsomt, men sikkert; fra Handelsstandens Side klages der dog over, at de bestyres i en for bureaukratisk Aand. Tobaksdyrkningen i New-Guinea tiltager og giver et godt Produkt.

Hamburgs temmelig betydelige Handel paa Ostasien har bevæget sig i de vante Baner og er ikke blevet synderlig berørt af Krigen mellem China og Japan.

Sølvets Værdi er i 1894 sunket videre, og herunder har Handelen med Lande med Sølvmyntfod havt at lide, om end ikke saameget som ved det store Prisfald i 1893. Sølvprisen i Hamburg dalede i 1ste Halvaar fra 93 til 80 Mk. pr. Kgr.; i 2det Halvaar svingede den mellem 81 og 87 Mk.

De ugunstige økonomiske Forholde har dog i Tyskland medført den Fordel, at Interessen for at ophjælpe Landets Næringer er blevet styrket og Diskussionen derom udbredt inden alle Samfundslag. Det bedste Bevis paa, hvor optaget Nationen er af de økonomiske Spørgsmaal, afgiver Forhandlingerne i den tyske Rigsdag og den preussiske Landdag. Med den Indsigt og Kundskab, som spredes ud fra Tysklands fremragende videnskabelige Læreanstalter for Teknik, Landbrug, Bergværk og Forstvæsen, og den uvurderlige Hjælp, som derved Videnskaben bringer Landets Næringsliv, vil Tyskland sikkert ogsaa have særlige Betingelser for at arbeide sig ud af Tidernes Tryk paa en for Landet fordelagtig Maade. En Sammenligning paa dette Omraade mellem Tyskland og vore Lande vil neppe falde ud til vor Fordel. Det kan ikke ofte nok fremholdes, i hvilken ringe Grad Følelsen af, at Kulturens Fremgang staar i den nærmeste Forbindelse med den økonomiske Udvikling, er trængt igjennem hos os; man er endnu hjemme ikke paa det rene med, at en Nations første Opgave maa være at lære at kjende sit Lands Hjelpekilder og forstaa at udnytte dem. Den første Betingelse for at kunne opfylde denne Opgave har desuden manglet

os, idet Studiet af de anvendte Naturvidenskaber hos os har været forsømt. Saa haard som den økonomiske Kamp mellem Nationerne nu er blevet, vil vi have vanskelig for at holde os oppe, om ikke Nationens Opfatning og Interesser her ændres og den alvorlig anstrænger sig for at indhente det saa længe forsømte og at tilegne sig den høiere tekniske Dannelse, af hvilken andre Nationer i saa væsentlig Grad har hentet sin økonomiske Styrke.

Netop her kan Tyskland med sin fortrinlige høiere Landbrugs-, Forst-, Bergværks- og tekniske Undervisning tjene os til Exempel, og jeg har, nu da der i Norge tales om en Organisation af den høiere Landbrugsundervisning og efter lang Tids Forløb igjen Tanken om en teknisk Høiskole er oppe, anseet det for min Pligt at henlede Opmærksomheden paa de tyske Forhold. I min sidste Aarsrapport gjorde jeg opmærksom paa den Bevægelse i Tyskland, der vil knytte de polytekniske Høiskoler til Universiteterne, og i en Rapport af 4de September 1894 viste jeg, hvorledes den høiere Landbrugs- og Forstundervisning allerede for en betydelig Del er henlagt til forskjellige Universiteter. Det kan formentlig ansees for sikkert, at Udviklingen vil gaa videre i samme Retning. Det forekommer mig, at Spørgsmaalene om Ordningen af den høiere Landbrugs- og Forstundervisning og af den høiere tekniske Uddannelse hos os burde behandles ikke adskilte fra hinanden, men under et som forskjellige Sider af en og samme Sag, og som mange Gange før maa jeg her paany fremholde som det rigtigste, at man, heri følgende den tyske Udvikling, knytter begge Arter af Undervisning til vort Universitet. En saadan Ordning har som bekjendt hjemme stødt paa adskillig Modvilje; man har stillet Sagen paa Hovedet og ment, at Universitetet vilde tabe i Anseelse og Indflydelse, om det gav Rum for de saakaldte „praktiske Videnskaber“, medens rigtig seet Universitetet kun kan vinde paa fra en blot og bar Embedsmandsskole at gaa over til at blive en Lærestalt for den høieste Uddannelse i alle Videnskabens Brancher, et Centrum for det samlede Arbejde til Nationens og Landets Fremgang. Fra vort Universitet skulde da et Elitekorps af kundskabsrige og fædrelandssindede Mænd gaa ud i vort Næringsliv, ved sin Virksomhed og sit Exempel spredende Kundskab og Arbeidslyst ud i Folkets bredere Lag.

Pengemarkedet. Paa Grund af den ringe Foretagsomhed var der i 1894 liden Anvendelse for Kapital. En Overflod af Penge var ledige, og Renterne faldt i en uhørt Grad; Privatdiskontoen beløb sig i Gjennemsnit til ca. $1\frac{2}{3}$ % imod noget over 3 % i 1893. Fondsbørsen gav netop det modsatte Billede af Varesbørsen; medens der paa denne sidste kun var lidet Liv, var Fondsbørsen fuldt optaget med at efterkomme de Opdrag, der stilledes til den, og medens Varehandelen laa nede, havde Banker og Bankiers til Trods for den lave Rente et forholdsvis godt Aar. Regjeringerne benyttede Leiligheden til dels at afslutte nye billige Laan og dels at konvertere ældre Laan, og saadan Konvertering foregik derfor efter en stor Maalestok.

Som en Aarsag til denne Overflod paa ledig Kapital i 1894 fremhæver man her den store Prisforringelse, som en hel Række af Varesorter af aller første Rang i det forløbne Aar har undergaaet, f. Ex. Korn, Sukker, Bomuld og Spiritus; den stærke og almindelige Tilbagegang i Priserne paa Varemarkedet gjorde umaadelige Kapitaler fri, der nu vendte sig til Pengemarkedet for at finde Anbringelse. Alene den nordamerikanske Bomuldshøst paa ca. 10 Millioner Baller repræsenterede i Begyndelsen af Aaret med en Pris af 40 Pf. pr. $\frac{1}{2}$ Ko. en Værdi af 1 720 Millioner Mark, henimod Aarets Slutning derimod med en Pris af 29 Pf. kun en Værdi af 1 247 Millioner; her blev altsaa 473 Millioner Mark fri, som alle Mellemed mellem Producent og Konsument behøvede mindre

end før til Høstens Omsætning. Sammenligner man med Bomuldspriserne i 1893, faar man ud en Besparelse i Driftskapital af en Milliard. Paa samme Maade, med en Tilbagegang i Pris for Sukker i 1894 af $3\frac{1}{2}$ Mk. pr. Centner, og en Verdensproduktion af 7 Millioner Tons faar man ud en Sum af 490 Millioner Mark, som Industri og Handel behøvede mindre end før til Forarbeidelse og Fordeling af det producerede Sukker. Fra Januar 1893 til Januar 1895 beløb Pristilbagegangen sig til mere end 10 Mk. pr. Ctr., hvad der betyder en Besparelse i Driftskapital af 1 500 Millioner Mark. Naar man saa tænker sig Forskjellen mellem Kornpriserne for et Par Aar siden og nu og Beregningen af Tilbagegangen i Priser ført videre over det hele øvrige Varemærked, saa vil det være klart, hvilke umaadelige Kapitaler her er blevne fri og nødvendigvis maatte søge sig anden Anbringelse og da for største Delen kom paa Pengemarkedet.

Naar der spørges om Grunden til denne almindelige Forringelse af Varernes Værdi, saa maa det erindres, at Produktionen tiltager efter en stærk Maalestok, at Produktionsmaaderne ved nye Opfindelser og Maskiner stedse er blevne fuldkomnere og billigere, og at Transporten er blevet saameget hurtigere og billigere ved de store hurtiggaaende Dampskibe og ved de stedse mere udstrakte Jernbaneforbindelser. Lande, der hidtil har været konsumerende, optræder nu efterhaanden producerende den samme Varesort. Ostindiens Produktion af Bomuldsvarer tiltager f. Ex. stadig, saa at det nu kun er et Tidsspørgsmaal, naar den vil være større end Landets eget Behov, og ligeledes venter Ostindiens Kulleier kun paa at blive udnyttede forat en Export derfra af Kul skal fremkaldes. Om China efter Krigen vil aabnes for Civilisationen, vil man snart se lignende Forskyvninger af de nuværende Handelsforholde finde Sted dersteds. Japan er i kort Tid naaet frem til at blive en Konkurrent, med hvilken de gamle europæiske Industrilande maa regne; de billige Arbeidspriser og Folkets Dygtighed lader frygte, at den japanske Konkurrence snart ikke vil indskrænke sig til at være besværlig i de ostasiatiske Lande, men ogsaa i Amerika og Europa.

Hamburg som vor „Mellemand“. I flere Rapporter, sidst i min Aarsrapport for 1893, har jeg behandlet Spørgsmaalet om, hvorledes vi skal kunne aabne vor Export nye Markeder i de fjernere Lande, et Spørgsmaal, der i de senere Aar i betydelig Grad har beskæftiget Nationen. I Sverige har det særlig været Exportforeningen, fra hvilken Løsningen ventedes; i Norge ser man i Statens Udsendelse af kommercielle Stipendiatier et væsentligt Middel til at hæve Exporten. Saa betydningsfulde Resultater, som den svenske Exportforening utvivlsomt kan pege paa af sin Virksomhed, og saa nyttige, som de Oplysninger kan være, som Stipendiaterne samler ind for den norske Handelsstand, tror jeg dog, at man tildels venter sig mere af disse Midler end de vil kunne indfri.

Det forekommer mig, at man med Hensyn til Udvidelsen af vor Export maa skjelne mellem vore store, paa Verdensmarkedet vel kjendte Exportartikler, særlig Træløst, Fisk og Jern, om hvilke man kan sige, at de til en vis Grad sælger sig selv, og de nye Artikler, særlig Industriprodukter, som det først nu gjælder om at gjøre tilstrækkelig bekjendte og at indføre paa Verdensmarkedet. Hvad den første Sort Varer angaar, maatte vor Handelsstand selv kunne bringe dem ind paa de Markeder, hvor de maaske endnu ikke har vundet det Terræn, som de maatte kunne vinde. Vore store Træløst- og Fiskefirmaer synes at maatte være mægtige nok til selv at udsende Agenter og selv at indarbejde sine Varer paa de fremmede Markeder; den norske Klipfisks Indførelse paa oversøiske Pladse skyldes jo de Handlendes egne Anstrengelser. Kommer man derimod til den anden Klasse Varer, særlig Industriprodukter, saa stiller Sagen

sig anderledes. Vor Industri er ung, omfatter kun meget faa Artikler og raader kun over meget begrænsede Kapitaler; her gjælder det om at finde Midler til at gjøre Artiklerne kjendte rundt om i Verden og bringe i Gang en Export i større Stil.

Med Blikket herpaa var det, jeg i mine Rapporter mente at kunne pege paa Hamburg som en „Mellemmand“, af hvem vi med Fordel kunde benytte os; som Hamburg i sin Tid ved Indførselen af vore Fyrstikker og vort Øl paa Verdensmarkedet var Mellemmand mellem dette og os, saaledes kunde denne driftige Handelsby, der ligger os saa bekvemt nær, med sine udviklede Handelsforbindelser paa alle Lande og sit stadig fuldkommere Net af Dampskibslinjer til alle Kanter, ogsaa skaffe vore andre Artikler Indpas paa de fremmede Markeder. Jeg fremhævede, at vi, der saagodtsom ikke ejer egne Handelshuse paa fremmede Markeder og kun har egne Dampskibslinier paa de nærmeste, europæiske Lande, i en lang Fremtid endnu vil være henviste til at benytte os af „Mellem-mænd“, om vi overhovedet vil naa frem med vore Artikler til det store Verdensmarked, og at Hamburgs kosmopolitisk sindede, fremragende Handelsstand, der har egne Handelshuse over den hele Verden, har særlige Betingelser for at udføre Hvervet til vor Tilfredshed. Jeg pegede paa de herværende Mønsterlagere, der spiller en saa betydelig Rolle for Tysklands Handel med Udlandet og særlig med de oversøiske Lande, fra hvilke der aarlig kommer en hel Del Kjøbmænd for her at gjøre sine Indkjøb. Disse Mønsterlagere indeholder ikke blot tyske Varer, men ogsaa østerrigske, schweiziske, belgiske, franske, ja selv engelske, idet Fabrikkerne i Tillid til de herværende Mønsterlageres Betydning for Handelen paa Central- og Sydamerika sender dem hertil. Man har talt om Ønskeligheden af hjemme hos os selv at oprette et Mønsterlager af vore egne Produkter for derved at vise, hvad vi evner at frembringe, og hvad vi har at sælge; men da fremmede Kjøbmænd neppe vilde komme til os for at gjøre Indkjøb, vilde et saadant Mønsterlagers Betydning for vor Export ikke blive stor. Et Mønsterlager i Hamburg derimod af vore Produkter vilde, som nærmere udviklet i den samme Rapport, kunne blive os af megen og varig Nytte. Saadanne Mønsterlagere paa fremmede Pladse er ikke længere nogen Sjældenhed. Jeg har villet komme tilbage til denne Sag, fordi den synes mig at være af megen Vigtighed; forat den skulde blive saa grundig undersøgt, som den formentlig fortjener, burde, forekommer det mig, med vore industrielle Forholde nøie kjendte Fagmænd udsendes hertil med den særlige Opgave at studere, hvilke Fordele Hamburg kan byde os som Mellemmand mellem os og de fjernere Markeder, hvilken Lærdom vi kan drage af de herværende Mønsterlagere, og hvilken Betydning Oprettelsen af et Mønsterlager af vore Artikler her i Hamburg vilde have for vor Eksport. Om svenske Bomuldsvarers Indførelse paa Markederne i Central- og Sydamerika og i Vest-Afrika, der skyldtes en svensk Fabrikants Studium af et af de største herværende Mønsterlagere, har jeg før indberettet; saa nær som Hamburg ligger vore Lande, maa det vække Forundring, at ikke flere af vore Fabrikker følger Eksemplet og her paa Stedet personlig studerer Arten og Kvaliteten af de Varer, der forbruges paa de fjernere Markeder.

Afstanden fra vore Lande til Hamburg er ikke større end fra betydelige Dele af Tyskland til samme By, og Fragten hertil burde da ikke spille større Rolle for vore Varer end for mange tyske.

Tysklands Handelsomsætning var i 1894, sammenlignet med 1893:

Udførsel 1894:	22 883 000	Tons,	Værdi Mk.	3 277 375 000
1893:	21 362 000	„	„	3 244 562 000

Indførsel 1894:	32 022 000	„	„	„	4 605 755 000
1893:	29 816 000	„	„	„	4 134 070 000

Hamburgs Handelsomsætning søværts var i 1894, sammenlignet med 1893:

	1894		1893	
	Tons	1 000 Mk.	Tons	1 000 Mk.
Udførsel af:				
Fortæringsgjenstande . . .	1 364 478	470 374	1 317 974	504 964
Bygge- og Brændematerialer	247 223	8 824	176 932	7 171
Raastoffe og Halvfabrikater .	797 635	288 488	780 984	291 738
Manufaktur- og Modevarer .	41 663	170 617	45 313	195 515
Industriprodukter	296 021	276 285	314 462	291 955
Samlet Udførsel	2 747 020	1 214 588	2 635 665	1 291 343
Indførsel af:				
Fortæringsgjenstande . . .	1 820 162	522 922	1 515 808	535 228
Bygge- og Brændematerialer	1 700 442	26 628	1 664 195	27 089
Raastoffe og Halvfabrikater .	2 357 693	876 274	2 202 159	861 817
Manufaktur- og Modevarer .	22 770	52 748	22 470	58 953
Industriprodukter	96 353	87 487	91 683	73 792
Samlet Indførsel	5 997 420	1 566 059	5 496 315	1 556 879

Hamburgs Handelsomsætning med de forenede Riger havde en Værdi af:

		1894.	1893.
Indførsel fra Norge . . .	Mk.	15 449 270	14 740 320
Udførsel til do. . . .	„	49 322 380	48 132 700
Indførsel fra Sverige . . .	„	13 594 590	15 896 750
Udførsel til do. . . .	„	35 676 090	37 354 400

Bilag No. 1 a. og b. giver en Fortegnelse over de Artikler, i hvilke Om-sætningen mellem Norge og Hamburg er foregaaet. Bilag No. 2 giver Oplysning om den Handel, der har fundet Sted mellem Norge og Distriktets Vicekonsulater.

Til Forstaaelse af ovenstaaende Tal bemærkes, at den tyske Statistik kun optager Varer, der er gaaede ind i eller ud af det tyske Toldomraade og derfor betragter Hamburgs Frihavn som Udland; i den hamburgske Statistik fungerer derimod Frihavnen som en Del af Byen selv, altsaa som Indland.

Skibsfart.

Skibsfarten led i 1894 fremdeles under de lave Fragter, og der har under den stærke Forøgelse af Skibsrum ikke været Tegn til nogen hurtig Forandring til det bedre. De nybyggede Skibes store Dimensioner er her af afgjørende Betydning; disse store Skibe er ved sin økonomiske Drift istand til at gaa med Fortjeneste, hvor Skibe med almindelige Dimensioner maa fare med Tab. Da der nu bygges til saa langt billigere Priser end før, har desuden de nye Skibe en forholdsvis meget mindre Kapital at forrente, og de endnu for nogle Aar siden byggede Skibe er derved sunket betydelig i Værdi. For Dampskibenes

Vedkommende kommer hertil de nyere Dampmaskiner; det Hamburgske Rederi har her fulgt heltud med Tiden, og paa adskillige Hamburgske Dampskibe findes der firdobbelte Expansionsmaskiner.

I Seilskibsfarten har særlig Mangelen paa Udfragter været meget følelig. Mange Rederier har foretrukket at lade sine Skibe gaa i Ballast til oversøiske Lande fremfor at indtage Kul i England, særlig fordi Udlosningen deraf i de oversøiske Lande tager for lang Tid; hertil kommer de hyppige Selvantændelser af Kulladninger, hvilken Fare skal tiltage med Skibenes Størrelse, og som medfører forhøjede Assurancepræmier. Det paastaaes, at den europæiske Kuleksport til Landene hinsides de begge Kap derfor aftager til Fordel for de kulproducerende Egne i Australien, Japan, Chili og Vancouverbørerne. De udlovede Præmier for Løsningen af Spørgsmaalet om, hvorledes Selvantændelsen kan afværges, har hidtil ikke ført til noget Resultat.

Efterat Koleraaaret 1892 havde bragt nogen Tilbagegang i Skibsfarten paa Hamburg, er denne i de sidste to Aar steget betydelig. Der ankom i

1892 ialt 8 569 Skibe med 5 639 000 R. T.

1893 „ 8 792 „ „ 5 886 000 —

1894 „ 9 165 „ „ 6 229 000 —

og afgik i

1892 ialt 8 565 Skibe med 5 640 000 R. T.

1893 „ 8 838 „ „ 5 934 000 —

1894 „ 9 175 „ „ 6 249 000 —

Da det maa være af betydelig Interesse at faa en Oversigt over, med hvilke Lande Hamburg særlig underholder Forbindelser, hidsættes en Tabel over de hertil i 1894 ankomne Skibe:

Ankomne fra	Ialt (Seil og Damp):		Deraf Dampskibe:	
	Skibe	1 000 R. T.	Skibe	1 000 R. T.
Tyske Havne og Helgoland	2 811	529	861	290
Nord-Europa	693	286	547	277
Storbritannien og Irland:				
Kulskibe	963	701	955	698
Andre Skibe	2 217	1 447	2 171	1 436
Holland og Belgien	438	191	357	181
Havne ved Middelhavet	162	171	161	170
Det øvrige Europa	498	625	483	622
Europa ialt	7 782	3 950	5 535	3 674
De forenede Stater	341	736	300	705
Mexicos Østkyst	75	61	24	44
Vestindien	100	109	58	91
Venezuela	9	2		
Brasilien	87	115	64	110
Argentinien og Uruguay	142	192	86	151
Amerikas Vestkyst	214	329	67	119
Det øvrige Amerika	37	57	28	54
Kapland og Natal	24	55	23	54
Afrikas Vest- og Nordkyst	115	143	113	142
Afrikas Østkyst	20	30	18	29

Ostindien og indiske Øer	130	287	110	253
Kina og Japan	42	85	40	84
Det øvrige Asien	17	20	17	20
Australien med Øer	30	58	20	51

Udeneuropæiske Lande ialt	1 383	2 279	968	1 907
---------------------------	-------	-------	-----	-------

Ialt	9 165	6 229	6 503	5 581
------	-------	-------	-------	-------

Til Hamburgs Generalkonsuldistrikt ankom der i:

1894 ialt 477 norske Skibe med 242 110 R. T.
imod i

1893 ialt 491 norske Skibe med 262 348 R. T.

1892 „ 482 „ „ 248 942 —

deraf var i:

1894 322 Dampskibe med 156 404 R. T.

1893 314 „ „ 170 655 —

1892 293 „ „ 157 339 —

Herefter skulde den norske Skibsfart paa dette Distrikt i 1894 være gaaet ikke ubetydelig tilbage. I Virkeligheden har der dog neppe været nogen Tilbagegang; de mindre Tal skyldes væsentlig Ommaalingen af de rutegaaende Dampskibe efter de nye Maaleregler. Den optjente Bruttofragt viser da ogsaa, til Trods for at Fragterne gennemgaaende har holdt sig ligesaa lave som i det foregaaende Aar, en ikke ubetydelig Stigning:

Optjent Bruttofragt af norske Skibe i:

	1893	1894
Ankomne Skibe	3 368 000 Mk.	3 718 400 Mk.
Afgaaede „	1 921 400 „	1 996 300 „

Tilsammen	5 289 400 Mk.	5 714 700 Mk.
-----------	---------------	---------------

Den norske Skibsfart var i 1894 saaledes fordelt paa Distriktets Havne, sammenlignet med 1893:

	1893				1894			
	Ant.	Tons	Deraf Dampskibe		Ant.	Tons	Deraf Dampskibe	
			Ant.	Tons			Ant.	Tons
Ankomne:								
Til Hamburg	411	220 043	276	154 653	423	211 781	226	144 555
„ Altona	44	22 937	19	7 142	16	11 189	7	3 292
„ Cuxhaven	10	4 633	9	4 373	9	3 821	8	3 750
„ Harburg	26	14 735	10	4 487	29	15 319	11	4 807
Tilsammen	491	262 348	314	170 655	477	242 110	322	156 404
Afgaaede:								
Fra Hamburg	418	230 003	279	156 304	429	212 344	296	144 178
„ Altona	45	23 389	19	7 142	16	11 189	7	3 292
„ Cuxhaven	10	4 633	9	4 373	9	3 821	8	3 750
„ Harburg	25	13 801	10	4 487	32	17 060	11	4 807
Tilsammen	498	271 826	317	172 306	486	244 414	322	156 027

Da det maa være af Vigtighed at faa en Oversigt over Beskaffenheden af den norske Skibsfart paa Hovedstationen i 1894, meddeles følgende Fortegnelse, der omfatter de væsentlige Farter til og fra Hamburg udenfor de rutegaaende Dampskibe paa Norge:

Ankomne Dampskibe:

Fra Storbritannien med Sild 10 Skibe, 1 800 R. T. Fra Storbritannien med Kul 5, 1 694. Fra Storbritannien med Jern 3, 1 435. Fra Sortehavet med Korn 11, 15 132. Fra Rumænien med Korn 1, 984. Fra Tyrkiet med Korn 1, 840. Fra Argentinien med Hvede 1, 1 132. Fra de Forenede Stater med Fosfat 1, 1 002. Fra Grønland med Spæk 2, 545. Fra Antwerpen i Ballast 3, 2 836.

Ankomne Seilskibe:

Fra de Forenede Stater med Pitch Pine 7 Skibe, 5 898 R. T. Fra de Forenede Stater med Harpiz og Terpentin 13, 8 999. Fra San Francisco med Stykgods 1, 1 491. Fra Mexico med Mahogny 4, 1 319. Fra Mexico med Logwood 19, 6 695. Fra Vestindien med Logwood 23, 11 388. Fra Vestindien med Korktræ 1, 435. Fra Britisk Honduras med Logwood 1, 332. Fra Britisk Honduras med Mahogny 2, 832. Fra Venezuela med Dividivi 1, 185. Fra Columbien med Farvestof 1, 256. Fra Brasilien med Salte Huder 4, 1 080. Fra Uruguay med Salte Huder 1, 365. Fra Uruguay med Guano 1, 342. Fra Argentinien med Hvede 7, 5 285. Fra Argentinien med Quebracho 3, 3 156. Fra Argentinien med Farvetræ 7, 5 445. Fra Argentinien med Farvestof, 4, 4 706. Fra Argentinien Salte Huder 2, 516. Fra Vestafrika med Palmekjærner 1, 247. Fra Madagascar med Huder 1, 290. Tahiti med Kopra 2, 984. Fra Java med Kopra 1, 857.

Afgaaede Dampskibe:

Til England med Stykgods 3, 512. Til Amurfloeden med Stykgods 5, 4 066. Til England i Ballast 21, 17 082. Til Antwerpen i Ballast 2, 2 759.

Afgaaede Seilskibe:

Til de Canariske Øer med Stykgods 3, 1511. Til de Forenede Stater med Stykgods 3, 2 952. Til de Forenede Stater med Salt 7, 5 184. Til Mexicos Østkyst med Stykgods 2, 592. Til Mexicos Vestkyst med Stykgods 1, 735. Til Vestindien med Stykgods 2, 591. Til Venezuela med Stykgods 3, 1031. Til Brasilien med Stykgods 28, 11 202. Til Brasilien med Risgryn 1, 368. Til Argentinien med Stykgods 1, 779. Til Kapstaden med Stykgods 3, 1 999. Til Madagascar med Stykgods 2, 623. I Ballast til Storbritannien 4, 2 560. I Ballast til Finland 3, 1 816. I Ballast til Kanada 3, 2 851. I Ballast til de forenede Stater 7, 5 521. I Ballast til Mexico 2, 735. I Ballast til Vestindien 10, 5 332. I Ballast til Britisk Honduras 2, 737.

Aarets Skibsfart viser adskillig Forandring fra de nærmest foregaaende Aar. Paa den ene Side savnes der flere Farter, hvori ellers nogle norske Skibe har været sysselsatte, saaledes for Seilskibes Vedkommende med Salpeter fra Chile (i 1893 3 store Seilskibe), med Asfalt fra Trinidad, med Linfrø fra Argentinien m. m., og for Dampskibes Vedkommende med Bomuld fra de forenede Stater og Indien, med Appelsiner fra Spanien, med Korinter fra Patras m. m. Til Gjengæld har norske Skibe i 1894 i betydelig Udstrækning taget Del i Korntransporten hertil. Medens i 1893 intet norsk Dampskib bragte Korn til Ham-

burg fra de russiske Sortehavshavne, ankom der i 1894 derfra med saadan Last 11 norske Dampskibe med 15 132 R. T.; fra Argentinien førte 7 norske Seilskibe, drægtige 5 285 R. T., og 1 norsk Dampskib, drægtigt 1 132 R. T. Hvede hertil imod intet Skib i 1893.

Transporten af Petroleum i Seilskibe fra New York til Hamburg, i hvilken vore Skibe i sin Tid tog en saa betydelig Del, maa nu betragtes som ophørt; i de sidste to Aar er intet norsk Skib kommet hertil med Petroleum. Transporten sker nu udelukkende i Tankskibe, der er Petroleumskompagniernes egen Eiendom.

Medens den norske Skibsfart paa Altona i det sidste Aar er gaaet tilbage, er den tiltaget paa Harburg. Harburg er en fremadstræbende Fabrikby, og Skibstarten paa den er i Stigende; fra 579 Skibe med 76 038 R. T. i 1890 er den steget til 630 Skibe med 117 470 R. T. i 1894. Beskaffenheden at den norske Skibsfart paa Harburg i 1894 fremgaar af følgende Fortegnelse:

Ankomne Dampskibe:

Fra Skotland med Kul 1 Skib, 231 R. T. Fra Grækenland med Svovlkis 1, 459. Fra de forenede Stater med Fosfat 1, 1 008.

Ankomne Seilskibe:

Fra England med Kul 1, 167. Fra England med Porcellænsjord 2, 262. Fra England med Skifer 1, 148. Fra Archangel med Tjære og Beg 1, 212. Fra de forenede Stater med Harpix 9, 7 778. Fra Uruguay med Benaske 2, 965. Fra Vestafrika med Palmekjærner 2, 980.

Afgaaede Dampskibe:

Til England med Salt 2, 397.

Afgaaede Seilskibe:

Til England med Salt 1, 131. Til England med Oljekager 2, 343. Til de forenede Stater med Cement 1, 920. Til de forenede Stater med Salt 1 Skib, 700 R. T.

Den 1ste Januar 1894 udgjorde den tyske Handelsflaade 1 522 058 R. T., hvoraf 823 702 R. T. faldt paa Dampskibe og 698 356 R. T. paa Seilskibe. Hamburgs Handelsflaade bestod den 1ste Januar 1895 af 635 Skibe med Drægtighed 658 173 Tons, hvoraf 349 Dampskibe med 468 307 Tons.

Paa tyske Værfter byggedes der i 1894 for tysk Regning 46 Dampskibe med 65 267 R. T. og 8 Seilskibe med 5 043 R. T., for fremmed Regning 5 Dampskibe med 4 166 R. T., deraf intet for norsk eller svensk. Paa udenlandske Værfter byggedes der for tysk Regning 12 Dampskibe med 27 724 R. T. og 5 Seilskibe med 9661 R. T. Af de saaledes for tysk Regning byggede Skibe, ialt 58 Dampskibe med 92 991 R. T. og 13 Seilskibe med 14 704 R. T., kommer der paa Hamburg 22 Dampskibe med 57 727 R. T. og 8 Seilskibe med 6 027 R. T.

Af de Farter, som Hamburgerne selv særlig anvender sine Skibe i, vil jeg nævne Salpetertraden fra Chile. Hamburgs Betydning for denne Trade opgives nu at være fuldt saa stor som Liverpools. I 1893 førtes der hertil omtrent 304 000 Tons Salpeter til en Værdi af henved 55 Millioner Mark i 105 Seilskibe med tilsammen ca. 147 900 R. T.; af Skibene var 52 engelske, 70 300 R. T. 41 hamburgske, 60 700 R. T. 8 andre tyske, 11 100 R. T. 3 norke,

4 600 R. T. 1 fransk, 1 200. I 1894 opgives Salpeterindførselen hertil at have steget til ca. 400 000 Tons paa en Konsum i Europa af ialt 825 000 Tons.

Den danske, paa Fanø hjemmehørende Seilskibsflaade, i hvilken Hamburgsk Kapital er interesseret, er med en Del smaa Skibe stadig sysselsat i Farten mellem Hamburg og Venezuela; af de 22 Seilskibe med 5 257 R. T., der i 1893 ankom hertil fra Venezuela, var de 13 med 2 950 R. T. danske. De større danske Seilskibe anvendes særlig i Farten med Kopra fra Sydhavet.

Af den meddelte Tabel vil være seet, hvor stor Skibsfarten mellem Storbritannien og Hamburg er. I denne Trafik spiller Kultransporten den største Rolle; der ankom i 1894 963 Skibe, drægtige 701 000 R. T., udelukkende lastede med Kul fra Storbritannien, hvad der udgjør omtrent $\frac{1}{9}$ af hele den ankomne Tonnage. Transporten sker saagodtsom udelukkende med Dampskibe; af disse var i 1893 797 engelske med 566 785 R. T. og 234 tyske med 195 513 R. T. Vore Dampskibe har hidtil kun i yderst ringe Udstrækning taget Del i denne Fart. Jeg har tænkt mig Muligheden af, at ældre norske Skibe, der ikke er forsynede med de nyeste kulbesparende Maskiner og derfor, om Farten skal lønne sig, maa kunne skaffe saa billige Kul som muligt til Brændsel, maaske kunde finde Beskjæftigelse i denne Fart.

Som bekjendt, har et stort Hamburgsk Rederi begyndt at tilvende Turisttrafikken til Norge sin Opmærksomhed; Sommeren 1894 sendte det et af de største tyske Passagerdampskibe op til Nordkap med foruden tyske en stor Del amerikanske Passagerer. Foretagendet var vistnok lønnende, og Rederiet vil fortsætte dermed iaar.

Paa norske Skibe paamønstredes der i 1894 ved Hovedstationen 634 Mand, hvoraf 254 Nordmænd, 200 Svensker og 180 Udlændinger; der afmønstredes fra norske Skibe 723 Mand, hvoraf 450 Nordmænd, 112 Svensker og 161 Udlændinger. Paa svenske Skibe paamønstredes 81 Mand, hvoraf 63 Svensker, 2 Nordmænd og 16 Udlændinger, og fra svenske Skibe afmønstredes der 77 Mand, af hvilke 57 var Svensker, 10 Nordmænd og 10 Udlændinger. I min sidste Aarsrapport omtalte jeg, at en Flerhed af de norske Skibe, som her forhyrer Folk, i den senere Tid mod Betaling medtager en eller flere tyske Gutter, som ikke har været tilsøs før og nu skal oplæres til at blive Sømand. Dette synes at være imod de norske Interesser, idet derved Adgangen vanskeliggjøres for norske Gutter til at finde Plads som Skibsgutter. Fra tysk Side høres der ogsaa udtalt Misfornøjelse med, at tyske Gutter paa denne Maade medtages af fremmede Skibe istedetfor af Landets egne.

Uagtet der her kun foregaar faa Rømninger (i 1894 fra norske Skibe kun 3, fra svenske ingen), har man dog under Konsulatets Gjøremaal stadig Anledning til at se de sørgelige Følger, Rømning medfører. I et Par Skrivelser til Hs. Excellence Udenrigsministeren har jeg behandlet Rømningsspørgsmaalet og gjentages i Betragtning af den Interesse, Sagen maa siges at have for os med vor store Handelsflaade og talrige Sømandsstand, her de Momenter, jeg særlig fremdrog. Foruden i mange Søfolks egen Karakter, i daarlig Behandling ombord og i for liden Hensyntagen fra Lovgivningens Side til de underordnede Søfolks Tarv ligger som bekjendt en væsentlig Aarsag til Rømningen i den daarlige Indflydelse, der udøves paa Sømandsstanden af de saakaldte Boardingmastere og Runnere. Det er for en stor Del disses Levevei paa enhver Maade at bringe saamange Penge som muligt ud af Søfolk; til det Formaal forleder de ved alskens Forespeilinger Sømand til at rømme for siden mod Udbetaling af en uforholdsmæssig Avance paa Hyren at forhyre dem med andre Skibe. Ved sin senere Afmønstring vil en saadan Sømand lidet eller intet have at kræve; det hænder saaledes ofte, at de Sømand, der kommer hertil fra Amerika, hvor Boarding-

masteren har hævet et stort Forskud paa Hyren, efter flere Maaneders Seilads ved sin Afmønstring hersteds staar blank og bar. En saadan Sømmand maa da igjen give sig i en Boardingmasters Vold og forsætte med at hæve store Forskud, saaledes at han bogstavelig talt i en Række af Aar kan seile kun til Fordel for de forskjellige Boardingmastere. At dette som oftest maa ende med Mandens moralske og fysiske Ruin, ligger i Dagen. Boardingmaster- og Runneruvæsenet maa da betragtes som et Hovedonde, der maa bekjæmpes med al Energi. Staten bør her gribe ind og øve en skarp Kontrol; her i Hamburg har Myndighederne vist Vilje til at gaa frem i denne Retning. I Amerika var man, saavidt jeg ved, ligeledes i sin Tid inde paa denne vigtige Sag, idet man i enkelte Stater forbød Boardingmastere at modtage Forskud paa Sømænds Hyre udover et bestemt Beløb. Formentlig led dette System af den Mangel, at Forbudet let kunde omgaaes. Større Virkning vilde derimod et Forbud have, der gik ud paa, at Skibsførere ikke maatte udbetale Forskud udover et vist Beløb, saaledes at hvad der var udbetalt mere end dette, ikke retsgyldig kunde afdrages fra Sømændens optjente Hyre. Nogen Uleilighed kunde vel herved foraarsages Rederierne; men Rederne har den mest direkte Interesse af, at Rønningsondet ophører, og nogen Opofrelse ogsaa fra deres Side til et saa betydeligt Maals Opnaaelse synes da ikke urimelig. Videre bør der stræber henimod Tilveiebringelse af lettere internationale Regler med Hensyn til rømte Sømænds Paagribelse ved Politiet og deres Hjemsendelse til Straf. Ligeledes maatte der kunne opnaaes international Enighed om, at en skarp Kontrol skulde udøves ved Sømænds Paamønstring; som Forholdene nu er, kan en Sømmand, der ulovlig er gaaet ud af sit tidligere Forhøringsforhold, uden nogen Vanskelighed blive forhyret i samme Havn ikke blot paa fremmede Nationers, men endog paa sit eget Hjemlands Skibe, idet der ved Paamønstring i Udlandet intet afgjørende Hensyn tages til, om en Sømmand er i Besiddelse af Legitimationspapirer eller ikke. Ved en saadan Slaphed, der formentlig kun kan bringes til Ophør ved faste, af alle maritime Stater epretholdte Regler, lettes Rømningen i høi Grad.

Som i min forrige Aarsrapport berørt, saa det i 1893 ud, som om Rigsregjeringen tænkte paa at fremkomme med Forslag om Statskontrol med de tyske Skibsbyggeriers Virksomhed. Den stærke Modstand, som reistes herimod af Skibsbyggere, Redere, Skibsførerforeninger, Handelskammere og selv af Assurandører, bevirkede imidlertid, at Regjeringen intet videre Skridt gjorde i den antydede Retning. I Anledning af Bremerdampskibet „Elbes“ Undergang ved Kollision fremkom der iaar fra flere Hold i Rigsdagen Bemærkninger om, at en saadan Statskontrol dog maaske vilde være ønskelig; de Udtalelser der faldt fra Regjeringens Side, lod imidlertid slutte til, at Tanken om en saadan for Tiden var henlagt.

I 1894 hjemsendtes der gennem Konsulatet i Hyrebeløb ialt Mk. 20 581,25, hvoraf for 71 norske Sømænd Mk. 10 345,35 og for 51 svenske Sømænd Mk. 10 225,90. Saavel i en særlig Rapport af 17de Mai 1892 som i min forrige Aarsrapport udtalte jeg mig om de Mangler, der hefter ved det nuværende norske System for Hyrebeløbs Hjemsendelse, og som berører Systemet en stor Del af dets Betydning. Sagen synes hjemme ikke at tillægges saamegen Vigtighed; jeg kan da kun paany fremholde, at Systemet, naar det svarede til sin Hensigt, vilde vænne Sømændene til at spare for sig og sine, og at derved særdeles betydelige Beløb, der nu blir sløsedes væk i Udlandet, vilde indvindes for de mange ubemidlede Sømandsfamiljer og derigjennem for det hele Land. Skal imidlertid Systemet svare til sin Hensigt, saa maa det kunne vinde Sømændenes Sympati, hvad der ikke vil ske, saalænge Hjemsendelsen er forbundet med saa

meget Tidsspilde som nu. Det maa være Sømanden indlysende, at dette er en baade hurtig og fordelagtig Maade at sende Penge hjem paa; som Forholdet nu er, faar man paa sit Spørgsmaal til en netop afmønstret og afbetalt Sømand, om man ikke skal sende Penge hjem for ham, altfor ofte det Svar, at han har sendt Penge hjem gennem Konsulat engang før og gjør det ikke mere.

Nedenfor gives en Fortegnelse over Fragtnoteringer for norske og svenske Skibe i 1894.

Indgaaende Fragter:

For Seilskibe:

Fra Hangesund med Sild Mk. 1,40 pr. Tønde; fra Umeå med Trælust Mk. 32 pr. Std.; fra St. Valéry med Fosfat 5 sh. 6 d. pr. Ton; fra Savannah med Harpix 2 sh. à 2 sh. 9 d. pr. Barrel; fra Savannah med Terpentin 3 sh. à 4 sh. pr. Barrel; fra Wilmington med Harpix 2 sh. 7½ d. pr. Barrel; fra Pensacola med Pitch Pine 5 £ pr. Std.; fra Ship Island med Pitch Pine 87 sh. 6 d. pr. Std.; fra Brunswick med Pitch Pine 90 sh. pr. Std.; fra Mobile med Pitch Pine 92 sh. 6 d. pr. Std.; fra Laguna med Farvetræ 26 sh. à 32 sh. 6 d. pr. Ton; fra Laguna med Mahogny 40 sh. à 42 sh. 6 d. pr. Ton; fra Monte Christ med Farvetræ 33 sh. 6 d. à 36 sh. 3 d. pr. Ton; fra Campeche med Farvetræ 28 sh. 9 d. pr. Ton; fra Progresso med Farvetræ 28 sh. 9 d. pr. Ton; fra Jucatan med Farvetræ 28 sh. 9 d. à 29 sh. pr. Ton; fra Thlacotalpan med Mahogny 45 sh. pr. Ton; fra Thlacotalpan med Farvetræ 25 sh. pr. Ton; fra Jamaica med Farvetræ 25 sh. 6 d. à 30 sh. pr. Ton; fra Hayti med Farvetræ 30 sh. pr. Ton; fra Bahamaøerne med Farvetræ 25 sh. pr. Ton; fra Barbados med Farvetræ 16 sh. pr. Ton; fra Belize med Farvetræ 28 sh. 6 d. pr. Ton; fra Belize med Mahogny 37 sh. à 37 sh. 6 d. pr. Ton; fra Mon Island med Guano 17 sh. pr. Ton; fra Rio Hacha med Farvestof 42 sh. 6 d. pr. Ton; fra Rio de Janeiro med saltede Huder 32 sh. 6 d. à 35 sh. pr. Ton; fra Rio Grande med saltede Huder 30 sh. à 35 sh. pr. Ton; fra Montevideo med saltede Huder 47 sh. 6 d. pr. Ton; fra Buenos Aires med Hvede 16 sh. à 25 sh. pr. Ton; fra Buenos Aires med Farvetræ 18½ frcs. pr. Ton; fra Buenos Aires med Quebracho 18 sh. à 20 sh. pr. Ton; fra Buenos Aires med Farvestof 21 frcs. pr. Ton; fra Buenos Aires med saltede Huder 35 sh. à 39 sh. pr. Ton; fra Laplata med Farvetræ 16 sh. 6 d. pr. Ton; fra Laplata med Farvestof 18½ à 20½ frcs. pr. Ton; fra San Lorenzo med Hvede 22 sh. 6 d. pr. Ton; fra Rosario med Hvede 21 sh. à 26 sh. pr. Ton; fra Rosario med Farvetræ 19 sh. à 21 sh. pr. Ton; fra Rosario med Quebracho 21 sh. à 23 sh. pr. Ton; fra Iquique med Salpeter 25 sh. pr. Ton; fra Batavia og Sorabaya med Kopra 32 sh. 6 d. pr. Ton; fra Tahiti med Kopra 47½ à 48½ Mk. pr. Ton;

For Dampskibe:

Fra Karlstad med Planker 30 à 32 Mk. pr. Std.; fra Karlshamn med Planker 30 Mk. pr. Std.; fra Karlskrona med Gadesten 5½ à 7 Mk. pr. Ton; fra Halmstad og Lysekil med Gadesten 5 à 5½ Mk. pr. Ton; fra Kotka med Trælust 30 Mk. pr. Std.; fra Middelsbro med Jern 4 sh. pr. Ton; fra Burnt Island med Kul 4 sh. 4½ d. pr. Ton; fra Fraserburgh med Sild 1 sh. 3 d. pr. Tønde; fra Wick med Sild 1 sh. 4½ d. pr. Tønde; fra Shetland med Sild 1 sh. 4 d. à 1 sh. 9 d. pr. Tønde; fra Ibraila med Korn 15 sh. pr. Ton; fra Odessa med Korn 10 sh. 6 d. à 14 sh. pr. Ton; fra Nicolajeff med Korn 12 sh. à 15 sh. pr. Ton; fra Bona med Fosfat 11 sh. pr. Ton; fra Brunswick med Fosfat 17 sh. 9 d. pr. Ton; fra Buenos Aires med Hvede 25 sh. pr. Ton.

Udgaaende Fragter:

Som sædvanlig stipuleredes de fleste Udfragter til en rund Sum. Forøvrig opgives

For Seilskibe:

Til Gefle med Kainit $4\frac{1}{2}$ à $5\frac{1}{2}$ Mk. pr. Ton; fra Dundee med Kainit 8 sh. 6 d.; til Charleston, Wilmington og Pensacola med Kainit 5 sh. à 8 sh.; til Esbjerg med Byg 5 Mk.; til Apenrade med Mais 6 Mk.; til Maracaibo med Stykgods 19 sh. 3 d. pr. Ton.

For Dampskibe:

Til Uddevalla med Kainit $5\frac{1}{2}$ Mk. pr. Ton; til Leith med Kainit 4 sh.; til Kjøbenhavn med Linfrø og Mais 5 Mk.; til Horsens og Aalborg med Mais 5 Mk.; til Aalborg med Mel 8 Mk.; til Aarhus med Hvede 6 Mk. pr. Ton.

Landbrug og Landbrugsprodukter:

De trykkede Forholde, der hersker i det tyske Landbrug, har i det forløbne Aar fremkaldt megen Uro og Bevægelse i alle Befolkningslag. Det mægtige Agrarparti og det af dette stiftede „Bund der Landwirthe“ har optraadt med stedse stærkere Fordringer paa Statsbeskyttelse og Statshjælp. Da Adgangen til at paalægge fremmede Landbrugsprodukter højere Told er spærret ved de Capraviske Handelstraktater, ser Agrarerne Redningen for det betrængte Landbrug deri, at Staten mere eller mindre garanterer Landbruget lønnende Salgspriser. Et Forslag gaar ud paa, at Staten selv skal oprette Møllebrug i stor Stil i de østpreussiske Provinser, optræde som storartet Kjøber af indenlandsk Korn og udelukkende sælge det deraf fremstillede Mel til Udlandet. Endnu videre gaar Grev Kanits i sit bekendte Forslag, om hvilket nu den største Del af Agrarpartiet synes at have sluttet sig, og som tilsigter en Slags Monopolisering af Kornhandelen i Statens Haand; efter dette Forslag skulde udenlandsk Korn udelukkende kjøbes og sælges for Statens Regning, og Salgsprisen aldrig sættes lavere end et ved Beregning af Gjennemsnitspriserne i de sidste 40 Aar udkommet Beløb, hvad der betyder en enorm Forhøjelse af sidste Aars Kornpriser. Den Indvending, at et saadant Forslags Vedtagelse ikke vilde stemme med Handelstraktaterne, har man kun mødt med en Antydning om, at Rusland og Østerrige, som det her særlig gjælder om, nok vilde finde sig i Forandringen, om det tyske Rige forpligtede sig til fortrinsvis at indkjøbe det udenlandske Korn fra disse Lande.

Det synes forøvrigt klart, at om den tyske Kornproduktion skulde kunne vente virkelig Hjælp i sin Konkurrence med særlig Korn fra udeneuropæiske Lande med deres jomfruelige Jordbund af en blot og bar Told, saa maatte denne have en Højde, som gjorde den næsten prohibitiv; saa billig som nu Transporten stiller sig, vilde det udeneuropæiske Korn ellers altid kunne virke trykkende paa Priserne. Man tænke f. Eks. paa Argentinien, som endnu for en 10 Aar siden indførte Hvede, og som i 1894, skjønt kun $5\frac{0}{100}$ af Landets Areal var besaaet med Hvede, ikke udførte mindre end omtrent en Million Tons deraf; man faar her en tydelig Forestilling om, efter hvilken Maalestok Kornavlens er

vokset i disse oversøiske Lande. Netop ligeoverfor Argentinien har tyske Landmandskredse i den sidste Tid vist en særlig Utaalmodighed ved at forlange Mestbegunstigelsestraktaten med dette Land opsagt fra tysk Side.

Ogsaa i Handels- og Industrikredse erkjender man fuldtud den sørgelige Stilling, kvori Landbruget befinder sig, og den Skade, som derved tilføies det hele Land. Man venter imidlertid her ikke Hjælp for Landbruget fra høie Korntolde og endnu mindre fra en forstyrrende Indgribning fra Statens Side i det private Erhvervsliv; man ser her Hjælpen i første Række i et stedse intimer og mere frugtbringende Samarbejde mellem Landbrug og Naturvidenskab og peger særlig paa en udstrakt og rigtig Anvendelse af den naturlige Rigdom, Tyskland besidder i sine store Lag af mineralske Gjødningsalte. Forøvrig paa-
staar man, at med det sidste Aars Kornpriser (Grænsen for Korn dyrkningen ogsaa er naaet i Lande som Argentinien og Rusland.

Saa vel Rigsregjeringen som de enkelte tyske Staters Regjeringer har i høi Grad været optaget af, hvordan det betrængte Landbrug skulde kunne kommes til Hjælp. Der fandt saaledes i det forløbne Aar en saakaldt almindelig „Enquete“ Sted af Landbrugets Stilling og Vilkaar, og iaar har indgaaende Forhandlinger herom været pleiede i det preussiske „Staatsrath“ (en for Preussen eiendommelig, raadgivende Institution af kongevalgte Mænd, der kun sammenkaldes ved særlig betydningsfulde Begivenheder) under Kongens personlige Ledelse. Samtidig med at Statsraadet bestemt afviste Kanitz' Forslag som baade i sig selv ugjennemførligt og ikke stemmende med Handelstraktaterne, fremhævede det en Række Midler, hvorved Staten mentes at kunne forbedre Landbrugets Kaar. Som saadanne Midler nævntes bl. a. en gennemgribende Reform af Produktbørserne i Retning af at indskrænke de paa Prisen indvirkende Spil- og Spekulationsforretninger, Forbedring af Landbrugets Realkreditforholde, muligt lave Jernbanetariffer for de nødvendige Raa- og Hjelpestofte og for Landbrugsprodukter, Dannelse af et Statsmeliorationsfond og Lettelse ved Udførelsen af Forbedringsarbejder samt endelig hurtig Reform af Lovgivningen for Sukker- og Brændevinstilvirkningen i Retning af at komme den med Landbruget nøie forbundne Sukker- og Brændevinstilvirkning til Hjælp. Paa den ved Statsraadets Betænkning betegnede Bane vil Regjeringen formentlig gaa frem, og der kan saaledes ventes en hel Række af Forslag til Hjælp for Landbruget. Det sees heraf, med hvilken enestaaende Interesse Landbrugets Kaar omfattes i Tysklands ledende Kredse, medens man hjemme hos os, da der for et Par Aar siden vakt Motion om Nedsættelsen af en Kommission til Undersøgelse af vort Landbrugs Kaar, fra ledende Hold afviste Tanken som upaakrævet. I god Sammenhæng med denne Opfatning er det, naar man har ladet Landets bedste Arbeidskræfter emigrere, og i høi Grad bidrage til Nordamerikas Opdyrkning, medens store dyrkbare Strækninger af vort eget Land ligger brak.

Foraaret var i Tyskland overordentlig gunstigt, og Forventningerne til Høsten derfor store. Høsten af Foderstofte var rig og af udmærket Kvalitet; derimod svarede Høsten af Korn, om end tidlig og gennemgaaende ganske god, dog ikke til Forventningerne. Poteteshøsten var ringe og af meget daarlig Kvalitet.

Den tyske „Reichsanzeiger“ offentliggjør Oversigter over Høstudsigterne ikke alene i Tyskland, men ogsaa i andre Lande; lignende Oversigter maatte formentlig ogsaa hos os være nyttige, og jeg tillod mig derfor at indsende de af „Reichsanzeiger“ efterhaanden meddelte Oplysninger om Udsigterne for den tyske Høst.

I en særlig Rapport af 3die Novbr. gjorde jeg opmærksom paa det pludselige Opsving, den længe hensygnende tyske Korneksport i det sidste Aar

har taget, og gjorde Rede for den nye, fra 1ste Mai f. A. i Kraft traadte tyske Rigslov, som dette Opsving skyldes, og hvorefter der paa Forlangende ved Udførsel af Hvede, Rug, Havre, Bælfrugter, Byg, Raps og Roefrø, forsaavidt den udførte Mængde udgjør mindst 500 Kg., meddeles saakaldte „Einfuhrscheine“, der berettiger Indehaveren til inden Forløbet af en vis Tid uden derfor at erlægge Told at indføre en til Indførselsattesternes Toldværdi svarende Mængde af samme Varesort; ligeledes meddeles der ifølge samme Lov paa Forlangende Indhavere af Møller og Melterier ved Udførsel af deres Fabrikat Indførselsattester, der berettiger dem til toldfri Indførsel af en til det udførte Fabrikat svarende Mængde udenlandsk Korn. I Henhold til en i Loven givet Bemyndigelse har endvidere Bundesrath bestemt, at de saaledes udstedte Indførselsattester inden en nærmere angivet Tidsfrist ogsaa skal kunne efter deres Toldværdi anvendes til Betaling af Told ved Indførsel af en Række andre, tildels meget vigtige Varer.

Korneksporten fra Tyskland var:

	Hvede Tons	Rug Tons	Byg Tons	Havre Tons
Mai—Decbr. 1893	170	90	2 510	120
„ „ 1894	79 020	49 660	18 960	22 630

Deraf i Mai—Decbr. 1894:

til Sverige 37 210 Tons Hvede og 17 250 Tons Rug

„ Norge 3 330 Tons Rug

imod i 1893 saagodtsom intet.

Forsaavidt man kan dømme efter saa kort Tids Forløb, synes da det nye System at have svaret til sin Hensigt: igjen at fremkalde en tysk Kornexport. Hvorvidt den forhøiede Kornetold i Sverige af iaar, der i nogen Grad søgte sin Begrundelse i denne nye tyske Ordning, i hvilken man med Rette har fundet en „skjult Eksportpræmie“, vil have nogen Indflydelse paa den tyske Udførsel, derom lader endnu intet sig sige.

I samme Rapport omhandlede jeg Muligheden af ved et lignende, efter de særlige Forholde afpasset System at fremme Dyrkning og Eksport af de Kornsorter, for hvilke vore Lande egner sig, og da i første Række Sædekorn. Betydningen af at anvende godt Sædekorn opfattes fuldt ud i Tyskland, hvor man anser dette for et vigtigt Middel til Landbrugets Opkomst. Det nordiske Sædekorns fremragende Egenskaber har endnu ikke skaffet det den udbredte Anvendelse, som burde tilkomme det saavel i vore egne Lande som andetsteds.

Af Havre indførtes der i 1894 til Tyskland 402 550 Tons, hovedsagelig fra Rusland; fra Sverige kom 4 677 og fra Norge 2 340 Tons.

Tyskland udførte i 1894 ialt 188 374 Tons Mel, hvoraf til Norge 46 517 og til Sverige 40 475 Tons.

Kvæg. Tysklands Import af Heste, Kvæg, Svin m. m. var i 1894:

Heste, ialt 85 312 Stk. Deraf fra Rusland 22 936 Stk., fra Danmark 11 562 Stk.

Kjør, ialt 153 310 Stk. Deraf fra Østerrig-Ungarn 71 833 Stk., fra Danmark 40 937 Stk., fra Sverige 3 979 Stk.

Tyre, ialt 14 635 Stk. Deraf fra Danmark 6 973 Stk., fra Sverige 2 255 Stk.

Okser, ialt 82 228 Stk. Deraf Østerrig-Ungarn 50 989 Stk., fra Danmark 16 571 Stk., fra Sverige 3 873 Stk.

Træk okser paa 2½ indtil 5 Aar, ialt 4 854 Stk.

Ungkreaturer indtil $2\frac{1}{2}$ Aar gamle, ialt 106 408 Stk. Deraf fra Østerrig-Ungarn 47 307 Stk., fra Danmark 45 868 Stk., fra Sverige 2 316 Stk.

Kalve under 6 Uger, ialt 23 634 Stk.

Svin med Undtagelse af Smaagrise, ialt 710 128 Stk. Deraf fra Østerrig-Ungarn 435 467 Stk., fra Danmark 119 334 Stk., fra Sverige 1 824 Stk.

Smaagrise under 10 Kg., ialt 5 642 Stk.

Faar, ialt 1 366 Stk.

Lam, ialt 376 Stk.

Gjeder, ialt 2 353 Stk.

I ovennævnte Import tager, som det vil sees, Norge ingen Del og Sverige en forholdsmæssig ringe. Jeg har i tidligere Rapporter peget paa, at Udviklingen hjemme hovedsagelig er gaaet i Retning af, at ophjælpe Meierivæsenet og producere gode Mælkekjør, medens Avlen af Slagtekvæg har været temmelig forsømt. I min Rapport af 18de Juli f. A. viste jeg videre hvor langt Danmark er kommet i sin Eksport af Kvæg og Svin; specielt fremhævede jeg den betydelige Rolle, som Kraftfoderet spiller i det danske Opdræt af Kvæg og Svin. Til Fremme af særlig sin Kvægekspport har Danmark havt Konsulenter ansatte i England og flere Gange ladet de forskellige tyske Kvægmarkeder undersøge af kyndige Mænd. Der er nu Tale om, at en dansk Konsulent fra Efteraaret af skal ansættes her i Hamburg.

Det kan ikke undgaa Opmærksomheden, at det agrariske Partis Bestræbelser gaar ud paa helt at blive Herre over det tyske Kvægmarked og til Opnaaelse heraf, saavidt muligt, at afspærre dette ved Udstedelse af Indførselsforbud under Henviisning til den Fare for Kvægsygdomme, der menes at følge med Importen af fremmed Kvæg. Fra andre Hold fremhæves det imidlertid stærkt, at Tyskland med sin voksende Folkemængde og stigende Kjødforbrug absolut maa indføre fremmed Kvæg og Kjød for at kunne ernære sin Befolkning.

Importen af svensk Kvæg til Tyskland afbrødes, som bekendt, i nogen Tid ved Indførselsforbud i Anledning af Rygtet om, at Mule- og Klovesyge var udbrudt paa Härlösa i Skaane; Forbudet var for Hamburgs Vedkommende i Kraft fra 26de Febr. til 9de Mai. Helt ophævet er Forbudet ikke blevet, men ændret dertil, at Indførsel nu kan ske søværts til et Par Byer, deriblandt Hamburg, hvor der før Landsættelsen finder Undersøgelse af, Dyrene Sted; om noget Dyr viser sig sygt, tilbagevises den hele Sending; de indførte Dyr maa ikke føres videre, men straks nedslagtes. Det en Tid ophævede Forbud mod Indførsel af, hollandsk Kvæg er nu igjen traadt i Kraft; da Westphalens Arbejderdistrikter vanskelig kan undvære det hollandske Kjød, har saavel Krupp som andre tyske Fabrikherrer til Fordel for sine Arbeidere i Venlo indenfor den hollandske Grænse oprettet Slagterier, fra hvilke Kjødet sendes over Grænsen. Ogsaa Indførselen af italiensk Kvæg til Sydtysskland, der en Tid var tilladt, er nu igjen bleven afbrudt ved et Forbud. Fremdeles er der udstedt Forbud mod Indførsel af saavel Kvæg som Kjød fra de forenede Stater i Anledning af, at der mellem til Hamburg indførte Dyr var fundet nogle Tilfælde af Texasfeber. Ogsaa mod det australiske frosne Kjød, som i de to sidste Aar havde begyndt at finde frem til det tyske Marked, er et Forbud blevet rettet, som det heder, af Sundhedshensyn. Endelig er nu ogsaa Indførselen af Kvæg fra Storbritannien forbudt.

Hamburgs Betydning som Importsted for fremmed Kvæg er steget meget siden Oprettelsen af de store og tidsmæssige Slagtehusse for et Par Aar siden; der foregaar en stor Forsendelse af Kjød fra Hamburg til det indre, særlig til Rhinegnene, hvorfra Opkjøbere indfinder sig her. Ligesom i England gjør ogsaa her en Tendens sig gjældende til istedetfor Slagtekvæg at sende fersk Kjød til

de store Byer. Fremfor Lübeck byder Hamburg en Fordel i sin store Pladskonsum.

Hamburgs Import af Kvæg m. m. i 1894 fremgaar af følgende Tal:

Fra	Kvæg	Kalve	Svin	Faar
Hamburgs Omegn	12 480	10 205	27 289	12 593
Schleswig-Holstein	20 072	3 746	128 146	50 194
Det øvrige Tyskland	3 107	48 012	103 132	41 555
Danmark	66 259	144	88 757	
Sverige	921		65	
Storbritannien	465		878	
Ungarn			1 920	
Amerika	8 387	2		
Ialt	111 691	62 107	350 187	104 342

Forat man kan se, hvorledes Omkostningerne omtrent stiller sig ved Salg af Kvæg og Svin hertil, hidsættes i sammendraget Form to Afregninger fra herv. Kvægkommissionær Christen M. Ladefoged for et Parti svensk Kvæg og et Parti danske Svin.

Stykker		Mk. Pf.
Tyre 2	2 390 ₧ à Mk. 32, pr. 100 ₧ levende Vægt	764.80
Stude 5	3 198 ₧ à Mk. 51, pr. 100 ₧ Slagtevægt	1 630.98
„ 4	2 273 ₧ à Mk. 51, pr. 100 ₧ Slagtevægt	1 159.23
11		3 555.01

Frugt og Omkostninger	Mk.	185.65
Told	„	243.50
Andre Omkostninger	„	182.80
		611.95
		2 943.06

Stykker		Mk. Pf.
5	Purker levende Vægt 1 609 ₧ ÷ 22 % 354 „	
	Slagtevægt 1 255 ₧ à Mk. 42 pr. 100 ₧	527.10
15	Svin levende Vægt 3 136 ₧ ÷ 22 % 690 „	
	Slagtevægt 2 446 ₧ à Mk. 45 pr. 100 ₧	1 100.70
20		1 627.80

		Mk. Pf.
Fragt og Omkostninger	Mk.	118.11
Told	"	100
Andre Omkostninger	"	61
		279.11
		1 348.69

Uheldigt for det svenske Kvæg har det været, at Dampskibene ikke har bragt det frem hertil til Mandag, som er den vigtigste Markedsdag, hvorved Kvæget blir staaende og betydelige Omkostninger foraarsages. Kvæget bør være her Lørdag, saaledes at det kan blive solgt paa Mandagsmarkedet.

Naar Nord-Østersøkanalen nu kommer istand, vil den formentlig medvirke til en betydeligere Kvægekspport fra Sverige til Hamburg; Transporten vil blive lettere og Kvæget lide mindre.

Fra det nordlige Norge er der i det sidste indført til Hamburg endel Rensdyrkjød i frosset Tilstand.

Af den meddelte Statistik fremgaar det, at der til Tyskland aarlig indføres et større Antal Heste. Det kunde være Grund til at undersøge, om der ikke kunde skaffes en ligesaa betydelig Afsætning for den svenske Hest her som i Danmark, og ligeledes om der ikke i Tyskland skulde være et Marked for norske Fjordheste til lettere Kjørsel, ligesom der indføres et betydeligt Antal smaa russiske Heste dertil.

Til det tyske Landbrug knytter flere Industrigrene af stor Betydning paa det nøieste sin Virksomhed; særlig kommer her Brændevinstilvirkningen (af Potetes) og Sukkerfabrikationen i Betragtning. Da Brændevinstilvirkningen har stor Betydning for begge de forenede Riger, og Sveriges Dyrkning af Sukkerroer i de sidste Aar er saa sterkt tiltaget, hidsættes her nogle Bemærkninger om disse Næringsgrenes Stilling i Tyskland.

Spiritus. Tysklands Ind- og Udførsel heraf var:

	Indførsel	Udførsel
i 1884	7 590 Tons	75 134 Tons
- 1889	3 368 "	32 459 "
- 1892	5 051 "	16 865 "
- 1893	5 433 "	16 058 "

Deraf i 1893 fra Frankrige: 2 700 Tons

Deraf i 1893 til Hamburgs Frihavn
3 308 Tons, Vestafrika udenfor
de tyske Kolonier 3 268 Tons
Schweiz 3 032 "

I Værdi er den tyske Spritudførsel fra omtrent 48 Millioner Mark i 1882 sunket til ca. $4\frac{3}{4}$ Million Mark i 1893; Grunden til den store Formindskelse af Brændevinsekspporten er som bekjendt særlig Spaniens Afspærring ved høje Toldsatser.

Produktionen af Spiritus opgik til:

1 000 Hkl. ren Alkohol

1889/90	3 145
1890/91	2 969
1891/92	2 948
1892/93	3 029

Brændevinspriserne har i den sidste Tid været sterkt dalende i Tyskland, og der er i den Anledning fremkommet Forslag, sigtende til igjen at bringe dem op. Siden den udmærkede Poteteshøst i 1893 og den deraf følgende mere end sædvanlig store Spiritusproduktion har det indenlandske Marked været overfyldt, og man har derfor søgt at opnaa en Samvirken mellem Brænderieierne og Eksportørerne, hvorved der foreløbig af „Verein der Spiritus-Fabrikanten Deutschlands“ skulde ydes en Art privat Eksportpræmie ved Udførsel af Brændevin og det tyske Marked derved befries for en 10 à 20 Millioner Liter Spiritus, før den nye Sæsons Produkt kom paa Markedet. En saadan Samvirken opnaaedes imidlertid ikke, og det hører nu til Agrarpartiets Program ogsaa her at forlange Statens Hjælp mod de nedadgaaende Priser, særlig i Form af en af Staten ydet Eksportpræmie. Imidlertid er der nu af Regjeringen blevet forelagt Rigsdagen et Forslag til ny Ordning af Brændevinsbeskatningen, hvorved der vil ydes en Eksportpræmie af 6 Mk. pr. 100 Liter ren Alkohol, som dog skal bestrides af et ved en egen Driftsafgift af Brænderiernes Produktion samlet Fond og saaledes grundes paa en Art tvungen Selvhjælp. Imidlertid har Priserne paa Grund af den sidste daarlige Poteteshøst begyndt at stige uden kunstig Hjælp.

Til Hamborg kom der i 1894 fra Norge 149 380 og fra Sverige 33 200 Liter Spiritus.

Sukker. Tyskland er Verdens mest roesukkerproducerende Land, og saavel Roernes Dyrkning som deres tekniske Forarbeidelse har der naaet en større Fuldkommenhed end i noget andet Land. Roedyrkningen har været en Velstandskilde for en stor Del af Befolkningen, idet den paa samme Tid har i høi Grad fremmet Landbruget og fremkaldt en stor Industri. Roerne forlanger en omsorgsfuld Plantning og nødvendiggjør en mere intensiv Kultur og en dybere Pløining; der hvor Sukkerroen dyrkes, ophører Brakmark og Eng. Affaldet giver rigeligt Kreaturfoder, og med Roedyrkningen følges derfor ogsaa Udvikling af Kvægavlen. Regjeringen har hidtil paa enhver Maade søgt at fremme Roedyrkningen, der nu er udstrakt til alle Dele af Tyskland, som egner sig derfor. I hvilken Grad Roedyrkningen og Sukkerproduktionen har tiltaget i Tyskland, viser følgende Tal:

	Areal for Roedyrkning	Fremstillet Raasukker	Fremstillet Melasse
I Aaret	Hektar	Tons	Tons
1873/74	88 877	291 000	106 000
1883/84	140 843	940 000	208 000
1892/93	171 653	1 175 000	242 000

For Driftsaaret 1894/95 anslaaes Tysklands Sukkerproduktion endog til 1 750 000 Tons.

I hvilken Grad Tilvirkningsmaaden er blevet perfektioneret, sees af, at

medens der for 20 Aar tilbage udfordredes 12.12 Kg. Roer til Fremstilling af 1 Kg. Sukker, benyttedes der i Aaret 92/93 kun 8.35 Kg. Roer dertil.

Da det tyske Marked selv kun konsumerer ca. 500 000 Tons Sukker, er Tyskland for en større Del af sin Produktion henvist til Eksport; denne opgik i 1894 til 522 979 Tons Raasukker (væsentlig til Storbritannien og de forenede Stater)

297 859 „ Kandis og Sukker i Toppe (væsentlig til Storbritannien)
48 267 „ Melasse (næsten udelukkende til Frankrige).

Til Norge gik der i 1894 2 057 Tons Raasukker og 6 061 Tons Kandis og Sukker i Toppe, til Sverige 6 028 Tons Raasukker og 4 704 Tons Kandis og Sukker i Toppe.

Til Fremme af Eksporten ydes der af Riget en Eksportpræmie, der for Tiden for Raasukker udgjør Mk. 1.25 pr. 100 Kg.; denne Præmie skulde imidlertid fra August 1895 nedsættes til Mk. 1 pr. 100 Kg. og to Aar senere helt bortfalde. Imidlertid lider den tyske Sukkerproduktion for Tiden stærkt under Priser, der er lavere, end de nogengang tidligere er seet; i December Maaned var gennemsnitsprisen i Hamburg Mk. 8.76. Ved Siden af den almindelige Stigning i Verdensproduktionen, med hvilken Konsumenten ikke har holdt Skridt, kommer i den sidste Tid for det tyske Sukker særlig i Betragtning den Tillægstold, der i de forenede Stater er blevet paalagt Sukker fra Lande, i hvilke Eksportpræmie ydes, og den i Oktober 1894 i Frankrige meget forhøjede Told paa Melasse, der truer med at gjøre en Ende paa Eksporten derhen. Under disse Omstændigheder er der inden saavel Landbrugs- som de i Sukkerindustrien direkte interesserede Kredse gjort Fordring paa, at Exportpræmien saa langt fra maa nedsættes, at tvertimod Virkningen af den amerikanske Differenstold og den stærke Konkurrence bør modarbejdes ved en Forhøjelse af Præmien. Denne Anskuelse deles af de ledende Kredse og vil føre til en Reform af Lovgivningen for Sukkerbeskatningen, en forhøjet Told for udenlandsk og en forhøjet Konsumskat paa indenlandsk Sukker. Forøvrig sætter man sin Tillid til, at de Fremskridt i Roedyrkningen og Sukkertilvirkningen, der i Tyskland stadig gjøres, skal holde det tyske Sukker oppe i den overhaandtagende Konkurrence.

Paa Sukker er som bekjendt en Række Industrigrene baseret (Syltning af Frugter, Fabrikation af Chocolate, af Biscuits o. s. v.); i Sverige, hvor Sukkerfabrikationen snart vil overskride Landets eget Forbrug, burde man have Opmærksomheden henvendt derpaa.

Ø1. Tysklands Ind- og Udførsel heraf var:

	Indførsel	Udførsel
i 1884	13 645 Tons	143 327 Tons
- 1889	23 891 „	90 145 „
- 1892	41 327 „	71 846 „
- 1893	50 743 „	72 860 „
- 1894	56 916 „	71 187 „

Deraf i 1894 fra:

Østerrig-Ungarn 53 764 Tons.

Deraf i 1894 til:

Frankrige . . .	14 051 Tons
Belgien . . .	8 067 „
Schweiz . . .	7 779 „
Østerrig-Ungarn	5 711 „
Holland . . .	4 353 „
Italien . . .	2 534 „

For. Stater . . .	5 537 Tons
Brasilien . . .	5 566 ”
Venezuela . . .	1 889 ”

Det sees heraf, i hvilken Grad Importen er steget, samtidig med at Eksporten er aftaget. Importen bestaar for Størstedelen af østerrigsk, særlig Pilsener-Bier, der i høi Grad har vundet det tyske Publikums Smag. Grunden til, at Eksporten aftager, er at søge i Ølproduktionens Opsving i snartsagt alle Verdens Lande og i de høie Toldsatser, der allesteder beskytter den hjemlige Ølproduktion. I Modsætning til Tyskland siges England i det væsentlige at have beholdt sit Marked for Øl i de udeneuropæiske Lande, idet Eksportens Tilbagegang i enkelte transatlantiske Lande er blevet opveiet ved de nye Felter for Afsætning inden dets egne udstrakte Kolonier.

Hos os synes man altid at have gaaet ud fra, at en Øleksport hovedsagelig maa være baseret paa Lande udenfor Europa; ovenstaaende Tal viser imidlertid, at den tyske Øleksport er betydelig større til europæiske Lande end til udeneuropæiske. Der synes da at være Grund til at undersøge, om norsk Øl ikke skulde kunne finde sig et Marked ogsaa inden Europa, saameget mere som det Marked, det har havt særlig i Sydamerika, stadig er blevet snævrere og nu indskrænker sig til at omfatte nogle ganske enkelte Steder. Ikke alene tysk Øl har et betydeligt Marked i Europa udenfor sit eget Land; østerrigsk Øl finder saaledes foruden i Tyskland ogsaa en betydelig Afsætning i England og Frankrige.

Hvad Udførselen af Øl tilsøs angaar, kommer af tyske Byer Hamburg først, dernæst Bremen. Ikke alene tysk og østerrigsk, men ogsaa engelsk, dansk og, som bekjendt, norsk Øl udføres herfra. I 1893 udførtes der fra Hamburg tilsøs ialt ca. 170 000 Hektoliter, hvoraf til forskellige udeneuropæiske Lande:

	Hektoliter
Brasilien	35 460
Venezuela	21 010
Forenede Stater	13 080
Kapstaten	12 300
Britisk Ostindien	8 800
Chile	7 790
Vestafrika	5 570
Østafrika	3 580
Japan	3 780
Mexico	3 200
Hollandsk Ostindien	3 040
Vestindien	10 920
Centralamerika	6 550

Jeg har i min forrige Aarsrapport fremhævet, at en betydelig Del af det tyske Øl, der eksporteres til udeneuropæiske Lande, er brygget i Nordtyskland af Surrogater, særlig Ris, hvorved den Prisbilighed, som denne Eksport kræver, opnaaes, og at vor Lovgivning, der forbyder en saadan Anvendelse af Surrogater som Ris og Mais, derfor her menes at have i nogen Grad bidraget til vor Øleksports stærke og stadige Tilbagegang. Det bør imidlertid fremhæves, at ligesom Bayern har det samme Forbud mod Brug af Surrogater som Norge, saaledes synes, efter en Debat derom i Rigsdagen at dømme, den Tid ikke at være fjern, da det samme vil gjælde for hele det tyske Rige.

Ølproduktionen i Tyskland tiltager stadig; den udgjorde i:

1873		36 991 000	Hektoliter
1882/83		39 251 000	"
1892/93		54 650 000	"

Naar saa den formindskede Eksport og den forøgede Import tages med i Betragtning, sees, hvor Ølkonsumtionen inden Tyskland selv maa have tiltaget.

Det norske Øl, der engang havde et saa stort Marhed i de oversøiske Lande, har nu, som nævnt, kun beholdt sin Stilling paa ganske enkelte Punkter; med det af Surrogater lavede tyske Øl kan det ikke konkurrere i Prisbillighed, og i Konkurrence med det ægte bayerske Øl formaar det ikke at vinde Smagen for sig. Til Hamburg kom i 1894 fra Norge for videre Eksport 378 060 Liter til en Værdi af 163 100 Mk.

Fiskerier og Fiskevarer. Tysklands Indførsel af Fisk og Fiskevarer i 1894 sees af følgende Tal:

Fersk Fisk ialt 60 072 Tons (imod i 1893 48 527 Tons). Deraf fra Sverige 42 775, Danmark 8 608, Holland 2 261, Norge 851 Tons.

Stokfisk ialt 1 051 Tons. Deraf fra Holland 502, Norge 487 Tons.

Saltet Fisk i Fade ialt 4 289 Tons. Deraf fra Holland 3 347 Tons.

Fisk i Fade, tilberedt med Eddike, Olie etc. ialt 416 Tons. Deraf fra Norge 267 Tons.

Fisk, saavel saltet som tilberedt med Eddike i Glas etc. ialt 769 Tons. Deraf fra Frankrig 546 Tons.

Saltet Sild i Tønder ialt 1 367 751 Tønder. Deraf fra Storbritannien 626 558, Holland 383 811, Norge 243 571, Sverige 69 877 Tønder.

Sild til Gjødning (denatureret) ialt 122 Tons.

Fisk og Sælspæk; Fisketran ialt 13 339 Tons. Deraf fra Norge 9 617, Japan 1 464 Tons.

Hvalfiskebarder ialt 74.4 Tons. Deraf fra Norge 38.6 Tons.

Hummer fra Norge 139 Tons, Danmark 165 Tons.

Fiskeguano fra Norge 6 710 Tons.

Saltet Sild. Ifølge Handelskammerets Opgave indførtes der heraf til Hamburg:

		1894		1893	
Skotsk	Sild	174 202	Tønder	131 326	Tønder
Hollandsk	"	64 147	"	53 116	"
Norsk	"	39 075	"	53 607	"

Den norske Sild var saaledes fordelt:

K K K.	4 318	Tønder	Skaaren Sild	13 296	Tønder
K K.	2 618	"	Brisling	2 007	"
K.	1 868	"	Slosild	14 269	"
M K.	699	"			

Beholdningen var ved Udgangen af 1894 ifølge Handelskammerets Opgave 2 423 Tønder imod 8 635 Tønder ved Udgangen af 1893. Af Beholdningen var:

K K K.	352 Tønder	Skaaren Sild	961 Tønder
K K.	43 ”	Brisling . .	61 ”
K.	37 ”	Slosild . .	886 ”
M K.	84 ”		

I sin Helhed maa det forløbne Aar siges at have været godt for Sildeforretningen. Hollandsk og skotsk Sil var paa Grund af det gode Fiske i Begyndelsen meget billig og Konsumen som en Følge deraf god. Konsumen influeredes ogsaa gunstig af det tidlige Foraar og de dermed sammenhængende tidlige Poteter. Da det imidlertid viste sig, at det norske Fedsildfiske slog feil, steg Priserne for hollandsk og skotsk Sild med 5 à 6 Mark pr. Tønde.

Slosild. Beholdningerne af Høstvare fra 1893 viste sig udover Vaaren at være for store og rømmedes kun ved, at russiske Handelsmænd optraadte som Kjøbere til en Pris af 7 à 8 Mark. Den nye Vare, der ankom i Midten af November, betaltes i Begyndelsen med 18 à 20 Mark; ved begrænset Tilførsel steg Prisen til 25 à 26 Mark, som holdt sig indtil Aarets Slutning. Lagrene var ved Aarets Slutning temmelig smaa.

Fedsild. 93-er Vare betaltes med 10 à 12 Mk. som tidligere paa Vinteren og var borte, før den nye Vare i Begyndelsen af August kom. Prisen for denne stillede sig i Begyndelsen paa 30 à 35 Mk. for de forskjellige Mærker. Kvaliteten var daarlig, og da den stadig blev daarligere, faldt Prisen til ca. 27 à 30 Mk. for de bedre Sorter. Lagrene var ved Aarets Udgang smaa. Det fremhæves som en Fare ved den usædvanlig ringe Tilførsel og høje Pris, at de Landsdele, som ellers udelukkende har konsumeret Fedsild, tildels har maattet vende sig til hollandsk og skotsk Sild, som saaledes har kunnet sætte sig fast, hvor den før ikke kom.

Skaaren Sild. Afsætningen af den gamle Vare om Vaaren var temmelig trykket; Prisen var 16 à 18 Mk. for de mindste Mærker. Ny Vare betaltes udover Sommeren med 18 à 21 Mk. for de mindste Mærker og med 21 à 26 Mk. for de større Mærker, hvorefter Tilførselen den hele Sæson var meget knap.

Fra kompetente Hold fremhæves det, at den norske Sild med Hensyn til Emballering, Sortering og Pakning fremdeles lader meget tilbage at ønske og særlig er meget underlegen i Forhold til den med vor konkurrerende hollandske og skotske Sild. Som en Følge heraf har vore Kjøbmænd vanskelig for at faa solgt sin Vare pr. Leverance og er tvungne til et konsignere den, et System, som det er lykkedes Hollænderne at komme bort fra. Ogsaa Skotterne arbejder i denne Retning og har herunder en god Hjælp i sit officielle Vragningssystem. Det fortjener i denne Forbindelse at bemærkes, at Skotterne mer og mer sælger sin Vare direkte til det konsumerende Indland.

Fra kompetente Hold har jeg videre hørt Klager over, at man her paa det vigtige tyske Marked har vanskelig for at erholde en klar Oversigt over det norske Sildefiskes Gang; de officielle Telegramer om de fangede Kvantaler kommer fra saa forskjellige Hold, at det for dem, der ikke er nøje lokaliserede i Norge, ikke er let at blive klog paa, hvor stort det samlede Kvantum er. Det vilde formentlig være et Fremskridt, om de telegrafiske Beretninger fra de forskjellige Steder samledes paa en enkelt Haand, hvorfra der saa igjen udgik ugentlige Telegramer med de nødvendige Specifikationer.

Af svensk saltet Sild hidførtes der kun ca. 2 900 Tdr. Den svenske Indmadsild, saltet paa skotsk Vis, der da den først fik Indpas paa det tyske Marked, var den skotske Vare saa langt underlegen i Pris. har nu paa Grund af sin gode Behandling i Pris nærmet sig den tilsvarende skotske Vare meget. For det Hamburgske Marked passer den dog kun lidet, derimod bedre for Stettin og andre Østersømarkeder.

Som rimelig er, har man nu i Tyskland, der er et saa stærkt sildekonsumerende Land, Opmærksomheden henvendt paa, hvordan det tyske Sildefiske skulde kunne ophjælpes; som i min forrige Aarsrapport fremhævet, ser de interesserede Kredse tildels Midler dertil i en stærk Forhøielse af den nuværende Told. Hovedsædet for det tyske Sildefiske er, som bekjendt, Emden; ved Siden deraf synes nu Glückstadt ved Elben, der var i stærk Tilbagegang, at skulle blive af Vigtighed. Det i det forløbne Aar grundede „Glückstädter Fischerei—Actien—Gesellschaft“ bragte for første Gang Sild paa Markedet; Varen udmærkede sig ved god Kvalitet, fin Saltning, strængt reel Sortering og stram Pakning, hvorhos de benyttede Egetønder med Zinkbaand gjorde et meget godt Indtryk. Varen fandt da ogsaa en særdeles god Afsætning; i det forløbne Aar havde Selskabet kun 4 Fiskekuttere og anbragte ialt 3 724 Tdr., i dette Aar vil det forføie over 8 Kuttere. Ogsaa fra Finkenwärder ved Elben og Geestemünde vil Sildefiske nu blive drevet. Det fortjener at bemærkes, at et hollandsk Aktieselskab ifjor flyttede over til Emden for med femten Kuttere at drive Sildefiske derfra under tysk Flag og saaledes undgaa den tyske Told af 3 Mark pr. Tønde.

Fersk Fisk. Det tyske Havfiske udvikler sig stadig. Medens den tyske Havfiskeflaade i Januar 1885 bestod af 377 Fartøier, hvoraf kun et Dampskib, med ialt 30 675 Kbm. Rumindhold og 1 327 Mands Besætning, bestod den i Januar 1894 af 456 Fartøier, hvoraf 64 Dampskibe, med ialt 56 690 Kbm. Rumindhold og 2 104 Mands Besætning.

Med Udviklingen af det tyske Havfiske er ogsaa Forbruget af fersk Fisk i Tyskland steget. Men Forbruget i det Indre vil neppe kunne faa nogen større Betydning, uden at man forstaar at opbevare Fisken fersk i længere Tid, og inden der bliver Anledning til let og hurtigt at kunne sende Fisken pr. Jernbane til det Indre af Landet. Ved de i de større tyske Byer oprettede Kjølerrum til Opbevaring af Levnetsmidler er et betydeligt Skridt gjort i Retning af at kunne opbevare Fisken fersk.

Hvad Indførselen af frossen Fisk fra Norge angaar, saa opgik den i 1894 til ca. 500 Tons, væsentlig Kolje, for en mindre Del ogsaa Torsk og Kveite. Det meste heraf gik til Schweiz; endel Kveite sendtes forsøgsvis til Wien. I Tyskland afgang München Hovedmarkedet.

Forretningen i fersk Sild skal den sidste Vinter have været meget tilfredsstillende, fordi Tilførselen ikke var saa uregelmæssig, og fordi Antallet af Røgerier, i hvilke den finder Anvendelse, er i Tiltagende.

I min sidste Aarsrapport tillod jeg mig at paapege Nødvendigheden af, at der til Fremme af vor store Fiskebedrift udgives en ugentlig Fiskeriavis ligesom her i Tyskland. I Løbet af dette Aar har man her videre begyndt at udgive en Fiskeriavis særlig for Havfisket. Jeg tror ligeledes at burde omhandle, at der til Fremme af det tyske Havfiske med offentlig Understøttelse er udkommet et Kart over Fiskebankerne i Nordsøen.

Klipfisk og Stokfisk. Indførselen af norsk Klipfisk og Stokfisk til Hamburg, hvorfra Fisken igjen udføres videre, har i det forløbne Aar igjen tiltaget; den udgjorde i

1891	. . .	7 346 200 Kg.,	Værdi 3 703 700 Mk.
1892	. . .	8 223 600 "	" 3 990 200 "
1893	. . .	9 595 900 "	" 4 174 500 "
1894	. . .	12 632 000 "	" 5 078 630 "

I Tyskland selv forbruges der ialt kun ca. 1 000 Tons Stokfisk aarlig, fordertmeste i Rhinegnene og Bayern; en større Del af Indførselen sker over Holland.

Konkurrencen i Klipfiskforretningen opgives i det forløbne Aar at have været meget stærk, hvorved de ved Sæsonens Begyndelse fastsatte Priser snart begyndte at vige og tilslut naaede et saa lavt Standpunkt, som det ikke er seet paa mange Aar. Først om Høsten begyndte Priserne igjen at stige. De opnaaede Gjennemsnitpriser opgives at have været: Mk. 21 à 22 for Kasser paa 45 Kg. netto, Mk. 26 for Kasser paa 58 Kg. netto. Eksporten herfra angives ogsaa i 1894 at have tiltaget, saaat ved Sæsonens Slutning Beholdningerne ikke var store.

For Stokfisk opgives Priserne at have været: Mk. 45 à 55 for Lofoten-vare, Mk. 38 à 47 for Finmarksvare. Beholdningerne hersteds skal ikke være store.

Tran. Ifølge Handelskammerets Opgave indførtes der til Hamburg af norsk Tran i 1894: brun 15 000 Tdr., blank 77 800 Tdr., Damp-Medicin 4 200 Tdr., Nat.-Medicin 3 000 Tdr., ialt 100 000 Tdr. mod i 1893 87 000 Tdr.

Beholdningerne ultimo December var ifølge sammes Opgave: brun 4 500 Tdr., blank 13 700 Tdr., Damp-Medicin 400 Tdr., Nat.-Medicin 400 Tdr., ialt 19 000 Tdr. mod veg Udgangen af 1893 20 500 Tdr.

Handelen i Tran paa Hamburgs Marked, der er et af Verdens første, var i 1884 større end nogensinde tidligere. Ved Siden af den norske Tran indtager nu den japanske en betydelig Plads; der kom til Hamburg i 1894 ca. 140 000 Kasser (= ca. 46 700 Tdr.) japansk Tran, hvoraf dog de 90 000 Kasser i Transit, medens 50 000 Kasser gik over i Konsumen i Tyskland og Østerrig. Den billige japanske Tran trykker Priserne paa de simplere Transorter. Forøvrig benyttes den her i Hamburg i ikke ringe Udstrækning til at blande norsk Tran med. Den svenske Sildetran, hvoraf der hidførtes smaa Kvantiteter, trykkedes ogsaa af den japanske Konkurrence; Sildetran egner sig forøvrig idetheletaget ikke for Hamburgs Marked.

Der siges, at paa Grund af den store Handelskrise paa Newfoundland sandsynligvis færre Udrustninger for Sælfangst vil ske derfra iaar, hvad der skulde gjøre Udsigterne for norsk Sæltran ganske gunstige.

Det skulde være vor Opgave at udføre vor Tran i saa forædlet Tilstand som muligt. Men saa langt fra at vi er komne dertil, saa paastaaes det endogsaa, at vi tildels ikke engang er istand til at levere en ensartet Vare. For at faa en saadan maa Størstedelen af den hertil ankomne Tran blandes i store Beholdere, en Methode, der saa simpel den er, dog ikke skal følges nogetsteds hjemme nordenfor Bergen. Uden en ensartet Vare vil man imid-

lertid ikke kunne sælge pr. Leverance Naar en saa ligefrem Operation som den nævnte maa overlades Udlændinger, saa kan man ikke undre sig over, at vi udføre en større Mængde Hval- og Sælolie f. Eks. til Skotland, hvor den i Glasgow danner Grundlaget for en hel kemisk Industri.

Træløst. Det forløbne Aar angives, hvad Hovedindførselen af Træløst til Tyskland, nemlig af Gran, angaar, i det hele at have sluttet sig paa en heldig Maade til de nærmest fogegaaende Aar. Naar der tales om Gran for Tyskland, saa menes der de her gangbare Dimensioner af fra $2\frac{1}{2}$ " til $1\frac{1}{2}$ " Tykkelse. Ved Siden af de kuranter Bredder 6 og 7" siges Behovet for 5" i det sidste at have steget meget, og navnlig de før meget forsømte $2" \times 5"$ at være blevet afsatte til forholdsvis gode Priser,

Ved Aarskiftet herskede der en almindelig Følelse af Usikkerhed, paa Grund af, at det trak ud med den russisk-tyske Toldkrig. Herunder kunde Forretningerne ikke udvikle sig i den Udstrækning, som man ellers kunde have ventet, særlig i Træ til Gulve, hvori Finland og Rusland konkurrerer stærkt med Sverige. Snart banede dog den Overbevisning sig Vei, at Handelstraktaten med Rusland utvilsomt vilde komme i Stand, og da dette i Februar blev sikkert, havde næsten alle gængse Produktioner ikke alene fra Sverige, men ogsaa fra Finland og Rusland allerede fundet Aftagere, idet særlig finske Afskibere havde bevæget sine gamle Kunder til at slutte Kontrakter ved smaa Indrømmelser til Gjengæld for den Tvil, som endnu havde kunnet yttre sig om Handelstraktatens Istandkommelse. Forretningen havde den hele Sæson igjennem lige til henimod Høsten en rolig fast Karakter, og for alle Eksportører, der til rette Tid bragte passende Vare paa Markedet, menes Leilighed at have budt sig til forholdsvis gunstigt Salg. Ved Høstens Begyndelse indtraadte imidlertid, efterat Konsumenten i mange Egne var blevet tilbage for Forventningerne, en afgjort Forretningsflauehed med overfyldte Lagere; Sælgere maatte derfor for Størstedelen i September indgaa paa Koncessioner, og de vilde sælge sin Vare før Skibsfartens Slutning, og i Oktober kom Salg overhovedet kun vanskelig istand.

Medens Importen til Weserdistriktet menes at have været afgjort større end i 1893, var den til den andre Distrikter mindre end det foregaaende Aar som Følge af aftaget Konsum særlig i saadanne Egne, hvor Byggevirksomheden i de sidste Aar havde overskredet de fornuftige Grændser.

Nogen Formindskning sees saaledes den samlede Import at have lidt, den var :

	1893.	1894.
Ved	147 297 Tons.	119 478 Tons.
Hvoraf fra Østerrig-Ungarn	65 233 "	58 093 "
Rusland	64 400 "	46 069 "
Sverige	4 361 "	2 637 "
Bygnings- og Gavntømmer ufor-		
arbeidet eller kun forarbeidet		
eller kun forarbeidet med Øx		
eller Sag paa Tværsiden . .	1 614 325 "	1 507 186 "
Hvoraf fra Rusland	942 760 "	771 048 "
Østerrig-Ungarn	631 457 "	697 289 "
Norge	3 539 "	3 835 "
Bygnings- og Gavntømmer, til-		
hugget efter Længdeaksen . .	560 553 "	316 878 "

Hvoraf fra Rusland	406 054 Tons.	175 598 Tons.
Østerrig-Ungarn	108 251 "	100 208 "
Sverige	39 970 "	35 065 "
Bygnings- og Gavntømmer, saget, „Kanthölzer“ etc.	742 544 "	789 262 "
Hvoraf fra Sverige	342 620 "	343 857 "
Rusland	174 127 "	212 650 "
Østerrig-Ungarn	140 744 "	124 707 "
Forenede Stater	43 981 "	59 519 "
Norge	31 651 "	35 289 "

Hvad svenske Granbattens angaar, saa opgives Forretningen deri at have været betydelig mindre levende end det foregaaende Aar, hvad der foruden den aftagne Konsum i Rhinegnene, dær gjorde sig mere bemærkbar, efterhvert som Aaret skred frem, skyldtes den Omstændighed, at den Differentialtold. der siden Høsten 1891 belastede russisk og finsk Træløst til Fordel for den svenske, ved den russisk-tyske Handelstraktat forsvandt. Priserne var for fordelagtig bekjendte Produktioner af Sundsvall, Hudiksvall, Söderhamn og Gefle til henimod Høsten gennemgaaende Mk. 105—107½ pr. Stdr. for 7", med 5 Mk. Afslag for 6" og yderligere 12½ à 15 Mk. Afslag for 5".

Ved god Efterspørgsel betales der indtil September Maaned for svenske Granbørd Mk. 105—110 for 7" af Gefle, Söderhamn, Hudiksvall og Sundsvall, Mk. 100—102½ af Hernösand og nordligere Havne med 5 Mk. Afslag for 6" og yderligere 17½—20 Mk. Afslag for 5".

Hvad Furbørd angaar, saa har den tyske Marked kun Betydning for de fine Kvaliteter, særlig 1¼" × 6" og 7" og 1" × 6"; de ringere Sorter var kun vanskelig at anbringe.

Indførselen af tynde svenske Børd ¾" og ⅝" angives stadig at stige. For ⅝" Furu 4" og opover af Gefle og Hudiksvall betaltes der op til 100 Mk., for ¾" Furu var Prisen sædvanligvis 10 Mk. mindre. ¾" og ⅝" blandede Furu og Granbørd af Hernösand og nordligere Havne betingede meget forskjellige Priser, fra Mk. 65 til 80 efter Produktionernes Bredde og Bekjendthed; denne Vare anvendes næsten kun i Stedet for de norske ¾" Skalbørd, og det pleier at være Kjøberne ligegyldigt, om de faar Gran eller Furu.

Huggede Sparrer af Skellefteå og Piteå fandt ved Weseren den sædvanlige Efterspørgsel og betingede 34 Rpf. pr. Kubikfod for Furu 4" × 4" til 6" × 6". 10 0/0 Afslag for Gran.

Indførselen til Weseren fra Karlstad af saavel ¾" Skalbørd som 1¼" og 1" Granbørd til Gulve angives at være i Tiltagende.

Hvad særlig Hamburgermarkedet angaar, saa har Forholdene her i de sidste Aar, efter at Stansning indtraadte i den en Tid stærkt forcerede Byggevirksomhed, været trykkede. Som en Specialitet for Hamburg nævnes Indførselen fra Sverige, særlig de sydlige Landsdele, af Granplanker 3" × 6" til 3" × 11", som her benyttes til Fabrikation af Kasser.

Indførselen til Tyskland af norsk Træløst har efterhaanden antaget en helt anden Form; medens Norge for 25 Aar siden havde den største Andel i den tyske Børdimport, beløber den aarlige Indførsel af norske Børd sig nu ikke

til mere end nogle tusen Standard, medens til Gjengjæld Forretningen paa Tyskland i norsk saget „Kantholz“ har tiltaget betydelig. Her opgives det som en Hovedgrund til den stærke Tilgang i Importen af norske Bord, at de norske Sagbrug holder fast ved sin vante Sagemaade og ikke vil rette sig efter de Forandringer i Dimensioner, som det tyske Marked har krævet; imidlertid er vel Grunden først og fremst den, at Norge er gaaet over til mere og mere at hævle sin Trælast og i høvlet Tilstand har fundet mere lønnende Markeder for den end end Tyskland tidligere frembød.

Norske $\frac{3}{4}$ " $\times$ 5" Skalbord fandt kun iaa Kjøbere til Mk. $3\frac{3}{4}$ —4; man har mere og mere vendt sig til de svenske $\frac{3}{4}$ " $\times$ $4\frac{1}{2}$ ". $\frac{5}{4}$ " norske Rispebord opgives i 1894 at have været Gjenstand for god Afsætning i Forhold til de nærmest foregaaende Aar. For norske „Kanthölzer“ betaltes der fra 53 Rpf. ned til 46; i andet Halvaar var Efterspørgselen svag, særlig viste der sig kun sjelden rhinske Kjøbere.

Af grove Snedkerarbeider (Døre, Vinduer etc.) indførtes der:

	1893.	1894.
Ialt	14 534 Tons.	16 234 Tons.
Hvøraf fra Sverige	3 924 "	4 982 "
Østerrig-Ungarn	3 610 "	3 427 "
Holland	2 442 "	2 624 "
Belgien	1 218 "	1 447 "
Norge	310 "	175 "

Indførselen fra Sverige har saaledes tiltaget ganske betydelig. Dette har ledet til en Henvendelse fra „Verein der Holzindustrien in Rhinland und Westphalen“ til Bundesrath, hvori der for saadanne grove Snedkerarbeider, som indføres fra Sverige, ansøges om en Forhøjelse af den nuværende Told af 3 Mk. til 10 Mk. pr. 100 Kg. Foruden den direkte Indførsel af Døre fra Sverige, er ogsaa Indførselen fra Holland og Belgien, heder det i Ansøgningen, utvilsomt af svensk Oprindelse; der indførtes saaledes i 1894 circa 9 000 Tons færdige Døre eller 250 000 Stykker til Tyskland. Indførselen heraf er særlig sket til Düsseldorf og Berlin. For at beskytte den indenlandske Produktion forlanger man da denne Indførsel stanset ved en Forhøjelse af den nuværende Told til mere end det tredobelte.

Bergværksprodukter. Jern og Staal. Tysklands Produktion af Raajern opgik i 1894 til 5 559 322 Tons imod 4 953 148 Tons i 1893.

Indførselen af Jern og Jernvarer opgik i 1894 til 270 344 Tons og Udførselen til 1 439 585 Tons.

Indførselen fra Sverige bestod hovedsagelig af: Raajern 5 367 Tons, Stangjern 12 915 Tons, Jerntraad 2 411 Tons.

Udførselen til de forenede Riger bestod hovedsagelig af:

	Til Norge.	Til Sverige.
Vinkeljern	2 722 Tons.	3 791 Tons.
Smedejern	1 510 "	
Jerntraad	1 434 "	195 "
Smedede og valsede Rør		1 709 "
Grove Jernvarer	1 281 "	1 544 "

Til Hamburg kom fra Sverige, for Størstedelen til Frihavnen i Transit:

Raajern 2 705 Tons. Stang- og Smedejern 21 040 Tons. Staal 1 822 Tons. Jerntraad 2 129 Tons. Staaltraad 702 Tons.

Priserne paa svensk Jern opgives i det forløbne Aar at have været vigende; valset Jern noteredes ved Aarets Slutning med Mk. 15 pr. 100 Kilo. Grundpris cif. Hamburg, fer prima Smedejern Mk. 16.50 Grundpris og for prima Søjern Mk. 16.60.

Som i min forrige Aarsrapport fremholdt, er der paa Grund af de store Fremskridt, Tysklands egen Jerntilvirkning har gjort og stadig gjør, ingen Udsigt til, at Importen fra Sverige skulde tiltage, tvertimod mener man, at Importen efterhaanden vil indskrænke sig til at omfatte mindre Kvanta, bestemte til Forarbeidelse af visse finere Varer.

Jernmalm. Derimod har Importen af svensk Jernmalm til Tyskland taget et overmaade stort Opsving, idet den i det forløbne Aar ifølge Tidsskriftet „Stahl und Eisen“ udgjorde: til Rhinlandene og Westphalen over Holland:

Fra Luleå	341 632 Tons.
„ Oxelösund	228 063 „ , samt

over Stettin til Schlesien og Østerrige ca. 100 000 Tons.

Som bekjendt, kan Malmudførselen fra Nord-Sverige nu paa Grund af Ishindring kun foregaa nogle Sommermaaneder; det blir derfor altid et Spørgsmaal, om Malmen ikke burde føres over til Ofoten og ud fra de isfri norske Havne.

Atter og atter maa det imidlertid fremholdes, at den Fortjeneste, Sverige opnaar ved Brydning og Eksport af Malm, aldrig vil komme til at staa i ret Forhold til Landets Malmrigdom, og at denne først vilde naa sin rette og fulde Betydning, naar den gav Anledning til en Jerntilvirkning og Jernindustri i stor Stil inden Landet selv. At Sverige ikke besidder Kul, burde være en Spore til at anstille Forsøg, om ikke et billigt Brændmateriale til Smeltningen kunde fremstilles af de uudtømmelige Torvmyrer, eller om Malmen ikke kunde smeltes ved Elektricitet. Naar Malmen førtes over til Norge kunde maaske Andøens Kul blive af Betydning.

For Norge er det forøvrigt et Spørgsmaal af stor Vigtighed, hvorlænge man vil lade Landets egne Jernmalme, særlig i det nordlige, henligge unyttede.

Man maa ogsaa lægge Mærke til, at det et Spørgsmaal, hvorlænge den nu igangsatte betydelige Malmexport til Westphalen vil vedvare. I Lothringen har Tyskland nemlig selv uhyre Leier af Jernmalm, den saakaldte „Minette“, og Grunden til, at de ligger saa temmelig ubenyttede hen, er at søge i, at Malmen ikke kan bære den lange og høje Jernbanefragt til Westphalen; naar imidlertid — hvad der ikke kan tviles paa — med Tiden Mosel vil blive kanaliseret, vil Lothringens Malme komme til sin Ret.

Andre Malme. Jeg gjorde i min forrige Aarsrapport opmærksom paa den betydelige Import til Tydskland af alleslags andre Malme. I Betragtning af den Betydning, det tyske Malmmarked burde kunne vinde for vore Lande, hid-sættes en Tabel over Indførselen i 1894:

Guld-, Sølv- og Platinmalme 13 935 Tons. Deraf fra Norge 138 Tons.

Bly- og Kobbermalme 51 304 Tons. Deraf fra Sverige 2 185 Tons.

Chrommalm 13 371 Tons.

Manganmalm 14 255 Tons.

Kobolt og Nikkelmalm 1 237 Tons.

Zinkmalm 14 712 Tons. Deraf fra Sverige 310 Tons.

Svovlkis og Alunmalm 315 115 Tons.

Slagger af Malme 632 878 Tons. Deraf fra Sverige 20 566 Tons.

Den før temmelig betydelige Indførsel af Guldmalme til Tyskland er nu paa det nærmeste ophørt som en Følge af, at Grubeeierne næsten overalt er naaede til at kunne besørge Extraktioner af sin Malm ved selve Gruben. Verdensproduktionen af Sølv malm siges i 1894 at have gaaet adskillig tilbage og de af de kjøbende Hytter betalte Priser for Raamalm at have steget samtidig med at der foreløbig ikke synes at være nogen Chance for varig Stigning af de saa lave Sølvpriser.

Skjønt Produktionen af Blymalm i 1894 menes den hele Verden over at have gaaet adskillig tilbage, har Priserne for det færdige Metal dog ikke steget. Da imidlertid Konsumen holder Skridt med Produktionen og i enkelte Maaneder af det fornøbne Aar vel endogsaa oversteg denne, skulde ved videre Tilbagegang i Produktionen en Prisstigning være at vente. Eksporten af Blymalm fra vore Lande er meget ringe; man fremhæver her, at da begge Lande har gode Forekomster, burde Eierne tilstræbe en rationel Bearbejdelse af dem, saaat de ved bedre Konjunkturers Indtrædelse kunde være istand til straks at drage Nytte deraf.

Kobberpriserne har i det forløbne Aar ikke fluktueret meget. Af Betydning for det tyske Marked har det været, at Eierne af de amerikanske Kobbergruber ikke mere som før sender sin Malm og sine Halvfabrikater hertil, men synes at have besluttet sig til i Fremtiden udelukkende at udskibe færdigt Metal; herved har tyske og engelske Hytter tildels lidt Mangel paa Raamaterial.

Det tyske Marked for Svovlkis er fremdeles i Hænderne paa Rio-Tinto-Selskabet, der besidder Kontrakter, bindende for flere Aar, med næsten alle tyske Kjøbere. Fra Sverige kom der i 1894 saagodtsom ingen Svovlkis til Tyskland og fra Norge kun nogle Forsøgssendinger af Sulitjelmakis.

Thorit. Som det vil være bekendt har det vist sig, at de første Sendinger hertil, hovedsagelig fra Kragerøegnen, af hvad Eierne ansaa for stærkt thorholdig Thorit og Orangit, er blevne feilagtig analyserede hersteds og saaledes meget for høit betalte, idet det i Virkeligheden kun har handlet sig om temmelig værdiløse Ytterspatforbindelser. Efterat dette engang er blevet bragt paa det rene og Konsumenterne er komne bort fra sine feilagtige Anskuelser om de norske Thoritforekomster, har Tilførselen af Thorit foregaaet videre i smaa Kvantiteter. Imidlertid er Markedet nu begyndt at trykkes ved Indførsel af amerikansk Monazit, og man anser det for tvilsomt, om den norske Thorit etc. i Længden vil kunne staa sig i denne Konkurrence.

Kul og Koks. Tysklands Indførsel og Udførsel i 1894 heraf var:

	Indførsel.	Udførsel.
Brunkul	6 868 162 Tons	20 444 Tons
Koks	404 178 "	2 261 964 "
Stenkul	4 805 971 "	9 739 075 "

Af Koks udførtes der: til Norge 7 367 Tons, til Sverige 23 785 Tons.

Af Stenkul: til Sverige 9 787 Tons.

I Indførselen af Stenkul fra Storbritanien tager Hamburg en betydelig Del, idet Indførselen deraf i 1894 opgik til 1 659 913 Tons. De britiske Kul konkurrerer her stærkt med Kul fra Westphalen; Indførselen af Stenkul og Koks derfra opgik i 1894 til 693 838 Tons.

Ved de af Staten bevilgede lave Jernbanefragter for tyske Kul og ved Varens Godhed haaber man her mere og mere at kunne fortrænge de britiske Kul.

Indførselen af Kul til de forenede Riger er, som vist, nu høist ubetydelig; men en Forandring heri vil formodentlig indtræffe, naar Dortmund—Ems Kanalen blir færdig.

Sten. Importen af raa eller blot huggen Sten til Tyskland har i det sidste Aar gjort videre Fremskridt; i 1893 indførtes der 697 450 Tons til en Værdi af ca. 19 Millioner Mark, i 1894 859 460 Tons til en Værdi af 23 600 000 Mark. Af det i 1894 indførte kom:

Fra Sverige	341 920 Tons	Fra Belgien	56 150 Tons
„ Østerrig-Ungarn . .	153 500 „	„ Frankrige	50 040 „
„ Danmark	82 900 „	„ Rusland	49 940 „
„ Schweiz	74 150 „	„ Norge	37 870 „

Saa vel Sverige som Norge har taget sin Del af den forøgede Indførsel, idet der i 1893 ankom derfra henholdsvis 301,000 og 27 850 Tons. En stærk Stigning har, som i forrige Aarsrapport bebudet, Indførselen fra Danmark (Bornholm) været Gjenstand for, idet den paa et Aar har næsten fordoblet sig.

Til Hamburgs Konsulatdistrikt indførtes der i 1894 af Sten af enhver Art:

	Fra Norge.	Fra Sverige.
Til Hamburg	10 056 Tons.	37 830 Tons.
„ Altona	488 „	6 739 „
„ Cuxhaven	1 039 „	715 „
„ Harburg	3 562 „	59 „
	15 145 Tons.	45 343 Tons.
imod i 1893	15 746 „	og 56 842 „

Forbruget i Tyskland af Gadesten angives stadig at tiltage; i Modsætning til de tidligere Forholde forlanger nu mere og mere hver liden By at faa ordentlig brolagte Gader. Priserne har imidlertid i det forløbne Aar været videre nedadgaaende og gennemsnitlig ca. 10 % lavere end i 1893. Som en væsentlig Grund hertil anføres her den Mangel paa Sammenhold, som hersker mellem Eierne af de svenske Stenbrud; disse underbyder hinanden stadig, medens de netop skulde slutte sig sammen til Varetagelse af det fælles Tarv. Som en Modsætning til denne indbyrdes Konkurrence kan nævnes, at i det forløbne Aar en Forening af tyske Stenbrudsbesiddere er blevet stiftet, der skal varetage de fælles Interesser ligeoverfor Importen fra Udlandet, og som ser en Del af sin Opgave i at arbeide for Paalæggelse af Told paa fremmed Sten. Tyskland har

forøvrigt selv en betydelig Export af Sten fra Rhinlandene, særlig nedad Rhinen til Holland; i 1894 udgjorde den 578 500 Tons til en Værdi af 11½ Million Mark, hvoraf til Holland 392 700 Tons.

Af „Stene i sagede Blokke; uslebne, grove Stenhuggerarbejder“ som Toldtariffens Udtryksmaade er, indførtes der i 1894 4 543 Tons; den norske Del i denne Indførsel, der i 1893 endnu udgjorde 2 254 Tons, er under de ugunstige Toldforholde, som nævntes i forrige Aarsrapport, gaaet videre tilbage til kun 828 Tons. Saadan Sten indgaar ifølge Toldtariffen, naar den kommer søværts, toldfri, medens den ellers er belagt med en Told af Mk. 1.00 pr. 100 Kg.; imidlertid haandhæves den Forstaaelse heraf, at naar Stenen losses i Frihavn og derfra indgaar i Toldomraadet, ansees den ikke for at komme søværts, og denne Forstaaelse er nu yderligere skjærpet derhen, at forsaavidt Skibet først har været i Frihavnen, maa Tolden erlægges, selv om det efterpaa løber ind i Toldhavn for at losse Stenen. Idet Toldvæsenet i 1893 videre begyndte at henhøre let bearbejdede Stene, der indtil den Tid som grove Stenhuggerarbejder søværts var indgaaede toldfri, under Rubrikken „uslebne, finere Stenhuggerarbejder“, der er belagt med en Told af 2½ Mk. pr. 100 Kg., blev denne Del af den norske Indførsel saagodtsom stanset. Indsigelser fra herværende Importører har ligesaa lidt som en i det forløbne Aar til Rigskansleren fra dem indgivet Forestilling formaaet at hidføre nogen Ændring i disse ugunstige Toldforholde.

Af Tagskifer indførtes der til Tyskland i 1894 58 342 Tons, Værdi ca. 4 Millioner Mark, hvoraf 35 685 Tons fra Wales. Af raa Marmor etc. indførtes der 24 784 Tons, hvoraf 15 719 Tons fra Italien.

Kalisalte. Blandt de mineralske Gjødningsstoffer spiller, som bekendt, Kalisalte den vigtigste Rolle. Vore Lande er rige paa Mineraler, der indeholder Kali (Granit, Feldspat); der har været Tale om at benytte pulveriseret Feldspat som Gjødningsstof, men den ringe Opløselighed er her til Hinder. Det paastaaes imidlertid, at Opgaven skulde kunne løses ved at gløde Feldspaten med Kalk. Tyskland er rigt paa Kainit og andre letopløselige Kalisalte (de saakaldte Stassfurtersalte; her besidder Landet en sand Rigdomskilde for sit Landbrug. I 1893 produceredes der ialt 1 526 000 Tons til en Værdi af 20½ Million Mark. Hvilken Betydning denne Produktion tillægges, fremgaar af, at der ifjor fra Regjeringens Side fremsattes Forslag om, at Driften skulde gjøres til Statsmonopol, forat derved denne nationale Rigdom skulde kunne bevares til Bedste for Landet selv. Forslaget faldt i den preussiske Landdag, men det heder, at det paany vil blive fremsat, om end maaske i en noget ændret Form. I Tilfælde af at Staten faar Haand over Driften, vil der muligvis etableres en Prisforskjel mellem, hvad der sælges til Eksport, og hvad der afgives til Landets eget Landbrug. Driften er nu for den største Del i Hænderne paa det saakaldte „Kali-Syndikat“; i de sidste Aar er imidlertid en Række nye Boringer foretagne og adskillige Konkurrenter opstaaede, saaat Syndikatet, om der fortsættes paa samme Maade, i Længden vistnok vanskelig vil kunne holdes sammen. Allerede før eksisterede der en egen Undtagelsestarif for Transporten af Gjødningsalte med de preussiske Jernbaner; i Anledning af den Nødstilstand, hvori Landbruget befinder sig, har Staten nu yderligere nedsat Tariffen med 20 %.

Udførselen af Kalisalte var i i 1894 ialt 228 765 Tons, deraf til de forenede Stater 98 281 Tons, Storbritanien 44 720 Tons, Sverige 30 451 Tons, Holland 16 242 Tons.

Til Sverige er Eksporten saaledes forholdsvis betydelig; imidlertid burde den til Gavn for det svenske Landbrug være af en endnu langt større Betydning. Det er at beklage, at Eksporten til Norge er saa godt som ingen.

Thomasphosphat. Dette vigtige Gjødningsstof fandt først Anvendelse i Tyskland; det vindes, som bekjendt, ved Tilvirkningen af Staal af fosforholdige Malme, i Tyskland særlig ved Staalværkerne i Westphalen.

I 1894 var Tysklands Indførsel og Udførsel af Thomasslagger:

	Indførsel.	Udførsel.
Ialt	88 443 Tons.	85 630 Tons.
Deraf fra og til Belgien . . .	25 078 „	29 263 „
Frankrig . . .	26 132 „	9 076 „
til Holland . . .		20 783 „

Skjønt Thomasphosphatet spiller en overmaade vigtig Rolle i Landbruget, særlig ved Myr dyrkning, er Indførselen til vore Lande høist ubetydelig. Med vort Landbrugs Fremgang vil dog Indførselen utvilsomt stige. Naar Sverige gaar over fra at exportere sin fosforholdige Malm til selv at udvinde Jern af den, vil det med det samme ogsaa selv frembringe Thomasphosphat.

Jod. Heraf indførte Tyskland i 1894 ialt 431 Tons, Værdi ca. 11 $\frac{1}{2}$ Million Mark, deraf fra Chile 366 Tons, Storbritanien 51 Tons, Norge 13 Tons.

Til Hamburg kom der fra Norge 9 800 Kg., Værdi 294 400 Mark.

Skind og Huder. Forretningen i Skind var i det forløbne Aar gjen-nemgaaende lidet gunstig, Priserne var tildels lavere, end de paa længe var seet, og Afsætningen var for mange Sorter slæbende; herunder har ogsaa Eksporten af norske og svenske Skind hertil havt at lide, og den opgives derfor ikke at have bragt noget tilfredsstillende Resultat. Særlig var Forretningen i Kalveskind vanskelig som en Følge af de ugunstige Afsætningsforhold, hvorunder den deraf forfærdigede Vare havde at lide; først henimod Aarets Slutning, da det viste sig, at paa Grund af den under det foregaaende Aars Fodernød i mange Egne stærkt aftagne Kvægbestand Slagtningen vilde blive mindre end sædvanlig, mærkedes der efterhaanden en Bedring i Priserne. Foruden fra vore Lande kommer der betydelige Mængder Kalveskind hertil fra Danmark, Finland og Rusland. Forretningen i norske og svenske Faare- og Lammeskind forløb omtrent som sædvanlig; Skind med Ulden paa fandt til Trods for Uldens lave Pris lettere Afsætning end klippede, idet disse ofte var beskadigede ved Klipningen. Afsætningen af Gjedeskind led under Følgerne af den i de forenede Stater udbrudte Krise, og saavel de norske som de russiske blev kun laagsomt afsatte. Afsætningen af Glacéhandsker, navnlig til de forenede Stater, laa ganske nede, og som en Følge deraf var Forretningen i Killingskind meget vanskelig; saalænge Stofhandsker forbliver paa Moden, vil denne Forretning neppe igjen kunne blive livlig. De første Partier af Rensdyrskind fandt Aftagere til bedre Priser end det foregaaende Aar, men da større Tilførsler ankom, gik Priserne under temmelig svag Efterspørgsel igjen tilbage. Af de fra vore Lande kommende Pelsskind fandt kun alle Sorter af Ræveskind villige Kjøbere.

Af Huder kom der nogle Partier fra Sverige, hvilke opgives i det hele at have fundet en god Afsætning; særlig menes svenske Kohuder her altid at kunne finde Aftagere til de gjældende Priser. Fra Norge kom der kun

ganske smaa Mængder Kohuder, som paa Grund af sin lette Vægt temmelig villig blev kjøbte.

Hamburg har i det sidste Aar ikke alene beholdt, men videre forstærket sin fremragende Stilling mellem Verdens Hudemarkeder; af saakaldte „Wildhäute“ (Huder af vildt Hornkvæg) indførtes der i 1894 til Hamburg ca. 3 046 000 Stykker (foruden 22 500 Baller og 67 000 Bundter Kips og andre ikke nøiagtig deklarerede Huder), til Antwerpen derimod ca. 1 442 000, til Havre, ca. 1 421 000 og til engelske Havne ca. 900 000 Stykker. Som sædvanlig gik der ikke ubetydelige Mængder oversøiske Huder herfra til vore Lande.

I Hamburgs Omegn findes der store Garverier, som til Garvningen benytter det argentinske Quebrachotræ; den Fordring er nu indgaaet som et Led i det agrariske Program, at Quebracho maa blive paalagt en temmelig høi Told til Fordel for den indenlandske Egebark. En saadan Told menes fra andet Hold at ville lamslaa den blomstrende tyske Læderindustri, hvorved Hamburgs store saavel Læder- som Hudeforretning vilde tabe sin Betydning. Spørgsmaalet er ogsaa af Interesse for os, forsaavidt som adskillige norske Skibe om Aaret nu bringer Quebracho hertil.

Fyrstikker. Der indførtes heraf til Hamburg (saagodtsom udelukkende for videre Udførsel til udeneuropæiske Lande)

fra Norge:

i 1892	1 109 620 Nkg.,	Værdi Mk.	708 100
- 1893	606 950	—	419 910
- 1894	614 720	—	423 020

fra Sverige:

i 1892	5 190 250 Nkg.,	Værdi Mk.	3 250 430
- 1893	4 299 770	—	2 861 120
- 1894	3 357 300	—	2 302 220

Indførselen af svenske Stikker hertil har altsaa gaaet videre tilbage. Konkurrencen med det billige japanske Fabrikat har i det forløbne Aar været skarpere end nogensinde, og der klages over, at de europæiske Fyrstikker herunder stadig trænges tilbage fra de østasiatiske Markeder; efter hvad der her opgives, maa Kina saaledes nu ansees for at være helt tabt for vore Fyrstikker, og det ser for Tiden ud, som om det for vort Fabrikat saa vigtige Marked Ostindien ligeledes snart skulde være helt erobret af den japanske Vare. Den yderst billige Arbeidskraft og Sølvmyntens ringe Værdi har her været Japan til lige megen Hjælp. Selv til London har japanske Fyrstikker fundet Vei, og det paastaaes endogsaa, at der i det forløbne Aar er ankommet endel japanske Fyrstikker til Hamburg for videre Eksport herfra til Sydamerika.

At Priserne for norske og svenske Stikker herunder har været vigende, er rimeligt nok; der menes imidlertid, at saa trykkede som de er blevne, vilde Priserne dog neppe være, om der herskede noget Sammenhold mellem særlig de svenske Fabrikker. Altfør meget lader enkelte af disse sig lede af herværende Agenter, hvem det tildels er mere at gjøre om hurtigt Salg og Udbetaling af deres Kommission end om Fabrikkerne virkelige Tarv; herunder har de forskellige Agenter stadig gjort Underbud under hinanden, hvad et Sammenhold mellem Fabrikkerne vilde forhindret. Herunder er Priserne paa et af de Markeder, der længst har holdt sig godt, nemlig Brasilien, nu ogsaa gaaet meget tilbage. Den norske og svenske Fyrstikindustri maa under disse trykkede Forholde se sig om efter nye Markeder, uden at man rigtig ved, hvor

disse skulde være at finde. I Afrika, hvorhen man har vendt sin Opmærksomhed, er Forbruget endnu meget indskrænket; ved Siden af det gamle Marked, Natal, forbruger egentlig kun Zanzibar et Kvantum af større Betydning.

Træmasse og Cellulose. Indførselen deraf til Tyskland var:

	1893.	1894.
Sleben Træmasse	21 023 Tons,	7 862 Tons.
Deraf fra Sverige	7 024 „	3 057 „
„ „ Norge	7 414 „	2 326 „
Cellulose, Straastof m. m.	10 046 Tons,	7 312 Tons.
Deraf fra Østerrig-Ungarn	7 478 „	6 297 „
„ „ Sverige	1 258 „	408 „
„ „ Norge	1 628 „	53 „

Tyskland udførte i 1894 5 187 Tons sleben Træmasse (væsentligst til Frankrige) og 48 125 Cellulose etc. (særlig til Frankrige, Storbritannien, Belgien, Forenede Stater og Rusland).

Til Hamburg, for en stor Del til Frihavnen i Transit, kom der 4 955 Tons Træmasse fra Sverige og 711 Tons fra Norge.

Den betydelig mindre Indførsel til Tyskland i 1894 i Forhold til i 1893 forklares dels ved, at medens Vandmangel i 1893 foraarsagede en særlig stor Import, var Vandforholdene i det forløbne Aar gunstige, og dels ved, at højere Priser har været at opnaa i andre Lande (England, Frankrige, Belgien). Desuden fremhæves det, at de tyske Papirfabrikanter finder de nordiske Fabrikata altfor slette.

Fra kompetent Hold fremholder man, at de tyske Træmasse- og Cellulosefabrikanter i større Grad end vore søger at opnaa gunstige økonomiske Resultater ved at lægge an paa god Kvalitet og paa Økonomi i Driften, medens man hjemme vil modarbeide de synkende Prisers Indflydelse paa Ballancen ved forøget Produktion og derved ofte kun opnaar at gjøre ondt værre. De gode Kvaliteter finder selv i slette Tider en sikrere Afsetning end de daarlige, og Forskjellen i Produktionsomkostninger er altid mindre end den Forhøjelse i Pris, som opnaaes for de gode Kvaliteter. Det fremhæves her som en stor Støtte for de tyske Træmassefabrikker, at det tyske Forstvæsen er saa vel organiseret, og at Fabrikerne har et langt bedre og paa Grund af Forstbehandlingen langt mere ensartet Materiale at arbejde med end hos os. De tyske Træmassefabrikanter kan med Hensyn til Raamateriale se Fremtiden med Ro imøde, og det er en Selvfølge, at her, hvor man saa temmelig nøiagtig ved, hvormeget Træ Forstforvaltningen hvert Aar har at afgive til saadant Brug, den samme Feil ikke begaaes som i Norge, hvor der anlægges flere Træsliberier og Cellulosefabrikker, end en konstant Skogbestand kan forsyne med Materiale. Vore Fabrikker hjemme maa Aar for Aar nøie sig med ringere Raamaterial, som igjen betinger et daarligt Produkt; Kvalitetsspørgsmaalet blir snart et Livsspørgsmaal for vor største Industrigren.

Man forundrer sig her over, at i Norge og Sverige den elektrolytiske Fremstilling af Klorkalk og Soda, som er væsentlige Faktorer ved Fremstilling af bedre Cellulosekvaliteter, endnu ikke er optaget; ved flere af de største tyske kemiske Fabrikker er den nu indført og har allerede vist sig at være meget lønnende, uagtet disse Fabrikker maa bruge Kul til Frembringelse af den nødvendige meget store Kraft. Vore store og billige Vandfald skulde paa dette Omraade give os et stort Forsprang.

Fortegnelse over Varer, indførte fra Norge til Hamburg i 1894.

Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Rmk.	Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Rmk.
Kaffe	Kg. n.	6 040	7 990	Hummer	Kg. n.	83 110	158 930
Thø	—	580	2 200	Vildt og Fjærkræ	—	42 600	46 210
Raatobak	—	1 060	1 840	Fersk Kjød	—	3 990	4 030
Skraatobak	—	1 140	1 580	Saltet og røget Kjød	—	10 370	10 350
Cigarer	Mille	16	1 040	Andet tilberedt Kjød	—	12 320	13 250
Fersk Frugt	Kg. n.	8 010	1 410	Smør	—	18 480	24 490
Vin	Liter	1 440	2 170	Kondenseret Melk	—	7 050	7 490
Sprit, raa og rensat	—	149 380	22 180	Konserver	—	5 490	8 260
Likør og anden Brændevin	—	19 770	22 660	Andre Fortæringsartikler	—	—	9 270
Øl	—	378 060	163 100	Planker og Bord	—	6 159 440	186 530
Havre	Kg. n.	1 816 640	241 020	Stavtræ	—	50 790	4 950
Ærter	—	2 320	600	Sand-, Granit- og Srolæg- ningssten	—	10 055 610	226 580
Kærve	—	63 690	30 940	Kalk og Gipsstene etc.	—	64 940	1 930
Gryn	—	1 120	320	Tilberedte Farver	—	3 600	5 230
Risaffald og Klid	—	88 170	7 240	Andre Farvevarer	—	810	1 360
Hø	—	182 220	17 600	Gummi elasticum	—	11 620	3 270
Sild	Tdr.	42 857	803 810	Kakaoölje	—	100	210
Røget Fisk	Kg. n.	40 270	16 530	Jod	—	9 800	294 400
Sardiner	—	1 800	3 140	Andre Droger og Kemikalier	—	8 230	2 250
Anchovis	—	220 450	106 020	Naturlig fosforsur Kalk	—	529 400	43 260
Anden tilberedt Fisk	—	171 080	146 510	Kaolin	—	143 890	8 050
Torffisk	—	12 632 000	5 078 630	Andre Jordarter	—	6 830	7 520
Fersk Fisk	—	480 500	395 260				

Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Rmk.	Varens Benævnelse	Maale- stok.		Rmk.
Slibestene	Kg. n.	12 770	6 650	Hvalfiskbarder	Kg. n	31 287	322 850
Guld- og Sølvmaalm	—	152 630	23 680	Benmel	—	164 370	17 300
Kobolt- og Nikkelmaalm	—	46 920	40 530	Tarme	—	1 450	420
Andre Malme	—	14 560	15 810	Guano	—	7 577 290	1 084 080
Gammelt Jern	—	225 120	19 520	Anden dyrisk Gjødning	—	108 840	3 520
Stang- og Smedejern	—	24 100	5 130	Andet Affald	—	8 480	380
Staal	—	15 760	10 040	Kohaar	—	760	1 420
Kobber	—	42 000	37 200	Hestehaar	—	1 360	2 690
Kobber- og Skillemynter	—	17 300	12 020	Sengefjær	—	735	19 950
Guld- og Sølvaffald	—	6 340	8 390	Lim og Gelatin	—	40 130	30 010
Yollowmetal	—	192 730	96 380	Margarin etc.	—	7 560	3 500
Messing	—	4 420	1 000	Benfedt	—	31 020	9 690
Raazink	—	10 340	3 020	Tran	—	7 580 030	2 839 040
Andre Metaller	—	3 590	2 120	Voks	—	60	170
Messingtraad	—	260	250	Mineralske Smøroljer	—	540	380
Levende Dyr	—	—	4 190	Olein og andre fede Oljer	—	16 260	7 500
Tørrede og saltede Huder	—	2 900	3 100	Gavntømmer	—	1 632 690	203 580
Kalveskind	—	44 690	106 600	Træmel	—	79 350	13 790
Faare- og Gjedeskind	—	29 320	36 180	Træmasse	—	710 940	120 260
Sælhunds- og Hvalrosskind	—	57 870	70 200	Filler	—	51 860	2 810
Rensdyrskind	—	63 110	141 390	Raa Faareuld	—	4 030	6 480
Pelsskind	—	4 762	77 250	Shoddy	—	2 420	2 900
Færdigt Pelsværk	—	1 705	21 470	Blaar og Værk	—	23 200	9 020
Læder	—	2 576	16 080	Andre Raastoffe og Halvfabrikater	—	—	9 980
Limlæder	—	19 770	2 550	Uld- og Halvuldsvarer	—	4 810	18 790
Hjorte- og Rensdyrhorn	—	3 470	4 180				

Fortegnelse over Varer, udførte fra Hamburg til Norge i 1894.

Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Værdi Rmk.	Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Værdi Rmk.
Kaffe	n. Kg.	4 407 300	7 406 660	Appelsiner	n. Kg.	181 630	38 170
The	—	59 470	122 480	Citroner	—	9 710	2 810
Kakao	—	112 540	139 820	Figen	—	33 140	11 460
Stivelsesukker	—	9 210	2 570	Korinter	—	46 170	8 040
Krystalsukker	—	100 360	37 770	Rosiner	—	155 350	39 020
Raffinade	—	2 953 470	1 077 560	Dadler	—	25 050	8 070
Farin	—	293 550	89 650	Mandler	—	21 390	24 730
Sirup	—	84 820	34 040	Kandiserter Frugter	—	9 720	8 600
Honning	—	46 000	26 480	Paranødder	—	8 410	4 430
Raatobak	—	26 090	52 880	Valnødder og Hasselnødder	—	54 080	22 840
Forarbejdet Tobak	—	7 230	19 020	Svedsker	—	14 640	5 120
Cigarer	—	35 870	425 060	Anden tørret Frugt	—	24 030	20 940
Cigaretter	—	4 550	29 220	Vindruer	—	2 090	1 880
Ris	—	172 290	32 450	Frisk Frugt	—	284 880	85 400
Sago	—	106 680	20 750	Friske Grøntsager	—	393 090	52 750
Peber	—	53 040	27 920	Vin	—	840 170	509 770
Piment	—	17 650	10 340	Rum	—	13 270	6 720
Kardemomme	—	3 030	11 840	Cognac	—	9 560	13 480
Kryddernellik	—	8 490	4 740	Sprit, raa og rensat	—	16 400	4 680
Raa Ingefær	—	21 850	22 310	Likør og anden Brændevin	—	13 350	16 820
Vanille	—	70	2 330	Frugtsaft	—	66 590	25 010
Cassia lignea	—	51 470	27 910	Øl	—	41 520	21 450
Andre Krydderier	—	2 930	6 750	Mineralvand	—	10 620	7 750

Varens Benævnelse.	Maale- stok.	Værdi Rmk.	Varens Benævnelse.	Maale- stok.	Værdi Rmk.		
Hvede	n. Kg.	9 850	1 390	Andet tilberedt Kjød . . .	n. Kg.	80 130	87 440
Rug	—	950	160	Smør	—	32 130	33 180
Byg	—	2 675 350	521 690	Smult	—	194 360	186 290
Malt	—	264 980	79 640	Ost	—	64 260	131 090
Bønner	—	2 010	640	Kog- og Stensalt	—	3 724 190	114 610
Ærter	—	38 330	10 100	Kjødextrakt	—	1 462	20 900
Humle	—	193 690	615 400	Konserver	—	28 110	41 460
Sennepsfrø	—	220	150	Chokolade- og Kakaomasse .	—	15 220	38 170
Karve	—	3 680	3 140	Konfitterer	—	35 880	64 700
Anis	—	4 630	3 160	Andre Fortæringsartikler .	—	—	16 770
Fennikel	—	170	140	Bygningstømmer	—	43 860	3 950
Andre Landbrugsprodukter .	—	14 180	1 200	Asfalt	—	57 970	4 160
Stivelse	—	107 640	48 220	Cement	—	2 793 020	146 500
Potetemesel etc.	—	314 350	58 970	Gips og Kalk	—	93 500	7 720
Hvedemel	—	14 061 900	2 717 530	Mursten	—	83 440	4 450
Rugmel	—	17 833 770	2 284 380	Marmor og Alabaster . . .	—	103 920	20 690
Andre Melsorter	—	1 232 130	164 690	Møllestene	—	715 370	55 800
Fodermel	—	667 590	51 390	Sand- og Granitsten	—	7 000	420
Gryn	—	844 900	148 650	Koks	—	365 000	5 880
Risaffald og Klid	—	365 720	27 390	Andet Bygnings- og Brænde- materiale	—	—	9 780
Gjær	—	5 280	3 230	Cochenille	—	1 120	3 280
Sild	—	69 730	7 070	Indigo	—	6 730	81 630
Sardiner	—	800	1 030	Blaatræ	—	190 740	34 000
Anden tilberedt Fisk	—	5 080	3 780	Gultræ	—	15 090	2 510
Kaviar	—	450	2 320	Rødtræ	—	9 570	1 820
Vildt og Fjærkræ	—	9 100	14 740	Blaatrækstrakt	—	11 120	10 550
Saltet og røget Kjød	—	1 008 860	883 500				

Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Værdi Rmk.	Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Værdi Rmk.
Gultrækstrakt	n. Kg.	400	360	Tilberedte Farver	n. Kg.	51 810	67 710
Andre Farveekstrakter	—	2 100	3 520	Andre Farvevarer	—	25 800	29 900
Bogtryktersværte	—	42 040	43 150	Svampe	—	840	8 240
Caramel	—	28 640	16 610	Chinabark	—	1 865	4 900
Krap	—	2 170	1 680	Senegalrødder	—	250	770
Kjønrog	—	1 650	940	Andre Rødder og Bark til			
Garvestofekstrakter	—	83 520	22 910	medicinsk Brug	—	9 400	11 270
Galæbler	—	1 010	1 320	Frø til saadant Brug	—	3 970	3 100
Valonea	—	2 140	650	Blade og Blomster do.	—	7 880	6 760
Myrobalaner	—	83 790	12 640	Citron- og Appelsinskal	—	760	900
Terra Catechu	—	38 160	21 060	Frugter til medicinsk Brug	—	5 660	2 340
„ Japonica	—	370	190	Raffineret Kamfer	—	4 940	17 020
Andre vegetabiliske Farve- og				Harpix og Galipot	—	514 420	42 950
Garvestoffe	—	16 420	6 180	Lakrits	—	13 740	23 890
Alizarin	—	21 280	52 240	Schellak	—	7 110	15 420
Anilin	—	5 070	8 320	Gummi arabicum	—	3 140	4 250
Anilinfarver	—	28 900	167 080	„ elasticum	—	30	120
Blyhvidt	—	2 130	1 160	Anden Gummiharpix	—	1 250	2 690
Rød Jernoxyd	—	17 580	3 860	„ Harpax	—	11 240	3 570
Sølverglød („Glätte“)	—	520	310	Ricinusolje i Fade	—	3 920	1 900
Okker	—	86 570	13 160	„ i Kasser	—	3 720	3 820
Anden Farvejord	—	15 890	4 570	Anisolje	—	70	1 110
Fernis	—	60 460	80 350	Bergamot- og Citronolje	—	540	4 570
Ultramarin	—	11 090	8 350	Pebermynteolje	—	660	10 350
Vitriol	—	63 780	14 920	Terpentinolje m. m.	—	38 680	18 080
Zinkhvidt og Zinkgraat	—	28 010	11 170	Andre ætheriske Oljer	—	3 620	27 760
Zinnober	—	1 990	5 990	Boraxsyre	—	6 990	7 160

Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Værdi Rm.	Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Værdi Rm.
Karbolsyre	n. Kg.	7 750	10 240	Potaske	n. Kg.	453 390	184 170
Citronsyre	—	1 430	4 360	Salpeter	—	531 400	123 780
Garvesyre	—	2 400	5 060	Alkaloider og deres Salte	—	20	180
Kulsyre	—	7 380	47 330	Vandglas	—	26 700	2 290
Salicylsyre	—	1 380	8 620	Vinsten	—	9 110	12 360
Saltsyre	—	30 910	3 120	Tinsalt	—	1 250	1 680
Svovlsyre	—	374 680	34 560	Andre Salte	—	92 600	23 850
Vinstensyre	—	3 040	7 510	Kunstig Baryt	—	850	560
Andre Syrer	—	17 110	11 840	Borax	—	18 140	9 650
Alun	—	61 750	11 080	Chloroform	—	2 660	6 590
Salmiak	—	28 000	14 420	Glycerin	—	30 870	23 480
Blyukker	—	3 040	1 670	Fosfor	—	40	180
Brækvinsten	—	5 120	7 190	Svovlkalium	—	11 140	1 230
Bromkalium	—	1 510	3 720	Svovl	—	23 810	3 700
Chinin	—	66	1 340	Æther	—	18 600	20 660
Jernmalm	—	25 070	3 550	Essenser, Ekstrakter etc.	—	7 420	17 730
Jod og Jodpræparater	—	414	6 840	Andre Droger og Kemikalier	—	106 040	217 360
Citronsur Kalk etc	—	2 860	640	Pimpsten	—	3 040	1 090
Glaubersalt	—	31 230	2 350	Kaolin	—	123 510	7 080
Svovlsur Natron	—	27 150	4 530	Flusspat	—	28 160	1 540
Kalzineret Soda	—	538 880	54 890	Andre Jordarter	—	155 370	10 170
Kaustisk ”	—	39 620	10 170	Slibe- og Lithograferstene	—	29 990	11 780
Raa Soda	—	4 850	530	Antimonmalm	—	1 240	1 050
Blaasur Kali	—	1 100	1 960	Grafit	—	32 110	7 760
Chlorsur ”	—	2 090	3 180	Manganmalm	—	150 390	13 140
Chromsur ”	—	3 490	3 100	Andre Malme	—	6 220	510
Hjortetaksalt	—	330	360	Antimonium	—	730	480

Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Værdi Rmk.	Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Værdi Rmk.
Valset Bly	n. Kg.	100 260	39 620	Benmel	n. Kg.	178 090	18 670
Stang- og Smedejern	—	181 180	32 820	Tarme	—	1 550	3 960
Staal	—	10 840	10 860	Guano	—	3 240	630
Kobber	—	15 390	22 670	Chlorkalium	—	50 750	8 730
Kviksølv	—	310	1 350	Gjødningsalt	—	651 320	20 280
Yellowmetal	—	313 420	302 990	Andet Affald	—	10 340	1 560
Raazink	—	3 420	1 040	Hestehaar	—	8 610	21 600
Valset Zink	—	5 540	3 170	Børster	—	5 850	38 110
Tin	—	21 470	31 150	Andre Haar	—	7 420	3 160
Andre Metaller	—	11 570	12 860	Sengefjær	—	113 530	218 390
Valset Jernblik	—	9 870	2 580	Fjær til Pynt	—	395	14 820
Fortinnet „	—	15 970	8 490	Lim og Gelatin	—	66 730	51 890
Messingblik	—	19 460	20 270	Parafin etc.	—	11 260	9 970
Jern- og Staaltraad	—	14 390	5 910	Margarin etc.	—	1 468 060	1 290 200
Messingtraad	—	8 190	12 270	Benfedt	—	1 200	1 050
Kobbertraad	—	25 680	32 550	„Brauerpech“	—	56 020	31 570
Levende Dyr	—	—	5 290	Talg	—	36 660	23 690
Raa Hestehuder	—	139 530	126 360	Petroleum	—	33 770	8 200
Tørrede og saltede Huder	—	533 950	492 810	Tran	—	27 120	8 750
Kalveskind	—	24 140	29 780	Voks	—	1 580	3 910
Faare- og Gjedeskind	—	2 830	4 140	Jordvoks	—	3 950	3 590
Sælhund- og Hvalrosskind	—	190	5 400	Mineralske Smørøljer	—	998 120	259 240
Pælsskind	—	4 560	91 920	Stenkulstjæreolje	—	46 500	8 920
Færdigt Pælsværk	—	12 260	237 190	Bomuldsfrøolje	—	36 630	18 110
Saaletæder	—	94 300	164 540	Kokosnødolje	—	39 790	21 180
Andet Læder	—	44 200	253 240	Oliveneolje	—	35 800	32 760
Elfenben	—	90	6 790	Andre Spiseoljer	—	8 030	6 870

Varens Benævnelse.	Maale- stok.	Værdi Rm.	Varens Benævnelse.	Maale- stok.	Værdi Rm.		
Sesamolje	n. Kg.	9 280	6 080	Blomster	n. Kg.	2 260	4 960
Palmeolje	—	148 830	71 460	Træmasse	—	5 170	1 290
Roeolje	—	2 970	1 490	Børste- og Manilahamp	—	31 090	11 580
Olein og andre fede Oljer	—	114 740	49 640	Filler	—	94 310	31 200
Kanarifrø	—	9 770	3 100	Raa Faareuld	—	201 540	415 040
Græsfrø	—	71 550	53 720	Alpakkauld etc.	—	3 270	5 700
Linfrø	—	95 030	19 610	Shuddy	—	45 390	44 720
Kløverfrø	—	42 410	45 570	Silke	—	687	14 530
Raps- og Roefrø	—	201 440	35 910	Bomuld og Bomuldsaffald	—	160 600	116 890
Andre Frøsorter	—	9 580	19 150	Hamp	—	4 330	2 520
Oljekager	—	1 132 580	134 170	Blaar og Værk	—	48 200	5 790
Ibenholt	—	7 010	2 310	Bomuldsgarn	—	104 230	283 810
Nøddetræ	—	82 390	25 870	Uld- og Halvuldgarn	—	115 570	597 490
Mahogni	—	35 320	10 240	Kokosgarn	—	68 190	23 720
Pokkenholt	—	20 410	6 070	Lingarn og Lintraad	—	38 500	88 000
Korktræ	—	135 330	117 890	Andre Raastoffe og Halv- fabrikater	—	—	11 610
Andre Gavntræsorter	—	190 180	36 070	Silke- og Halvsilkevarer	—	37 049	677 340
Skaaret Træ	—	35 230	37 590	Uld- og Halvuldvarer	—	759 964	6 078 580
Piassava	—	7 000	4 730	Bomuldsvarer	—	169 750	849 820
Bast og andre Flettestoffe	—	3 060	2 900	Smergeldug	—	2 130	4 330
Stolerør	—	9 920	9 910	Underklæder af Lin og Bom- uld	—	54 850	392 360
Bark	—	42 130	4 130	Seillærred	—	5 810	11 180
Kurvepil og Bindestokke	—	23 480	7 110	Sækkelærred	—	5 670	8 790
Raa Stokke	—	6 010	3 060	Sække	—	19 990	10 370
Snittestoffe	—	3 350	22 180	Andre Linvarer	—	90 378	333 000
Blomsterløg	—	4 540	6 370				
Levende Planter	—	71 670	62 510				

Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Værdi Rm.	Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Værdi Rm.
Voksdug	n Kg.	11 560	41 640	Andre Papir- og Papvarer	n. Kg.	155 180	307 350
Herre- og Damehatte	—	10 790	108 480	Blyanter etc.	—	8 760	46 930
Færdige Klæder og Modevarer	—	233 460	1 732 810	Blæk	—	8 170	11 550
Kunstige Blomster	—	1 186	26 610	Trykte Bøger	—	65 090	282 080
Posamentmagervarer	—	50 209	385 940	Kobberstik etc.	—	15 090	79 090
Tricotage	—	60 045	386 060	Malerier	—	6 320	81 810
Andre Manufakturvarer	—	—	624 440	Hulglasvarer	—	247 240	170 010
Nyt Tougværk	—	78 620	41 110	Speile og Speilglas	—	64 660	134 720
Seilgarn	—	39 850	55 410	Glasperler	—	2 330	6 370
Andre Rebslagervarer	—	12 600	28 340	Andre Glasvarer	—	57 390	160 520
Hatte af Straa, Bast etc.	—	7 060	63 730	Simple Lervarer	—	63 060	22 900
Andre Bast- og Straavarer	—	33 690	17 300	Porcellæn	—	85 740	127 390
Kurvfflettervarer	—	52 510	86 860	Stentøi og fine Lervarer	—	167 110	115 790
Møbler	—	39 630	56 370	Skifertavler	—	9 660	4 270
Tønder	—	79 590	15 410	Varer af Marmor og Alabaster	—	8 490	6 580
Grove Trævarer	—	48 540	41 840	Andre Stenvarer	—	27 890	9 420
Fine —	—	131 230	265 340	Jernbaneskiner	—	147 570	28 230
Paraplyer etc.	—	24 440	102 650	Jernbroer	—	368 400	455 000
Galoger	—	4 940	17 800	Jerntougværk	—	19 450	10 910
Jetvarer	—	8 830	89 470	Munition	—	5 190	13 650
Andre Gummivarer	—	28 560	125 450	Jernrør	—	56 060	32 520
Skotøi	—	39 630	299 140	Andre grove Jernvarer	—	300 840	141 200
Andre Lædervarer	—	72 644	350 070	Jernsøm	—	35 850	15 700
Papir	—	418 300	331 980	Synaale	—	110	720
Tagpap etc.	—	203 610	20 990	Andre fine Jernvarer	—	588 863	974 030
Pap	—	125 330	39 560	Blyrør	—	93 500	31 230
Papirtapeter	—	13 440	14 780	Andre Blyvarer	—	6 120	7 700

Varens Benævnelse.	Maalestok.		Værdi Rm.	Varens Benævnelse.	Maalestok.		Værdi Rm.
Typer	n. Kg.	29 830	99 450	Krudt	n. Kg.	300	300
Zinkvarer	—	20 550	47 080	Messing- og Papirpatroner	—	15 130	66 050
Tinvarer	—	3 770	10 150	Andre Fængstoffer etc.	—	4 020	7 960
Telegrafkabler	—	11 210	20 390	Børstenbindervarer	—	13 850	41 320
Kobber og Messingvarer	—	133 350	432 020	Knapper	—	35 380	202 640
Andre Metalvarer	—	80 707	217 050	Sager for Naturalkabinetter etc.	—	3 980	20 120
Symaskiner	—	152 600	279 010	Tobakspiber	—	4 040	24 180
Andre Maskiner	—	1 617 040	1 863 410	Dukker	—	4 196	11 550
Drivremme	—	25 590	66 810	Legetøi	—	51 380	127 150
Pianor etc.	—	109 460	226 800	Kortvarer	—	45 540	217 780
Andre Musikinstrumenter	—	46 370	161 290	Stearin- og Parafinlys	—	10 830	14 590
Mathematiske og andre Instru- menter	—	29 362	164 230	Andre Lys	—	3 140	5 110
Lommeuhre	—	285	39 720	Sæbe	—	26 940	32 760
Væguhre	—	30 200	68 970	Parfumerier	—	1 750	7 000
Jernbanevogne	—	11 590	12 820	Andre Industriartikler	—	—	17 890
Vogne og Vogndele	—	3 580	5 680	Passagergoods	—	31 970	76 150
Fartøier af Jern	—	4 450	7 960				
Geværer	—	2 220	19 020				
Dynamit og andre Spræng- stoffer	—	1 810	6 000				
				Tilsammen	n. Kg.	81 145 163	49 322 380
				Sølv i Barrer			18 500

Bilag 2.

Omsætningen mellem Norge og Distriktets Vicekonsulsstationer i 1894 :

Import fra Norge:		
Til Altona: ialt . . .	595 640	Kg.
hvoraf Gadesten . . .	487 640	”
fersk Fisk . . .	108 000	”
Til Cuxhaven: Gadesten . . .	1 039	Tons
Trælast	38.5	Std.
Til Harburg: Gadesten . . .	3 562	Tons
Trælast	29	Std.

Export til Norge:

Fra Altona: ialt	228 352	Kg.
hvoraf Stenkul	212 000	”
Fra Harburg: brændt Ler . . .	560	Tons
Koks	150	”

A. Bødtker.**Lima. (Peru.)***Aarsberetning dateret 18 April 1895.*

Efter Meddelelse fra Vicekonsulen i Callao har ingen norske og svenske Skibe anløbet denne Havn i 1894. Om Rørelsen i denne Havn foreligger endnu ikke statistiske Opgaver, grundet paa de urolige Forhold i Peru.

Den væsentligste Export til Europa foregaar nu næsten udelukkende i Dampskibe, hvormed Seilskibene ikke kan konkurrere. Paa denne Kyst gaar nu med direkte Forbindelse med Europa gjennem Magellanstrædet 2 engelske, 2 tyske, 1 fransk, 1 italiensk, 1 amerikansk og 1 chilensk Dampskibslinie. Alle disse Selskaber har store Dampskibe, vel indrettet til Indtagelse af Ladninger, og nogle af dem gode Passagerbekvemmeligheder. The Pacific Steam Navigation Company og Compania Sud Americana de Vapores har en talrig Flaade og tager foruden Post Varer til Panama for de Dampskibslinier, der gaar fra Colon.

Selskabernes Fragter er moderate, især for Kolonialvarer og Malm, for at hindre al Konkurrence fra Seilskibe.

Der er under disse Forhold for Tiden ikke Udsigt til Forbedring af Seilskibsfarten.

Angaaende Forretninger mellem Peru og de forenede Riger kan bemærkes, at med bedre Kjendskab kunde Noget udrettes til fordelagtig Indførsel i nogen Grad af de forenede Rigers Produkter hertil, i Udbytte mod Landets Produkter, som Sukker, Kaffe, Malm, Bomuld, „common and rough staple“ etc., men hertil udkræves, foruden Lettelse i Søforbindelsen, nogle Prøvetransaktioner, For Tiden ved jeg Ingen, som vilde prøve Markedet paa denne Maade, før nogen regulær Handel kunde blive oprettet mellem begge Lande.

Aaret 1894 har været meget uheldigt i det Hele for dette Land og Handelen har lidt meget paa Grund af den sidste Borgerkrig. Under Henvisning til min Rapport af 12 April f. A. skal jeg angaaende de vigtigste senere Begivenheder bemærke Følgende: Som det kunde forudsees afgjorde Tilhængerne af General A. C. Caceres Valgene, og nævnte Chef blev valgt og anerkjendt af den nye Kongres, hvis Medlemmer samtidig blev valgt; han indtraadte i sin Post 10 August f. A.

Imidlertid havde den første Vicepræsident, der var valgt for den forrige Præsidents Administration, Doctor Pedro A. del Solar, forladt Landet og begivet sig til Chili, hvorfra han begyndte at forberede sig paa at omstyrte den nye Regjering ved at opfordre Folket til at reise sig og bekriige Usurpatoren. Følgen heraf var en Koalition mellem Doctor Solar og Doctor Nicolás de Pierola, en meget populær Prætendent til Præsidentskabet, og andre betydelige Partier i Landet; dette bevirkede en almindelig Reising af Befolkningen ved daglige „Pronunciamientos“ i Perus forskjellige Provindser mod General Caceres Regjering; men paa Grund af ringe Antal og Mangel paa Vaaben og Ammunition kunde disse Folk ikke noget Sted samle større Styrke, og det Hele blev for det Første kun en regulær Guerillakrig, der har været et helt Aar. Da det imidlertid var lykkedes Doctor Pierola at samle nogle regulære Tropper og skaffe dem nogen militær Udrustning, skjøndt i ringe Udstrækning, besluttede han tilsidst at angribe Lima og holde Slag med General Caceres Hær, der, skjøndt talrigere bevæbnet med Mannlicher Geværet og vel forsynet med al Slags Ammunition, ikke indlod sig paa Slag, men holdt sig inden Forskandsningerne. Tidlig om Morgen den 17 Marts skeede Angrebet, og efter to Dages haard Kamp i Gaderne, hvori ogsaa Befolkningen tog Del paa den angribende Parts Side, sluttedes et Forlig, efter Mægling fra det diplomatiske Korps, hvorved General Caceres blev overbevist om Nødvendigheden af at opgive Magten. En Aftale blev truffet og Fred undertegnet mellem de Stridende, hvorefter General Caceres skulde forlade Landet og en midlertidig Regjering indsættes, bestaaende af 5 Ministre, hvoraf en skulde være Præsident, og som skulde indkalde en ny Kongres til Valg paa Præsident. Dette Valg vil uden Tvivl falde paa Doctor Nicolás de Pierola.

Man faar haabe, at den gjenoprettede Fred vil vare mange Aar og give Peru Tid til at læge de Saar, der er bevirket ved de gjentagne og mange Revolutioner, som ødelægger al Velstand og Tillid.

Under General Caceres Styre gaves mange eiendommelige Bestemmelser alene for at skaffe Penge til Borgerkrigen, og nye Told- og Havneafgifter blev paalagt. Den nye Regjerings første Skridt var at erklære alle disse Paalæg ugyldige og stridende mod Konstitutionen. Det vilde være heldigt, om en ny Toldlov og Toldtarif kunde komme istand.

Efter de sidste Beretninger er Tabene ved Striden i Lima den 17 og 18 Marts endnu større end antaget, idet der skal have været 2 000 Døde foruden Saarede, der senere er døde. Ialt har Gjenindsættelsen af den nuværende konstitutionelle Regjering kostet over 6 000 Døde foruden Saarede og Syge og ødelagt Eiendom for mange Millioner.

W. Lembeke.

Barcelona.

Skibsfarten 1894.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	50	17 051	—	—	50	17 051	—	—	130 090
« Norge til Vicekonsula- terne	92	33 216	—	—	92	33 216	—	—	139 190
« Sverige til Hovedsta- tionen	2	2 565	—	—	2	2 565	—	—	54 700
« Sverige til Vicekonsula- terne	3	2 853	—	—	3	2 853	—	—	28 900
« andre Lande til Hoved- stationen	24	19 134	—	—	24	19 134	—	—	382 500
« andre Lande til Vice- konsulaterne	82	40 834	99	45 638	181	86 472	—	—	558 800
Ialt	253	109 653	99	45 638	352	161 291	328	146 199	1 294 180
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	5	2 702	—	—	5	2 702	—	—	2 930
« Norge fra Vicekonsula- terne	23	12 659	1	729	24	13 388	—	—	50 620
« Sverige fra Vicekonsula- terne	3	2 448	—	—	3	2 448	—	—	25 500
« andre Lande fra Hoved- stationen	—	—	70	35 551	70	35 551	—	—	—
« andre Lande fra Vice- konsulaterne	112	47 220	138	59 830	250	107 050	—	—	454 700
Ialt	143	67 029	209	96 110	352	161 139	329	146 544	533 750

Af svenske Skibe ankom 108 dr. 70 501 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Pesetas 2 830.10, ved Vicekonsulaterne Pesetas 8 301.75. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Pesetas 572.70, ved Vicekonsulaterne Pesetas 4 043.50. Ialt tilfaldt Konsulsfondet Pesetas 6 172.65. Expeditionsafgifter ved Hovedstationen af norske Exped. Pesetas 287.40, svenske 118.70, fælles 73, ialt Pesetas 479.10, hvoraf tilkommer Konsulsfondet 80 pCt. med 383.28.

Aarsberetning dateret 30te April 1895.

Af norske Skibe ankom til Distriktet i 1894 352 dr. 161 636 Ton, 1893 384 dr. 192 263 T., 1892 384 dr. 207 090 T., 1891 628 dr. 297 983 Ton.

Til Distriktets forskellige Havne ankom af norske Dampskibe: Til Barcelona 71 dr. 35 958 Ton, Tarragona 37 dr. 15 027 T., Valencia 87 dr. 36 828 T., Denia 15 dr. 6 200 T., Alicante 37 dr. 15 671 T., Torrevieja 5 dr. 2 551 T., Cartagena 34 dr. 14 292 T., Almeria 11 dr. 4 119 T., Malaga 27 dr. 12 373 T., Palma 3 dr. 2 881 T., Mahon 1 dr. 299 Ton. Af Seil-

skibe: Til Barcelona 5 dr. 2 792 Ton, Valencia 4 dr. 3 680 T., Alicante 2 dr. 722 T., Torrevieja 7 dr. 4 781 T., Cartagena 3 dr. 2 276 T., Malaga 3 dr. 841 Ton.

Herved er Reisen til hver Havn beregnet som et Skib, uagtet dette derunder har besøgt flere Havne.

Reiserne udførtes af følgende Antal norske Dampskibe:

1894:	80	forskjellige	Dampskibe	dr. 39 217	Ton.	1891:	91	dr. 51 404	T.
1893:	85	—	—	dr. 48 607	„	1890:	93	dr. 47 830	T.
1892:	87	—	—	dr. 51 563	„				

Hvert Seilskib udførte kun en Reise.

Bruttofragterne var i 1894 for Dampskibe: ankomne Kr. 1 032 780, afgaaede Kr. 495 050, og for Seilskibe: ankomne Kr. 261 400, afgaaede Kr. 38 700.

Bruttofragterne udgjorde for norske Skibe:

1894	Kr. 1 827 930	1891	Kr. 3 925 600
1893	„ 2 490 850	1890	„ 3 861 830
1892	„ 2 606 980		

Som meddelt i min Rapport for 1893 er den store Nedgang i Skibsfarten paa Distriktet i de senere Aar især bevirket ved den mindre Export af Vin fra Spanien til Frankrige, som Følge af de stigende Toldsatser; i denne Transport fandt mange norske og svenske Skibe lønnende Afsætning i Maanedsfragt. Endvidere det ringe Antal af vore Skibe, der nu anvendes til Transport af Trævarer fra Østersøen og Nordamerika, der nu for en stor Del iværksættes med andre Nationers Dampskibe og fra Finland med finske Seilskibe.

Fragtsatserne vedbliver at være ligesaa daarlige som i 1893 og er i mange Tilfælde gaaet yderligere ned, hvorved der neppe er blevet nogen Nettobeholdning for Rederierne.

Den fornemste Fragtfart, hvori de norske Skibe har fundet Sysselsættelse ved Importen til Distriktets Havne, har været:

56 Dampskibe fra Bergen, Christiansund og Aalesund med Partier af Klipfisk for Havnene Malaga, Almeria, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona og Barcelona, til Fragt mellem 1 $\frac{3}{4}$ og 2 Pesetas pr. 54 Kg.;

7 Dampskibe fra Fredrikstad, Christiania og Christiansund med Partier af Træmasse, Tran, Fiskeguano etc. for samme Havne:

1 Seilskib med Planker og Bord fra Arendal til Barcelona, til Fragt 60 Pesetas pr. Ptb. Std.;

1 Dampskib og 2 Seilskibe fra Newfoundland og Labrador Kysten med Klipfisk til Valencia og Malaga til Fragter mellem 2 sh. og 2 sh. 3 d pr. Kvintal;

4 Dampskibe og 1 Seilskib fra svenske Østersøhavne med Planker til Barcelona, Palma og Alicante, til Fragter mellem 58 og 64 Pes. pr. Ptb. Std.

4 Dampskibe og 1 Seilskib fra Finland og Rusland med Planker til Barcelona, Alicante og Malaga, til Fragter mellem 60 og 62 Pesetas pr. Std.;

6 Seilskibe med Trævarer fra Nordamerika til Barcelona, Valencia, Cartagena og Malaga, til Fragter af 50 sh. til 47 sh. 6 d pr. Std. og $\$$ 11 $\frac{3}{4}$ pr. 1 000 Kvadratfod;

19 Dampskibe fra det sorte Hav med Hvede og Mais til Barcelona, Tarragona, Valencia, til Fragter mellem frcs 10.75 og 19 pr. Ton;

2 Seilskibe fra Oceanien med Koprah til Barcelona til Fragt pr. Rus;

1 Seilskib fra Australien med Gaskul til Barcelona, til 26 sh. 6 d pr. Ton;

2 Seilskibe fra Nordamerika med Petroleum til Valencia og Malaga, til Fragter pr. Rus;

1 Seilskib fra Vestindien med Fosfat til Valencia til £ 1, 9 sh. pr. Ton;

35 Dampskibe fra Storbritannien med Stenkul til alle Havne i Distriktet, til Fragter mellem 6 sh. 6 d og 9 sh. 9 d pr. Ton, og 7 Dampskibe i Maanedsfragt til mellem £ 700 og 300 pr. Maaned, efter Fartøiets Størrelse.

Og ved Exporten:

Foruden de nævnte 7 Dampskibe i Maanedsfragt fik 23 andre Syssel-sættelse ved at transportere Vin til Frankrige og Portugal fra Valencia og Tarragona efter at have didført tomme Fade, næsten alle til Fragter pr. Rus for Reisen til og fra de spanske og udenlandske Havne;

61 Dampskibe fra Tarragona, Valencia, Denia, Almeria og Malaga, med Apelsiner, Hasselnødder, Rosiner, Vindruer etc. til Storbritannien, til Fragter mellem 16 og 24 sh. pr. Ton;

6 Dampskibe fra Cartagena med Bly og Malme som Ballast til Fragter mellem 6 sh. og 7 sh. 6 d pr. Ton, for senere at komplettere Lasten med Frugt paa de forskjellige Lastepladse paa Kysten;

19 Dampskibe fra Barcelona, Tarragona, Valencia, Denia og Malaga med Vin, Fjær, Frugt og Stykgods til Norge, samt 4 Dampskibe og 5 Seilskibe fra Torrevieja med Salt til Norge og 1 Dampskib og 2 Seilskibe med samme Lading til Sverige til Fragter mellem 70 og 90 Øre pr. Hektoliter.

Import. Af Klipfisk indførtes til Distriktets Havne i 1894:

Fra Norge, norsk Klipfisk . . .	Kg.	9 249 500
„ „ islandsk Klipfisk . . .	„	1 060 900
„ „ norsk Stokfisk . . .	„	82 000
„ Island og Kjøbenhavn, Klipfisk	„	1 836 800
„ Frankrige, Klipfisk . . .	„	214 400
„ Skotland og Shetland, Klipfisk . . .	„	259 800
„ Newfoundland og Labradorkysten, Klipfisk	„	5 377 400
	Kg.	18 080 800

	1893.	1892.	1891.
Fra Norge Kg.	9 005 800	Kg. 9 002 600	Kg. 9 224 300
„ Island „	1 557 500	„ 584 300	„ 536 000
„ Frankrige „	94 400	„ 338 200	„ 1 287 600
„ Newfoundland og Labradorkysten „	7 638 700	„ 8 243 900	„ 8 320 200
„ Aandre Lande og i Transit „	388 900	„ 471 400	„ 611 200
	Kg. 18 685 300	Kg. 18 640 400	Kg. 19 999 300

Foruden de her opgivne Kvantiteter er til Havnene i Distriktet ankommet til Nordspanien med Jernbaner og i Kystfart betydelige Partier Klipfisk, især norsk og islandsk, til Catalonien, hvorved Forbruget deraf er blevet langt større.

I alle Spaniens Toldkamre toldbehandlede følgende Kvantiteter Klip- og Stokfisk:

1894 Kg.	44 691 326	1892 Kg.	42 048 795
1893 „	44 367 449	1891 „	43 579 106

De Toldkamre hvori denne Import iværksattes var:

	1893:	1892:	1891:
Barcelona Kg.	5 299 364	Kg. 5 810 593	Kg. 6 684 739
Tarragona "	1 590 149	" 1 629 849	" 1 615 652
Valencia "	3 349 774	" 2 304 448	" 2 385 719
Alicante "	3 789 494	" 4 431 928	" 4 658 792
Cartagena "	1 305 964	" 1 308 086	" 1 318 317
Almeria "	121 398	" 7 986	" 80 098
Malaga "	3 229 233	" 3 147 479	" 3 256 058
Havnene i Bilbao Distrikt	" 23 550 734	" 21 227 274	" 20 979 748
Havnene i Cadiz Distrikt	" 2 024 727	" 2 079 625	" 2 459 656
Landevejen fra Frankrig, Portugal og Gibraltar	" 106 612	" 101 527	" 140 327
Summa	Kg. 44 367 449	Kg. 42 048 795	Kg. 43 579 106

De Lande, hvorfra de foregaaende Kvantiteter Fisk ankom, var:

	1893:	1892:	1891:
Fra Norge Kg.	29 823 288	Kg. 26 784 390	Kg. 26 463 426
" Island "	2 441 852	" 1 748 870	" 1 884 151
" Frankrige "	1 801 382	" 2 543 627	" 5 071 274
" Stor-Britannien og dets Besiddelser i Nordamerika "	9 360 406	" 10 712 913	" 9 647 121
" Andre Lande "	940 521	" 258 995	" 513 134
Summa	Kg. 44 367 449	Kg. 42 048 795	Kg. 43 579 106

Til Distriktets Havne indførtes af alle Slags almindelig Trælast:

Fra Norge: Med norske Skibe Kbm. 775.

Fra Sverige: Med norske Skibe Kbm. 5 595, med svenske Skibe Kbm. 11 855, med andre Nationers Skibe Kbm. 12 170, ialt Kbm. 29 620.

Fra Finland og Rusland: Med norske Skibe Kbm. 8 495, med svenske Skibe Kbm. 7 020, med andre Nationers Skibe Kbm. 102 635, ialt Kbm. 118 150.

Fra Nord.Amerika: Med norske Skibe Kbm. 9 520, med svenske Skibe Kbm. 2 440, med andre Nationers Skibe Kbm. 25 790, ialt Kbm. 37 750.

Fra andre Lande: Med norske Skibe Kbm. 600, med svenske Skibe Kbm. 1 200, med andre Nationers Skibe Kbm. 13 325, ialt Kbm. 15 125.

Tilsammen 1894 Kbm. 201 420.

	1893:	1892:	1891:
Fra Norge Kbm.	1 100	Kbm. 2 900	Kbm. 2 100
" Sverige "	47 100	" 46 300	" 66 700
" Finland og Rusland	" 109 100	" 120 800	" 123 700
" Nord - Amerika og andre Lande "	28 700	" 51 800	" 68 400
	Kbm. 186 000	Kbm. 221 800	Kbm. 260 900

Ved alle Spaniens Toldkamre toldbehandlede alle Slags almindelig Trælast, saget og hugget, ankommet tilsøs og tillands:

1894	Kbm.	494 091	1892	Kbm.	499 245
1893	„	427 872	1891	„	577 590

hvoraf høvlet:

1894	Kbm.	5 748.	1893	Kbm.	18 528	1892	Kbm.	18 664.
------	------	--------	------	------	--------	------	------	---------

De Toldkamre, hvori denne Import iværksattes, var:

	1893:	1892:	1891:
Barcelona	Kbm. 68 666	Kbm. 90 244	Kbm. 89 838
Tarragona	„ 5 450	„ 9 953	„ 14 966
Valencia	„ 27 528	„ 30 628	„ 36 745
Dénia	„ 3 459	„ 24	„ 7 278
Alicante	„ 27 132	„ 37 923	„ 35 649
Torrevieja	„ 1 009	„ 459	„ 628
Cartagena	„ 8 737	„ 5 689	„ 23 328
Almeria	„ 4 541	„ 9 209	„ 5 200
Malaga	„ 20 268	„ 24 973	„ 25 417
Palma	„ 11 070	„ 3 433	„ 8 488
Mahon	„ 1 302	„ —	„ 1 386
Øvrige Havne i Distriktet	„ 6 854	„ 9 268	„ 12 005
Havnene i Bilbao Distrikt	„ 124 050	„ 159 724	„ 136 846
Havnene i Cadiz Distrikt	„ 60 994	„ 60 390	„ 78 993
Landeveien fra Frankrig, Portugal og Gibraltar	„ 56 812	„ 57 328	„ 100 833
	Kbm. 427 872	Kbm. 499 245	Kbm. 577 590

De Lande, hvorfra nævnte Trælast indførtes, var:

	1893:	1892:	1891:
Fra Norge	Kbm. 28 586	Kbm. 41 936	Kbm. 31 082
„ Sverige	„ 97 746	„ 120 378	„ 142 693
„ Finland og Rusland	„ 145 836	„ 152 565	„ 131 711
„ Nord-Amerikas for- enede Stater . . .	„ 23 159	„ 25 282	„ 35 915
„ Storbritanniens Be- siddelser i Nord- Amerika	„ 10 725	„ 7 983	„ 13 333
„ Frankrige	„ 80 941	„ 102 417	„ 134 708
„ Portugal	„ 13 922	„ 16 414	„ 19 456
„ Andre Lande . . .	„ 26 957	„ 32 270	„ 68 692
	Kbm. 427 872	Kbm. 499 245	Kbm. 577 590

Skjøndt Indførselen af Trævarer saavel til Havnene i Distriktet som til hele Spanien har været større i 1894 end i det foregaaende Aar, har Norge og Sverige ikke kunnet drage Fordel deraf paa Grund af de langt lavere Priser hvortil Virket fra Finland har kunnet erholdes, samt den Omstændighed, at en større Del af de i disse Havne saa afholdte 3 × 9", 14 Fods Planker expederes i hver Ladning.

Importen af Træmasse for Papirtilvirkning har været

1894 Kg. 16 461 218, 1893 Kg. 16 011 260, 1892 Kg. 14 570 830.

Denne Import skeede i 1893 gennem følgende Toldkamre:

Barcelona Kg. 973 734, Tarragona Kg. 42 598, Valencia Kg. 396 631, Alicante Kg. 206 774, Havnene i Bilbao Distrikt Kg. 13 901 249, Malaga Kg. 139 837, tillands fra Frankrige og Portugal Kg. 350 437, Summa Kg. 16 011 260.

De omhandlede Kvantiteter ankom i 1893 fra følgende Lande:

Norge	Kg. 4 408 193	Østerrige	Kg. 244 466
Sverige	695 989	Storbritannien	222 257
Belgien	6 756 923	Portugal	120 285
Tyskland	2 066 194	Nederlandene	40 000
Frankrige	1 071 601		
Danmark	385 352		Kg. 16 011 260

Af andre Artikler af Interesse for de forenede Riger indførtes til Spanien:

	1894:		1893:		1892:
Glas, almindeligt, i Flasker	Kg. 4 220 780	Kg.	3 295 357	Kg.	4 411 404
Tak- og Skrabjern	26 561 842	„	23 484 725	„	29 996 325
Stangjern og Staal	4 625 235	„	3 585 175	„	5 008 682
Spiger og Hesteskosøm	1 379 023	„	1 358 416	„	1 280 168
Papir, endeløst	332 065	„	615 928	„	1 248 588
Kardus- og Omslagspapir	1 167 281	„	1 202 961	„	1 487 250
Skind og Huder, uberedte	9 124 714	„	7 303 802	„	9 190 939
Tran og Dyrefedt	14 205 540	„	5 486 844	„	11 747 695
Agerbrugsmaskiner	242 763	„	321 663	„	546 962
Motorer og Dampkjedler for Agerbrugsmaskiner	3 937 431	„	3 567 495	„	6 191 523
Smør	243 269	„	275 026	„	205 913
Let saltet og røget Fisk	882 554	„	209 189	„	89 971
Nedlagte Madvarer (Konserver)	111 313	„	68 482	„	99 559
Ost	1 379 415	„	1 125 145	„	1 151 938

Den fornemste Import fra Norge var i 1893, foruden Fisk, Trævarer og Træmasse:

Is	Kg. 828 294	Ved	Kg. 253 020
Hesteskosøm	21 303	Tran	15 573
Beg	1 304	Fiskeguano	75 575
Medicintran	32 923	Fiskerogn	528 772
		Smør	9
Kardus og Omslags- papir	6 400	Let saltet og røget Fisk	1 730
Glas, almindeligt, i Flasker	1 921	Øl	Liter 1 996
Stav	Mille 72	Konserverede Madvarer	Kg. 54

Fra Sverige indførtes: Støbestaal Kg. 8 730, Jern og Staal i Stænger Kg. 183 930, ditto i Plader Kg. 4 704, Hesteskosøm Kg. 3 730, Medicintran Kg. 2 973, Skind og Huder, uberedte Kg. 7 416, Tran Kg. 13 777, Smør Kg. 19. Øl Kg. 24, Ost Kg. 6.

Foranstaaende Opgaver er de officielle og optager alene de Kvantiteter, der er indførte til Spanien direkte fra de forenede Riger, medens de Partier af disse Varer, der er ankommet med Dampskib fra Kjøbenhavn, Hamburg, Antwerpen etc., uden Tvivl er anseet som produceret i Danmark, Tydskland, Belgien etc.

Export til Norge med svenske og norske Dampskibe har i Aaret udgjort fra

Barcelona 450 Baller Fjær og 33 Piber Vin med norske Dampskibe.

Tarragona 5 Piber Vin med Do.

Valencia 20 Piber Vin og Frugt med Do.

Denia 4 180 Kvintal Rosiner med Do.

Malaga 3 200 Kasser Rosiner, 586 Arr. Vin, 100 Kagger Vindruer, 50 Matter Figen, med Do., samt 365 Kasser Rosiner, 151 Arr. Vin, 230 Kagger Vindruer, 280 Matter Figen, 20 Sække Johannesbrød og 7 Arr. Cognac med svenske Dampskibe.

Torreveja 64 040 metr, Kvintaler Salt med norske og 15 900 med svenske Skibe.

Efter den officielle Statistik udførtes i 1893 til Norge:

Kobbermalm metr. Ton 550, Bly do. 965, Salt do. 13 912, Korkebark Kg. 6 966, Fjær do. 15 439, Mandler do. 2 594, Figen do. 2 550, Rosiner do. 64 198, Citroner do. 24 670, Appelsiner do. 2 074, Vindruer do. 12 550, Olivenolie do. 197 171, almindelig Vin Liter 44 876, Sherry og finere Vine Liter 16 062.

Udførselen til Sverige i 1893 opgives efter samme Kilde til: Kobbermalm metr. Ton 1 320, Salt do. 27 462, Korkebark do. 1 185, Mandler do. 980, Rosiner do. 1 389 346, Olivenolie do. 360, alm. Vin Liter 173 923, Sherry og finere Vine Liter 240 351.

Skjønt disse Varer opgives som exporteret til de forenede Riger, er dog endel af dem antagelig aflastet i norske og svenske Skibe med Bestemmelse til andre Lande, men ved Misforstaaelse opført som bestemt til de forenede Riger.

Siden Konsulatets Beretning af 4de Mai 1894 er følgende Forordninger udstedt angaaende Handel og Søfart af Interesse for de forenede Riger:

Lov af 10de Juli 1894, hvorefter fremdeles skal komme til Anvendelse paa Østerrige—Ungarns, Danmarks, Frankriges, Storbritanniens og dets Koloniers samt Italiens Natur- og Industriprodukter de laveste Toldsatser og de Begunstigelser, som er bevilget som Folge af Handelskonventionerne med Sverige, Norge, Schweiz og Nederlandene;

Forordning af 20de August s. A., der tilstaar samme Forrettigheder for Kinas, Japaus, Siams, Anams og Persiens Produkter;

Kundgjørelse af 24de August s. A., hvorefter Handels- og Søfartskonventionen mellem Spanien og Danmark af 4de Juli 1893 er bleven ratificeret;

Kongeligt Dekret af 25de August s. A., hvorved ophæves de Forrettigheder, der er tilstaaet de forenede nordamerikanske Staters Produkter i Cuba og Puerto Rico;

Kundgjørelse af 27de August s. A. om at Prisen paa Salt i Torreveja er nedsat til 75 Centimos for det hvide vadskede, 60 do. for det graa og røde uvadskede, pr. 100 Kg. paa Vægten i Saltgaarden med en Godtgjørelse af 3 pCt. til Kjøberen; Transportomkostningerne til ombord i Skibet for Exportørens Regning;

Kongeligt Dekret af 15de Oktober s. A., hvorved godkjendes en ny Toldlov, der træder i Kraft fra 1ste December s. A.

Lov af 9de Februar 1895, hvorved paalægges en extra Toldafgift paa Hvede af Pesetas 2, 50 c, paa Hvedemel af Pesetas 4, 12 c og paa Klid af Pesetas 2 pr. 100 Kg., gjældende fra 11te Februar til 31te December 1895;

Kongelig Forordning af 26de Februar 1895, hvorved for Klipfisk indført fra alle Lande til Cuba og Porto Rico i Skibe, afgaaet fra Indladningshavnen efter 28de s. M., ophæves de lavere Toldafgifter, der er tilstaaet, og i Stedet ikraftsættes de i Art. 335 af Toldloven foreskrevne;

Kongelig Forordning af 28de Februar s. A., hvori paabydes, at Føreren af Skib med Ladning af Hvede, bestemt til Spanien, bør i Afgangshavnen afgive til den spanske Konsul en Afskrift af Certepartiet eller Konnossementerne og en edelig Forklaring om, at der ombord i Skibet ikke findes en større Kvantitet Hvede end den deri opgivne, uden hvilke Formaliteter den spanske Konsul ikke maa visere Certepartiet.

Fra norske Skibe er anmeldt 3 Rømningstilfælde. Af Sømandsanvisninger er til Norge udstedt 8 paa Pesetas 2280, 90.

Helbredstilstanden er i alle Spaniens Havne er fuldt tilfredsstillende.

Generalkonsulatets Kontor er i Calle de Trafalgar No. 8, 2den Etage; det er — som de fleste andre Konsulatkontorer hersteds — aabent Hverdage fra Kl. 11—3, hvorhos ogsaa, om nødvendigt, Embedsbistand ydes til andre Tider paa Dagen.

Vexelkurserne i Barcelona paa Udlandet fluktuerede i det forløbne Aar for Sigtvexler paa London mellem Pesetas 30,97 og 28,05 pr. £, og paa Paris mellem Pesetas 122,90 og 112 for 100 francs.

C. A. Dahlander.

Smyrna.

Aarsberetning modtaget 27 Mai 1895.

Til Hovedstationen ankom fra fremmede Steder 12 norske Dampskibe, dr. 8 887 Ton, hvoraf i Ballast 3, dr. 3 909 Ton. Samtlige afgik med Ladning.

Til Mitylene ankom med Ladning 4 norske Skibe, dr. 1 329 Ton, der alle afgik med Ladning.

Til Mersina ankom 1 norsk Skib, dr. 1 100 Ton, med Ladning, der afgik med Ladning.

Til Beyruth ankom med Ladning 3 norske Skibe, dr. 1 985 Ton, der alle afgik med Ladning.

Til Tripoli ankom med Ladning 1 norsk Skib, dr. 1 367 Ton, der afgik i Ballast til Konstantinopel.

Ialt ankom til Vicekonsulaterne 9 norske Skibe, dr. 5 781 Ton, alle Dampskibe.

Af svenske Skibe ankom 13, dr. 6 439 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Kr. 477.69, ved Vicekonsulaterne Kr. 268.65, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 134.32. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Kr. 63.20, ved Vicekonsulaterne Kr. 172.76, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 86.38. Ialt tilfaldt Konsulen Kr. 761.59. Expeditionsafgifter af svenske Exp Kr. 25.

Til Smyrna ankom i 1894:

Dampskibe: Tydske 60, 74 920 Ton, engelske 162, 185 815 Ton, østerrikske 223, 232 502 T., danske 22, 32 227 T., egyptiske 105, 100 994 T., franske 162, 228 102 T., græske 314, 109 599 T., hollandske 29, 24 965 T., italienske 56, 87 242 T., russiske 158, 291 984 T., norske og svenske 16, 10 879 T., tyrkiske 201, 121 404 T., ialt 1 508, 1 500 633 T.

Seilskibe: Engelske 3, 1 066 T., østerrikske 17, 3 347 T., græske 197, 17 655 T., italienske 7, 2 171 T., tyrkiske 281, 33 974 T., ialt 505, 58 213 Ton.

Heri er ikke indbefattet Skibe under 30 Ton og smaa kystfarende Dampskibe, der gaar paa Smyrna, Vourla og Aivali.

Af de ankomne norske Skibe ankom til Smyrna 12, 8 887 T., Mitylene 4, 1 329 T., Mersina 1, 1 100 T., Beyruth 3, 1 985 T., Tripolis 1, 1 367 Ton.

Indførselen til Smyrna i 1894 repræsenterer en Totalværdi af Francs 69 416 222.

Heraf kom fra Tyskland for Francs. 2 518 010, Amerika 500 630, England 23 579 960, Østerrige 9 219 110, Belgien 1 532 280, Spanien 1 082 865, Frankrige 12 883 977, Grækenland 616 710, Holland 1 307 690, Italien 3 573 300, Rumænien 2 981 040, Rusland 3 667 990, Tyrkiet og Egypten 5 952 660.

For flere Varer er Indførselen meget aftaget i de sidste Aar. Grunden hertil antages at være den, at de tunge Varer, der før sendtes over Smyrna til hele Anatolien, nu ofte gaar over Izmidt og Angora paa de nye Jernbaner.

Indførselen af Metaller er betydelig tiltaget i de sidste Aar, hvortil Grunden er forøget Anvendelse af Jernbjælker i Bygninger, hvortil før især brugtes Træ. Ialt udgjorde Indførselen af Metaller til Smyrna i 1894 francs. 2 722 800, indbefattende Smedejern, Jern i Barrer, Plader etc. Valset Staal i Barrer sælges under Navn af oktogent Staal, fladt og rundt; der indførtes 2 107 Kasser til Værdi ca. francs. 168 560.

Af Bord og Bygningstømmer, der især indføres fra Galatz, udgjorde Indførselen 27 684 Tons til Værdi francs. 5 536 800. Der var næsten ingen Indførsel af Bord og Træløst fra Sverige. En meget liden Kvantitet Bord ankom fra Fredrikstad til Fabrikation af Rosinkasser.

Fyrstikker. Man begynder at indføre svenske Fyrstikker af Jønköpings Fabrikat. Hele Indførselen af denne Vare fra forskellige Lande, Østerrige, Italien etc., var 4 291 Kasser til Værdi francs. 557 830. Fra Sverige indførtes ca. 52 Kasser.

Øl paa Fad kommer især fra Østerrige og Strassburg; det sendes i smaa Tønder paa 25—40 Liter. Øl paa Flasker indføres fra München, Wien og Triest i Kasser paa 12 Flasker.

Øl paa Flasker fra Stockholm og Christiania udbydes 30 pCt. billigere end baiersk eller østerrigsk Øl, men har kun ringe Afsætning.

Indførselen til Smyrna af Øl af forskjellige Kvaliteter har udgjort ca. frcs. 106 410.

Udførselen af Varer fra Smyrna i 1894 udgjorde efter Toldvæsenets Opgaver i 1894 en Værdi af frcs. 82 941 548, hvoraf til Tydskland for frcs. 1 385 765, Amerika frcs. 9 685 422, England 38 432 438, Østerrige 9 594 521, Belgien 236 188, Spanien 2 320 509, Egypten 640 422, Frankrige 6 863 273, Grækenland 423 190, Holland 5 018 546, Italien 3 131 142, Portugal 604 800, Rumænien 576 006, Rusland 3 763 398, Tyrkiet 265 928.

De udførte Landbrugsartikler tilhører dels Planteriget, som Vallonea, Vindruer, Figener, Kornvarer, Bomuld, Opium, Tobak, Olier, Regelise, Galæbler, Gummi Tragant, Mastix m. M., dels til Dyreriget som Uld, Huder, Ben, Vox, Kokoner etc. De mineralske Produkter bestaar af Smergel, Antimon, sølvholdigt Bly, Chrom, Marmor etc.; alle disse Produkter udføres især til England og Amerika.

De skandinaviske Lande og Tydskland køber ca. 1000 Tons Smergel, medens England og Amerika tager 9—10 000 Tons til en Pris mellem Lstg. $3\frac{1}{2}$ — $4\frac{1}{2}$ efter Kvalitet f. o. b. Smyrna.

Konsulatets Adresse er Local Hønischer, aabent 9—12 og 2—5.

Bank-Vexelkurserne var paa Frankrige kort $221\frac{3}{4}$ —222, 3 Maaneder $220\frac{1}{2}$ —221, Londen kort $139\frac{7}{8}$ —140, 3 Mdr. $139\frac{1}{2}$ — $139\frac{1}{2}$, Østerrige kort 457— $457\frac{1}{2}$, 3 Mdr. 449—451, Tydskland kort $272\frac{1}{2}$ — $272\frac{3}{4}$, 3 Mdr. $270\frac{1}{2}$ — $270\frac{3}{4}$, Holland kort 458— $458\frac{1}{2}$, 3 Mdr. 455— $455\frac{1}{2}$, Italien kort $209\frac{1}{2}$ — $210\frac{1}{2}$, 3 Mdr. $206\frac{1}{2}$ — $207\frac{1}{2}$, Odessa 3 Dage $14\frac{30}{40}$. Kurs paa London i Wien 122—40, Triest 122—20.

Pengekurser. Pund Sterling $138\frac{1}{4}$ — $138\frac{3}{8}$, tyrkiske Pund 125, Medjid 23 $5\frac{1}{2}/40$ — $23\frac{1}{4}/40$, 20 francs Stykker 110 $10/40$.

Aleppo. Sundhedstilstanden er udmærket i hele Villayetet, Handelen og Industrien ringe, Konsumtionen begrændset til Byen og Omegn. Priserne for engelske Varer er meget lave paa Grund af stort Prisfald paa Bomuld og stor Høst deraf i Amerika og Egypten, hvilket har frembragt stærk Stagnation paa dette Marked. Kornhøsten har ogsaa indvirket paa de daarlige Forhold, da der er Overflod deraf uden Kjøbere, saaat Bønderne ikke kan sælge sit Korn, selv til meget lave Priser.

Vinteren begyndte med Regn. Landmændene har gjort en stor Udsæd i Haab om god Høst.

Alexandrette. For Handel og Agerbrug var Aaret ligesaa uheldigt som det foregaaende.

Træt af de uheldige Resultater af Salget af sine Produkter har Bønderne stedse mere ophørt at dyrke Korn, hvis Udførsel hindres af Mangel paa gode Kommunikationer tillands og de yderst lave Priser. Udførselen aftager stedse i foruroligende Grad.

Uldmarkedet var lidt mere tidligt end i forrige Sæson. Varen har fundet godt Marked i Nordamerika paa Grund af Ophævelsen af Protektionstolden. Blandt Varer, hvoraf Udførselen er steget i 1894, kan nævnes Gummi, Pistacher, tørrede Frugter, Oranger og indenlandske Manufakturvarer. Indførselen af fremmede Varer har været livlig i denne Sæson, — aftagende for engelske Varer, Klæde, Sukker, Indigo, tiltagende for Kaffe, Ris, Jern, russisk Petroleum, Smedevarer og Spirituosa.

Sundhedstilstanden i Provindsen har været tilfredsstillende uden epidemiske eller smitsomme Sygdomme.

Arbejderne paa Jernbanen Damaskus—Aleppo—Beredjik er endnu ikke paabegyndt; det koncessionerede Selskab, der forstaaer Nødvendigheden af en Sidelinie til Alexandrette, skal agte at forlange Tilladelse af Porten til at paa-begynde denne i Henhold til den Fortrinsret, der er tilstaaet Selskabet. Løsningen heraf er meget ønskelig for Fremtiden og Landets Handels- og Agerbrugets Udvikling.

Mersina. Der ankom et norsk og 3 svenske Dampskibe.

Sundhedstilstanden lader intet tilbage at ønske. Høsten har været ret god.

St. Thomas.

Aarsberetning dateret 20 April 1895.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning til Hovedstationen 7 norske Skibe dr. 3867 Ton og Vicekonsulstationerne 1 dr. 283 Ton, og i Ballast til Hovedstationen 2 dr. 1590 Ton og til Vicekonsulstationerne 2 dr. 536 Ton. ialt 12 dr. 6276 Ton. hvoraf Dampskibe 4 dr. 2660 Ton.

Der afgik fra Hovedstationen: Til Norge i Ballast 1 norsk Skib dr. 1059 Ton, til andre Lande med Ladning 7 dr. 3689 Tøn og i Ballast 2 dr. 1904 Ton. Fra Vicekonsulstationerne til andre Lande med Ladning 3 dr. 819 Ton. ialt 13 dr. 7471 Ton. hvoraf Dampskibe 4 dr. 2660 Ton.

For norsk Regning solgtes 1 Skib dr. 338 Ton.

For Havari eller Ordre anløb 68 Skibe dr. 36541 Ton.

Af svenske Skibe ankom 1 dr. 531 Ton. og fragtsøgende 11 dr. 5392 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen \$ 109.99, ved Vicekonsulsstationerne \$ 13.95.

For St. Croix' vedkommende vare de indgaaende Toldindtrader for Finantsaaret 1893—94 \$ 61 062.49 (mod \$ 55 401.88 i 92—93) og de udgaaende \$ 31 159.10 (mod \$ 25 241.66 i 92—93).

Udførselen af Øens vigtigste Produkt Sukker, med dets Biprodukter Molasses og Rom, var:

Til	℥ Sukker	Gallons Molasse.	Gallons Rom.
Danmark og andre europæiske Lande	7 649 069	—	19 376
Nordamerika	14 083 746	79 658	33 406 $\frac{1}{2}$
St. Thomas	280 649	1 147	47 342 $\frac{1}{2}$
	Ialt 22 013 464	80 805	100 125
imod i 1892—93	19 100 640	255 390	115 058

Den nu i fuld Gang værende Sukkerhøst lader ikke noget tilbage at ønske i Retning af Kvantitet eller Kvalitet betragtet som en Middelhøst; men de nu i lang Tid herskende uhørt lave Priser gjør Situationen for denne som alle andre Rør- Sukker-dyrkende Øer alt andet end lovende. For de bakkede Terræn er der neppe nogen Redning, thi de maa uden Tvivl gaa ud af Dyrkning, for selv paa aldeles fladt Land maa Produktionsomkostningerne bringes end yderligere ned, medens samtidig Bestræbelserne for ved forbedrede Maskiner at udvinde mere Sukker fortsættes, om Sukkerproduktionen skal kunne fortsættes som et sig betalende Arbeide.

Som en øieblikkelig Hjælp har man indgaaet med et Andragende til Moderlandet om Eftergivelse af Skatter for dette Aar til et Beløb af \$ 40 000; Opnaaelsen heraf er dog tvivlsomt. Der hersker for Øieblikket en Tilbøielighed til at slaa om til Dyrkning af Tobak. Om Jordbunden specielt egner sig hertil er et Spørgsmaal, medens andre tropiske Produkter sikkerlig kunde dyrkes; men Overgangen fra Dyrkningen af et eneste Produkt, en Tilstand der har existeret i umindelige Tider, er naturligvis her, som overalt, yderst vanskelig at iværksætte.

Omtrent $\frac{1}{3}$ af det producerede Sukker finder Vei til Skandinavien, men Hovedmængden af Udførselen gaar til de forenede Stater, hvorfra ogsaa saa godt som alle Livsfornødenheder indføres.

St. Thomas, der udelukkende er en kommerciel Plads, har naturligvis i Lighed med alle andre Steder følt Virkningerne af det Tryk der hviler over hele Forretningsverdenen; det er ret betegnende at medens før alle fragtsøgende Skibe kom fra Sydamerika i Ballast, saa komme de nu direkte fra Europa.

Sin Betydning som Anløbssted har St. Thomas imidlertid hævdet, thi Antallet af hertil ankommende Skibe, der i 1890—91 var 2 103, i 1891—92 2 230, i 1892—93 2 286, gik i 1893—94 op til 2 568. Det har altsaa vist sig at Havnens Frigjørelse for Udgifter for anløbende Skibe har været et frugtbringende Arbeide. Af disse i 1893—94 indkomne 2 568 Skibe vare 1 655 engelske, 77 franske, 153 tyske, 56 amerikanske, 74 hollandske, 41 spanske, 65 norske, 11 svenske, 14 russiske, Resten andre Nationer.

Den her værende Flydedok ~~der~~ er desuden en Ophalingsbedding for mindre Skibe) der har en Bæreevne af ca. 3 500 Tons, har ogsaa i den senere Tid havt en betydelig forøget Virksomhed, og dens Priser ere nu høist rimelige.

Der paamønstredes i 1894 ialt 35 Mand, hvoraf 26 til norske Fartøier og 9 til svenske Fartøier, medens der afmønstredes 29, hvoraf 23 fra norske og 6 fra svenske Skibe. Ingen Rømninger fandt Sted.

Sundhedstilstanden har været udmærket. Foruden de alt eksisterende Hospitaler har Guvernementet oprettet et særskilt Epidemi-Hospital.

P. Anbeck.

Trinidad.

Aarsberetning dateret 13 Mai 1895.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 12 norske Skibe dr. 6 178 Ton og i Ballast 12 dr. 3 831 Ton, ialt 14 dr. 10 000 Ton, hvoraf Dampskibe 3 dr. 1 797 Ton. Bruttofragter £ 3 691.

Der afgik til fremmede Lande med Ladning 15 norske Skibe dr. 5 085 Ton og i Ballast 6 dr. 3 147 Ton, ialt 21 dr. 8 241 Ton, hvoraf Dampskibe 4 dr. 1 832 Ton. Bruttofragter £ 5 971.

Af svenske Skibe ankom 5 dr. 2 284 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Exp. £ 22. 17. 4, af svenske £ 8. 3. 10.

Indførselen udgjorde £ 2 025 507 eller ca. £ 250 000 mindre end i 1893. Udførselen var ca. £ 2 Mill. eller over £ 300 000 mindre end i 1893.

Kakaohøsten var ringe og Priserne følgerig gode.

For Sukker var Priserne meget lave. Paa Grund af den tyske Sukkerpræmie er det meget vanskeligt for Plantagerne at konkurrere, og flere af dem er standset. Det meste Sukker gaar fremdeles til de forenede Stater og kun lidt til Europa. Af Molasse produceredes omtrent som i 1893. Den udføres især til de forenede Stater, Canada og til Martinique for Fabrikation af Rum.

For Kokosnødder, som for alt Andet, var Priserne lave og Planterne og Udskiberne led store Tab. Fabrikationen af Kokosnøddolie foregaar som hidtil.

Udførselen af Asfalt viser en Tilvæxt. For at lette Udslibningen er en Jeté opført, hvor Skibene kan losse. Der er anbragt en roterende Traad i Luften med Kurve, der lossere direkte i Skibet, hvorved der spares megen Tid og Udgift. Med Plantager af Frugttrær gjør Regjeringen gode Fremskridt, og heraf benytter man sig saavel paa denne Ø som paa Nabøerne.

Kvæg, der opdrættes her paa Regjeringens Eiendom, trives godt og bringer Regjeringen god Indtægt. Zeburacen synes at passe bedst for Klimaet; denne Art kjøbes ved de aarlige Salg til meget høie Priser, undertiden af Landmænd her og paa Nabøerne.

Af Fyrstikker indføres nu lidet, da Øens Fabrik beskyttes stærkt af Staten ved høi Indførselstold.

Fragterne var i Aaret meget lave, og da Dampskibsfarten stadig tiltager er der for Tiden liden Udsigt til at de skal bedres.

Handelen var stille og viste ingen Bedring mod tidligere Aar. Naar de længe ventede Udvidelser af Jernbaner er begyndt, vil vistnok Forholdene forbedres.

Skibsfarten viser Nedgang. Af den tiltagende Dampskibsfart fremgaar, at Seilskibene gradevis forsvinder.

Christian Schoener.

Indhold: **Hamburg** Side 375. — **Lima (Peru)** Side 423. — **Barcelona** Side 425. — **Smyrna** Side 432. — **St. Thomas** Side 435. — **Trinidad** Side 437.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1894 m. M.,

No. 9.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1895.

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

Genua.

Skibsfarten i 1894.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedstationen	38	15 148	-	-	38	15 148	-	-	117 757
” Sverige til Hovedstationen	1	504	-	-	1	504	-	-	10 422
” andre Lande til Hovedstationen	55	64 215	-	-	55	64 215	-	-	736 321
” andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	18	25 403	-	-	18	25 403	-	-	203 748
Ialt	112	105270	-	-	112	105270	105	103 021	1 068 248
II. Afgaaede:									
Til andre Lande fra Hovedstationen	4	2 170	87	77 054	91	79 224	-	-	882
” andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	-	-	17	23 883	17	23 883	-	-	-
Ialt	4	2 170	104	100937	108	103107	103	101 162	882

For Havari eller Ordre indkom ingen Skibe.

Af svenske Skibe ankom 2 dr. 1402 Tons.

I de ovenanførte Bruttofragter er ikke medregnet Maanedsbefragtninger.

Erlagte Konsulatafgifter: af norske Skibe ved Hovedstationen Lire 6 514.75, ved Vicekons. Lire 2 106.45, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Lire 1 053.25. Af svenske Skibe ved Hovedst. Lire 123.65. Ialt tilfaldt Kon-
sulskassen Lire 7 691.63 Expeditionsafgifter af norske Exp. Lire 306.90,
svenske Lire 5.60.

Aarsberetning dateret 2 Mai 1895.

Den norske Skibsfart paa selve Hovedstationen har, sammenlignet med de foregaaende Aar, stillet sig saaledes:

Aar.	Antal.	R. Tons.	Aar.	Antal.	R. Tons.
1884	40	18 583	1890	95	63 427
1885	78	38 883	1891	92	71 108
1887	66	32 918	1892	87	56 608
1888	35	15 568	1893	98	83 283
1888	64	36 557	1894	94	79 867
1889	79	63 584			

Hvad særlig den norske Dampskibsfart paa Genua angaar, opviser denne siden 1885 følgende Ziffre:

1885.		1886.		1887.		1888.		1889.	
An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.
62	29 064	55	28 169	26	11 381	53	33 548	74	61 703
1890.		1891.		1892.		1893.		1894.	
An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.
90	61 484	82	67 162	81	52 280	82	76 797	87	77 618

Af de syv norske Seilskibe, som ankom hertil i 1894, og som havde en Gjennemsnitsdrægtighed af 322 R.T., var ét fragtet fra Nordmaling med Planker, 2 fra Belize med Farvetræ, 2 fra Labrador med Klipfisk og 2 fra Savannah med Harpix og Farvetræ. Samtlige de herfra i 1894 afgaaede norske Seilskibe forlod Stedet i Ballast.

Af de 105 norske Dampskibe, som i 1894 ankom til Havne i General-konsulatets Distrikt, var 36 befragtede fra Norge, væsentlig med Fiskevarer og Tran, to fra Norge med gamle Jernbaneskiner og andet gammelt Jern til Støbning; (— 10 af de fra Norge ankomne Dampskibe tilhørte den norskspanske Linie, hvis Fart 1 Gang maanedlig paa Italien tog sin Begyndelse med Dampskibet „Glanverns“ Ankomst til Genua 9 Marts; med denne Linies Skibe indførtes, foruden Fiskevarer, tillige gammelt Jern, endel Træmasse og andet Stykgods fra Norge, hvorhos der fra Spanien og Portugal havdes endel Fragt af gamle Jernbaneskiner, Vin og forskelligt Stykgods). Fra England ankom 2 norske Dampere med Jern, 1 med Beg samt 54 med Kulladninger (ved Siden deraf tildels ogsaa med forskellige Slags Metalvarer). Fra Danmark (Aarhus) ankom 1 norsk Dampskib med brugte Jernbaneskiner, fra Sortehavet 6 med Kornladninger, fra Labrador

2 med Klipfisk og endelig fra Florida 1 med Fosfat. Af disse 105 Dampskibe forlod endel af Fiskeskibene Genua med Restladning til andre Steder i Italien, medens de øvrige — paa et Par ganske ubetydelige Vinfragter til Syd-Italien nær — afgik herfra i Ballast. De til Distriktet i 1894 ankomne norske Dampskibes Gjennemsnitsdrægtighed udgjorde 981 Register-Tons og i de foregaaende Aar: i 1885 469 R.T., i 1886 512 R.T., i 1887 438 R.T., i 1888 633 R.T., i 1889 834 R.T., i 1890 683 R.T., i 1891 819 R.T., i 1892 692 R.T. og i 1893 966 R.T. Nettodrægtigheden, der altsaa fremdeles er i Stigende, viser saaledes i de sidste Aar en ganske betydelig Forøgelse, og giver et korrekt Billede af den energiske Foretagsomhed, der i de senere Aar har gjort sig gjældende i de norske Skibsfartsbyer for Bygning og Erhvervelse af tidsmæssige Lastedampere. Forøgelsen er, relativt betragtet, endog adskilligt større end de ovenstaaende Ziffres Udvisende, idet Konsulatopgaverne efter 1ste Oktober 1893 refererer sig til engelsk Maal, og Ommaaling efter nye Regler senere efterhaanden er foregaaet, hvorved mindre Ziffre fremkomme. For nærværende Distrikts Vedkommende er den betydelige Forøgelse væsentlig at tilskrive den tiltagende Kulfart fra England, hvori der er anbragt Dampskibe fra 1 200 R.T. op til omkring 2 000 R.Tons Drægtighed. Fra England ankom der i 1892 18, i 1893 33 og i 1894, som anført, 54 norske Dampskibe med Kulladninger.

Genua besøgtes i 1894 i det hele af følgende Antal italienske og fremmede Fartøier:

		Seilskibe.		Dampskibe.	
		Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ankomne fra	italiensk Flag:	1 738	132 478	1 007	688 430
italienske Havne	fremmed " :	12	5 357	335	385 477
tilsammen		1 750	137 835	1 342	1 073 907
Ankomne fra	italiensk Flag:	383	114 300	389	463 681
andre Lande	fremmed " :	88	22 839	1 533	1 926 622
tilsammen		471	137 139	1 922	2 390 303
Ialt ankomne		2 221	274 974	3 264	3 464 210

Dette Antal med anførte Tonnage fordeler sig saaledes paa de forskellige Nationers Flag:

Italienske	Fartøier:	Antal	af	1 398 889 R.Tons	Drægtighed.
Svenske	—	2	-	1 402	—
Norske	—	94	-	79 867	—
Engelske	—	966	-	1 276 601	—
Franske	—	123	-	70 650	—
Tyske	—	192	-	394 112	—
Østerrigske	—	253	-	203 314	—
Hollandske	—	91	-	154 112	—
Græske	—	111	-	88 226	—
Andre Nationers	—	136	-	72 011	—
tilsammen		Antal 5 485	af	3 739 184 R.Tons	Drægtighed.

Fra 1880 er til Genuas Havn aarlig ankommet:

1880	Seilfartøier	Antal	3 680	af	474 287	Tons	Drægtighed
	Dampskibe	—	1 993	-	1 294 491	—	—
		tilsammen	5 675	af	1 768 778	Tons	Drægtighed
1881	Seilfartøier	Antal	3 448	af	435 378	Tons	Drægtighed
	Dampskibe	—	2 105	-	1 578 766	—	—
		tilsammen	5 553	af	2 014 144	Tons	Drægtighed
1882	Seilfartøier	Antal	3 419	af	393 609	Tons	Drægtighed
	Dampskibe	—	2 309	-	1 861 498	—	—
		tilsammen	5 728	af	2 255 107	Tons	Drægtighed
1883	Seilfartøier	Antal	3 272	af	377 995	Tons	Drægtighed
	Dampskibe	—	2 498	-	2 100 799	—	—
		tilsammen	5 770	af	2 478 794	Tons	Drægtighed
1884	Seilfartøier	Antal	3 592	af	390 755	Tons	Drægtighed
	Dampskibe	—	2 358	-	2 065 018	—	—
		tilsammen	5 950	af	2 455 773	Tons	Drægtighed
1885	Seilfartøier	Antal	3 581	af	438 717	Tons	Drægtighed
	Dampskibe	—	2 709	-	2 403 549	—	—
		tilsammen	6 290	af	2 842 266	Tons	Drægtighed
1886	Seilfartøier	Antal	2 611	af	349 216	Tons	Drægtighed
	Dampskibe	—	2 380	-	2 128 870	—	—
		tilsammen	4 991	af	2 478 086	—	—
1887	Seilfartøier	Antal	2 976	af	341 089	Tons	Drægtighed
	Dampskibe	—	2 817	-	2 612 805	—	—
		tilsammen	5 793	af	2 953 894	Tons	Drægtighed
1888	Seilfartøier	Antal	3 116	af	346 978	Tons	Drægtighed
	Dampskibe	—	2 773	-	2 654 070	—	—
		tilsammen	5 889	af	3 001 048	Tons	Drægtighed
1889	Seilfartøier	Antal	4 493	-	374 398	Tons	Drægtighed
	Dampskibe	—	2 996	-	2 853 382	—	—
		tilsammen	7 489	af	3 227 780	Tons	Drægtighed
1890	Seilfartøier	Antal	4 275	af	432 535	Tons	Drægtighed
	Dampskibe	—	3 088	-	2 961 077	—	—
		tilsammen	7 363	af	3 393 612	Tons	Drægtighed
1891	Seilfartøier	Antal	3 088	af	337 508	Tons	Drægtighed
	Dampskibe	—	2 888	-	2 769 401	—	—
		tilsammen	5 976	af	3 106 909	Tons	Drægtighed

1892	Seilfartøier	Antal 3 367	af 342 319	Tons	Drægtighed
	Dampskibe	Antal 3 103	- 2 871 819	—	—
	tilsammen	6 470	af 3 214 138	Tons	Drægtighed
1893	Seilfartøier	Antal 2 481	af 264 413	Tons	Drægtighed
	Dampskibe	— 3 145	- 3 410 984	—	—
	tilsammen	5 626	- 3 675 397	Tons	Drægtighed
1894	Seilfartøier	Antal 2 221	af 274 974	Tons	Drægtighed
	Dampskibe	— 3 264	- 3 464 210	—	—
	tilsammen	5 485	af 3 739 184	Tons	Drægtighed

Sit høieste Punkt naaede det samlede Antal af de ankomne Skibe i 1889. efter hvilken Tid det er gaaet nedad med henved 27 %. Nedgangen falder imidlertid udelukkende paa Seilfartøierne, medens Dampskibenes Antal er gaaet jævnt fremad. Hvad angaar den samlede Tonnage, saa er denne stegen ikke ubetydeligt og ligesaa Gjennemsnittsdrægtigheden, hvilken udgjorde:

for Seilskibe i 1889 83 Reg.-Tons, i 1894 124 Reg.-Tons,
 - Dampskibe i 1889 953 — i 1894 1061 —

Italienske Skibe ankom i 1880 til Genua i et Antal af 4 271 med en Tonnage af 979 967 Reg.-Tons og i 1894 i et Antal af 3 517 med en samlet Drægtighed af 1 398 889 Reg.-Tons Drægtighed, hvoraf Dampskibe i 1880 Antal 901 af Drægtighed 605 334 Reg.-Tons og i 1894 Antal 1 396 af Drægtighed 1 152 111 Reg.-Tons. De betydeligste italienske Dampskibsselskaber ere „Navigazione Generale Italiana“ (tidligere Florio e Rubattino), der underholder Fart paa Middelhavet, det sorte Hav, Indien, Østasien samt Sydamerika og „La Veloce“, der underholder Fart mellem Genua og Sydamerika. Det er selvfølgelig disse tvende Selskaber med deres talrige Flaade, der i væsentligst Grad have bidraget til de sidste Aars høie Ziffre for Besøget af italienske Dampskibe i Genua.

Engelske Fartøier besøgte Havnen i 1880 i et Antal af 607 af Drægtighed 505 960 Reg.-Tons og i 1894 i et Antal af 966 af 1 276 601 Reg.-Tons, altsaa med over fordoblet samlet Tonnage.

Frankriges Skibsfart paa Genua befinder sig fremdeles i Tilbagang. Det høieste Antal Fartøier naaedes i 1873, da der ankom 673 Fartøier (Seilfartøier og Dampskibe) af 523 616 Reg.-Tons Drægtighed, medens dette Antal nu er gaaet ned til 123 Fartøier af 70 650 Reg.-Tons Drægtighed.

I samme Periode, hvori den franske Skibsfart paa Genua er gaaet saa stærkt tilbage, er Besøget af tyske Skibe gaaet rask fremad. Medens der saaledes i 1880 alene ankom 57 tyske Seil- og Dampskibe, blev Genua i de sidstforløbne 5 Aar anløbet af følgende Antal tyske Fartøier:

1890: 137 af 202 636 Reg.-Tons, i 1891: 103 af 181 090 Reg.-Tons,
 1892: 144 - 452 974 — i 1893: 175 - 338 821 —
 og i 1894: 192 - 394 112 —.

Det er i Særdeleshed siden Igangsættelsen af Norddeutscher Lloyds Fart paa Østasien og Australien, at den tyske Skibsfarts Tiltagen paa Genua

daterer sig. Foruden disse to Linier, hvis Udgangspunkt er Bremerhafen, underholder Norddeutscher Lloyd tillige en Linie mellem Genua og New-York. I samtlige disse Ruter er der anbragt store Dampskibe med fortrinlige Passagerbekvemmeligheder. Et andet Dampskibsselskab „Hamburger-Packet-Dampfschiffsgesellschaft“ underholder ogsaa Fart mellem Genua og New-York. Concurrencen mellem disse Selskaber var i den første Tid meget skarp, men der er nu istandbragt en Overenskomst mellem Kompagnierne med Vedtagelse af lige Tariffer samt en ligeligere Fordeling af Afgangsdagene og det til Befordring modtagne Gods. Endelig anløbes Genua regelmæssigt af den saakaldte Sloman-Linie, der med Hamburg som Udgangspunkt underholder Godstrafik paa Middelhavslandene.

Af østerrikske Fartøier, hvoraf der indtil 1891 kun ankom ganske faa (1891 19 af 12 300 Reg.-Tons) er Besøget i de senere Aar tiltaget ganske betydeligt. 1893 170 Fartøier af 162 267 Reg.-Tons og 1894 253. af 203 314 Reg.-Tons.

Den græske Skibsfart paa Genua har været meget vexlende, men har nu fra 1886, da Stedet alene besøgte af 19 Fartøier af 7 761 Reg.-Tons, jævnt hævet sig indtil forrige Aars Antal, 111 Fartøier af tilsammen 88 226 Tons Drægtighed.

Forholdet mellem Seil og Damp, forsaavidt angaar Skibsfarten paa Genua, vil findes belyst ved de ovenfor indtagne Ziffre over den samlede Skibsfart paa Stedet i hvert af Aarene fra 1880 til 1894.

De Befragtninger, som vare Dampskibe i 1894 havde paa Genua, vare, som ovenfor anført, følgende:

Kulfragter fra England. Disse Fragter, der i de sidst forløbne Aar havde lidt en betydelig Nedgang, have i 1894 været end yderligere reducerede. De steg vistnok, væsentlig i den i første Del af Aaret, op til 7 shilling pr. Ton, ja endog til 7 sh. 9 d., men de gik derefter atter stadig nedad og have endog i enkelte Tilfælde været lige nede i 4 sh. 5 d.

For gamle Skinner og Jern til Støbning fra England betaltes en Fragt af 8 sh. 3 d.

For Beg fra England 8 sh.

For brugte Jernbaneskiner fra Danmark 7 sh. 6 d.

— — — — — Sverige 10 sh.

— — — — — Norge 8 sh. 3 d.

— Træmasse fra Norge (som Stykgodsfragt) 22 sh. 6 d.

— Korn fra Sortehavet (pr. 1 015 Kilogr. 11½—12½ fr.

— Fosfat fra Florida 18 sh.

Fiskefrakterne fra Norge have for det meste været bestemte i rund Sum og lade sig derfor vanskeligt opgive i Rate pr. Vog eller Ton. I enkelte Tilfælde have de dog været stipulerede pr. Ton og have da udgjort omkring 60 Lire pr. 1 000 Kilogr. Stokfisk og 30 Lire for Klipfisk (fra Christiansund i Almindelighed 35 Lire). Tran 5 Lire pr. Tønde. For Finmarksfisk har været fastsat Fr. 1,25 pr. Vog.

For Sukker i Sække fra Dunkerque har været betalt en Fragt af 10 Lire pr. 1 000 Kilogr.

Maanedsbefragtninger inden Italien eller Middelhavet har i 1894 ikke været seet i Genuas Generalkonsulats Distrikt, hvortil Aarsagen fremdeles ere de i forrige Aarsberetning forklarede Omstændigheder. Forøvrigt ankom fra Lande udenfor Middelhavet hertil i 1894 tre norske Dampskibe i Maanedsfragt, nemlig to fra Labrador (med Fisk)

af mellem 400 og 500 Tons Drægtighed, hvilke havde en Maanedsfraagt af 500 og 480 £, samt et fra England (med Kul og Jern), der havde en Fraagt af 300 £ pr Maaned.

Af Fragter for Seilfartøier kan nævnes.

Planker fra Nordmaling 55 Francs pr. Standard.

Klipfisk fra Labrador 2 sh. 3 d pr. Kvintal (100 Kilogr.)

Log wood fra Belize 28 sh. 9 d — 30 sh. pr 1015 Kilogr.

Harpix fra Savannah 2 sh. 8 d pr. Tønde.

Fustic — — 28 sh. { pr. Ton.

Logwood — — 31 sh. }

Fra Genua og de andre Havne i Distriktet erholdt vore Skibe i forrige Aar ingen Fragter. Genua spiller sin største Rolle som Indførselshavn, og det lønner sig derfor i Almindelighed ikke for vore Fartøier at blive liggende her og vente paa de tilfældige Frægter, som muligens kunde opnaaes.

Over de Dampskibsselskaber, som underholde fast Rute paa Genua, indeholdt forrige Aarsberetning en fuldstændig Fortegnelse med Opgave over Liniernes herværende Agenter. Skjønt Genuas Betydning for den internationale Samfærdsel fremdeles er i Stigende, og det saaledes kunde være af Interesse fremdeles at optage disse Meddelelser i Aarsberetningerne, antages det dog for nærværende tilstrækkeligt at henvise til forrige Aarsrapport, idet der ingen væsentlig Forandring er indtraadt i Løbet af det sidste Aar.

Ligeledes indeholdt forrige Aarsberetning en detailleret Opgave over de hersteds etablerede Havneekutymer for Losning og Lastning. Da heller ikke heri er indtraadt nogen Forandring, henvises i saa Henseende til de i forrige Aar anførte Data.

Med Hensyn til Afgifterne, hvilke altid spille en fremtrædende Rolle, har Generalkonsulatet troet det nyttigt her at indtage det væsentligste af, hvad et Fartøi vil have at betale:

Havneafgifterne udgjøre:

Dampskibe ankommende { for hvert Anløb . . .	Lire 1.00 pr. Reg. Ton		
fra fremmede Lande { Abonnement for 12 Mdr. — 4.00 - —			
Dampskibe, ankommende { for hvert Anløb . . .	— 0.50 - —		
fra italienske Havne { Abonnement for 12 Mdr. — 2.00 - —			
Seilskibe, ankommende fra Havne { fra 1 til 100 Tons — 0.50 - —			
udenfor Middelhavet { over 100 Tons . — 0.80 - —			
Seilskibe, ankommende fra frem- { fra 1 til 100 Tons — 0.50 - —			
mede Lande ved Middelhavet { over 100 Tons . — 0.60 - —			
	Abonnement for 12 Mdr. — 0.80 - —		
Seilskibe, ankommende { fra 1 til 50 Tons . . . — 0.20 - —			
fra italiensk Havn { - 51 - 100 — . . . — 0.40 - —			
	101 og derover . . . — 0.70 - —		

Naar Havneafgift er erlagt i én Havn, kan Fortøiet frit anløbe andre italienske Havne uden at erlægge ny Havneafgift i et Tidsrum af 4 Maaneder. Et Fartøi, som kun lossrer Varer, hvis samlede Vægt udgjør en Tiendedel ($\frac{1}{10}$) eller derunder af dets Tonnage, betaler alene $\frac{1}{4}$ af den almindelige Havneafgift. Samtlige disse Havne-Afgifter tilfalder Staten, der er Eier af alle Rigets Havne. Hverken af Fartøier eller af Varer er der nogen kommunal Afgift at erlægge til Bestridelse af det lokale Havnevæsen, Brygge-Anlæg eller desligen.

Ballast koster: almindelig Grusballast Lire 2 25 pr. Ton; Stenballast 3 à 4 Lire pr. Ton.

Vand koster: 4 Lire pr. 1 000 Liter, naar det tages fra Vandbaadene, og 1 Lire pr. 1 000 Liter, naar det tages fra Vandledningen.

Vagthold mod Ildsvaade 3 Lire pr. Nat.

Fortøinings-Omkostninger vil for et Dampskib paa circa 1 000 Tons (Register) dreie sig om 50 Lire.

I sidste Aarsberetning var indtaget endel Beregninger over forskellige Fartøjers almindeligste Udgifter her i Genua, hvortil henvises.

Ved Siden af de forrige Aarsberetning indtagne, ovenfor omhandlede Kutymmer gjælder ogsaa endel særegne Bestemmelser ligeoverfor Told- og Havnevæsenet, hvis Iagttagelse er af største Vigtighed for de hertil ankomende Fartøier, og hvoraf Generalkonsulatet derfor har troet det af Nytte at hidsætte et kort Uddrag.

Manifesterne over Ladningen og medhavende Skibsforraad maa være i fuldkommen Orden samt være undertegnede af Skibets Kaptein ved Ankomsten til Havnen, idet nemlig Toldvæsenets Funktionærer, som komme ombord umiddelbart, efterat Praktika er erholdt, ikke tillade nogen Forandring i de nævnte Dokumenter.

Særlig Opmærksomhed bør altid være henvendt paa nøiagtig Angivelse af de medhavende Forraad af Tobak, Cigarer, Cigaretter, Salt, Sukker, Kaffe, The og alkoholholdige Drikkevarer. Disse Varer ville paa det nøiagtigste blive undersøgte, og det er da af yderste Vigtighed, at Vægten eller det opgivne Antal Flasker stemmer med Manifestets Angivelser.

Naar denne Undersøgelse er foretagen, udleveres der et mindre Forraad af nævnte Varer til Brug under Skibets Henliggen i Havnen, medens det øvrige bliver indlagt i et særskilt Rum, der forsegles. Med Hensyn til Tobak, Cigarer, Cigaretter og Salt gjælder derhos den eiendommelige Regel, at det udleverede Kvantum maa være konsumeret inden 48 Timer efter dets Udleverelse. Forbruget deraf maa derhos i ethvert Fald foregaa ombord. I Tilfælde, hvor noget af disse Varer enten føres iland eller ved fornyet Undersøgelse ombord findes uforbrugt efter 48 Timers Forløb, rammes Vedkommende af Mulkt som for Smugling. Fornyet Undersøgelse ombord af Toldvæsenets Funktionærer kan alene finde Sted efter betimelig Underretning derom til Konsulatet.

Bøderne for Tobaks Contraband i Italien er ved Lov af 15de Juni 1865, No. 2 396, fastsatte til:

- a. en fast Mulkt af 51 Lire for hvert Tilfælde og
- b. en progressiv Mulkt, der afhænger af det smuglede Kvantum og som udgjør 20—60 Lire for hvert Kilogram eller Del deraf. (Naar ikke graverende Omstændigheder ere tilstede, fastsættes dog altid den progressive Del af Bøderne til 20 Lire for hvert Kilogram, saaledes at Mulkten for de heromhandlede Tilfælde i Almindelighed kan siges at være 71 Lire).

Efter Havne-Reglementet er det ikke tilladt at bruge andet Lys ombord paa de i Havnen henliggende Fartøier end Olielamper (og elektrisk Belysning). Bart Lys maa ikke benyttes. Al Ild skal være slukket Kl. 8 Aften.

Dog kan man ved at antage en Vagtmand fra Havnekapitaneriet (mod oven-
anførte Afgift) undgaa at befølge disse strenge Regler.

Skibs-Hunde maa ikke være løse ombord. Specielt paasees dette meget
strengt for Fartøier, der ligge ved Kai.

II.

Handelsbevægelsen til og fra Genua har i 1894, sammenlignet med de
foregaaende Aar stillet sig saaledes:

Indførsel og Udførsel opgivet efter Vægt:

	1885 Tons	1886 Tons	1887 Tons	1888 Tons	1889 Tons
Indførsel . . .	1 817 502	1 850 682	2 074 601	2 003 342	2 209 107
Udførsel . . .	112 561	141 180	115 061	61 858	79 794
	1890 Tons	1891 Tons	1892 Tons	1893 Tons	1894 Tons
Indførsel . . .	2 365 173	2 150 480	2 330 359	2 303 466	2 022 375
Udførsel . . .	115 171	115 372	448 589	121 236	134 095

Indførsel og Udførsel opgivet efter Værdi (Lire).

	1885	1886	1887	1888
Indførsel	391 645 875	340 706 525	376 415 690	303 287 040
Udførsel	82 929 125	98 198 183	79 572 755	67 932 752
	1889	1890	1891	
Indførsel		384 372 789	400 282 548	387 560 711
Udførsel		87 242 091	90 660 869	89 760 440
	1892	1893	1894	
Indførsel	367 672 657	382 870 845	362 637 170	
Udførsel	102 727 667	114 774 118	139 401 807	

De forenede Rigers Handel paa Genua har, som i de tidligere Aar,
fremdeles omfattet de tre Hovedartikler Jern, Træ og tørrede Fiskevarer.
Noget væsentligt nyt er ikke tilkommet i 1894, og Generalkonsulatet har
derfor troet til Undgaaelse af vidtløftige Gjentagelser, med Hensyn til Han-
delens Karakter at burde henvise til den i de foregaaende Aar (specielt
Indberetningerne for 1890, 1891 og 1892) indeholdte udtømmende Drøftelse
af de forskjellige Handelsspørgsmaal.

Jern og Staal. Det er fremdeles forbundet med den største Vanske-
lighed at erholde oplyst Omfanget af det hertil indførte svenske Jern og
Staal, idet denne Vare ankommer hertil under engelsk og tysk Flag og
saaledes i Almindelighed i Toldvæsenets Opgaver bliver opført som ind-
ført fra England og Tyskland. Alene de Partier, som ere sendte hertil med
direkte Konnossement, ere i Toldvæsenets Statistik anført som svensk Ind-
førsel. Dette udgjorde i 1894 263 583 Kilogr. Ved nøiagtigst mulig
Gjennemgaaelse af de i Handelstidenderne offentliggjorte Manifeste synes
dog Indførselen at have været betydelig større end dette Tal. Overslagsvis
antages der i det hele at have været importeret

	omkring 1 500 000 Kilogr.	svensk Jern
og	— 500 000 —	„ Staal.
	tilsammen 2 000 000 Kilogr.	

Indførselen af svenskt Jern og Staal var i de foregaaende Aar overslagsvis:

1887:	1 425 000 Kg.
1888.	970 000 „
1889;	2 100 000 „
1890:	1 900 000 „
1891:	1 748 000 „
1892:	2 246 000 „
1893:	2 800 000 „
1894:	2 000 000 „

Grundpriserne for de forskellige Sorter Jern have, sammenlignet med de foregaaende Aar, været noterede saaledes (i Lire italiane):

		Massiaux.	
	1892	1893	1894
Svenskt	L. 13.00	L. 16.00	L. 15.50
Engelskt	- 11.00	- 14.00	- 14.00
Tyskt	- 12.00	- 15.50	- 15.00

		Billetes.	
	1892.	1893.	1894.
Svenskt	L. 15.00	L. 18.50	L. 18.50
Engelskt	- 12.00	- 15.00	- 15.00
Tyskt	- 13.00	- 16.50	- 16.50

		Barres.	
	1892.	1893.	1894.
Svenskt	L. 11.00	L. 23 50	L. 20.50
Engelskt	- 16.00	- 18.50	- 17.50
Tyskt	- 16.50	- 19.00	- 18.50

alt pr. 100 Kilogram c. i. f. Genua. Der viser sig altsaa i foregaaende Aar et Prisfald fra 1893; men til den rette Bedømmelse heraf maa dog tages i Betragtning Agioens betydelige Nedgang fra 1893 (hvorom nærmere nedenfor under Afsnittet om Pengevæsen).

Af brugte Jernbaneskiner og andet gammelt Jern som Raamateriale for Jernstøberierne indførtes der i 1894

fra Sverige	1 889 475 Kilogr.
„ Norge	2 315 000 —

(Importen var i de foregaaende Aar: fra Sverige i 1891 6 400 Tons, 1892 6 629 Tons, 1893 8 700 Tons; fra Norge i 1893 2 012 Tons).

Fra England udførtes i 1893	27 634 Tons
„ i 1894	18 057 —
„ Tyskland — i 1893	885 —
„ i 1894	7 368 —

Priserne paa gamle Jernbaneskiner have, sammenlignet med de foregaaende Aar, været noterede saaledes:

	Jernskinner.			Staalskiner.		
	1892	1893	1894.	1892.	1893.	1894.
Double headed . . .	60 sh.	61 sh.	60 sh.	56 sh.	57 sh.	56 sh.
Bull headed	59 sh.	60 sh.	59 sh.	55 sh.	56 sh.	55 sh.
Bridge	55 sh.	56 sh.	55 sh.	53 sh.	54 sh.	53 sh.
Barlow	51 sh.	52 sh.	51 sh.	45 sh.	46 sh.	45 sh.

pr. Ton c. i. f. Genua.

Forat indgaa og toldbehandles som Raamateriale — 1 Lira pr. 100 Kilogr. — maa de brugte Skinner være opskaarne i Stykker, saa at de derved ere gjorte ubrugelige som Jernbaneskiner. Denne Forføining er dog ikke nødvendig for Skinner, der ere bestemte til Jernstøberier, som arbeide under Toldvæsenets Opsigt.

Agenter i Jern: John Arfwedson, Varvelli, Justin & Rasche, J. G. Ziliken, Hermann Braun, Ingeniør Giuseppe Poggi, Gio Batta Valle, samtlige i Genua, Luigi i Sampierdarena (nær ved Genua).

Hesteskosøm. Indførselen heraf var, sammenlignet med de foregaaende Aar:

	1886	1887	1888	1889	1890
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Svensk Vare	[Opgave mangler]		40 000	60 000	130 000
Norsk Vare	40 000	56 000	32 000	50 000	50 500

	1891.	1892.	1893.	1894.
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Svensk Vare	176 000	290 000	250 000	207 105
Norsk Vare	35 000	11 000	4 000	9 000

Indførselen af denne Vare i Italien har fremdeles at bestaa den allerstærkeste Konkurrence, dels fra Tyskland, Østerrige og Schweitz, dels fra de i de senere Aar anlagte indenlandske italienske Fabrikker. Uagtet den italienske Vare kan leveres ca. 20 Lire billigere pr. 100 Kilogram, sælges dog endnu skandinavisk Søm, hvilket paa en særdeles fordelagtig Maade taler for dens fremragende Kvalitet. Indførselen af svensk Hesteskosøm synes endog i 1ste Kvartal af 1895 at være i nogen Opgang. Priserne paa skandinavisk Hesteskosøm variere, alt efter Numrenes og Partiernes Størrelse, fra 54 til 107 Lire pr. 100 Kilogram, Varen ufortoldet.

Trælast. Der har i de sidste Aar været indført:

	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
	Kub. M.	Kub. M.	Kub. M.	Kub. M.	Kub. M.	Kub. M.	Kub. M.
Svensk	9 000	9 300	4 900	5 579	2 214	5 662	3 700
Norsk	—	—	—	—	—	—	632
Østerrigsk	6 000	5 200	4 850	7 460	10 348	18 641	11 030
Nordamerikansk	14 600	22 000	45 600	22 969	27 940	38 897	32 500
	29 600	36 500	55 350	36 008	40 502	63 200	47 862

Det hertil ankomne svenske Træ har væsentlig været af Dimension 3×9 og har været betalt med 250—260 Fr. (Guld) pr. Standard*) cif. Genua. 3×8 har været betalt med Fr. 200—210 pr. Standard (cif). Det norske Træ var 3×9 og betaltes med 250 Fr. (Guld) cif. Genua. Fra Magasinerne sælges svenskt og norsk Træ af Dimension 3×9 i Almindelighed for L. 1.15—1.20 pr. løbende Meter, Dimension 3×8 for L. 1.02—1.07 pr. løbende Meter. Detailprisen for Pitch-pine opgives at være 62—64 Lire pr. Cubik Meter.

Fra Norge sendtes i 1894 et Parti af 10 Standard høvlede og pløiede Bord til Prøve. Det var Forudsætningen, at de skulde finde Anvendelse til Gulve og Panelinger, men Afsætningen har desværre vist sig meget vanskelig. Til Gulve bruges hersteds mest veneziansk Cement-Mosaik, der ser meget godt ud og derhos har den store Fordel i den varme Aarstid at holde Værelserne kølige. De ere tillige meget lette at holde rene. Men paa den anden Side have de den store Ulempe om Vinteren at give megen Kulde fra sig, saa man her i en i de nordiske Lande ukjendt Udstrækning er nødsaget til at beskytte sig med Gulvtæpper. Denne sidste Omstændighed skulde synes at tale for successiv Indførelse af Trægulve, hvilke man efterhaanden ser mer og mer anvendt i nyere Huse. Da imidlertid Gulvmaling her er en saagodtsom ukjendt Ting, vælges til Materiale næsten udelukkende haardt Træ, og man ser Grantræ kun anvendt i meget tarvelige Lokaler. Da de ikke males, have de en temmelig begrændset Varighed og se efter kort Tid ikke godt ud, da de snart forvittres og opflises. Heller ikke til Panelinger have de kunnet finde Anvendelse, da saadanne bruges meget lidet og under enhver Omstændighed alene i elegantere Lokaler, hvor finere og haardere Træsorter gives Fortrinet. Man var ved Fremsendelsen af den omhandlede Prøve vistnok opmærksom paa disse Omstændigheder, men troede dog, at Varen kunde finde ialfald nogen Anvendelse. Uheldigvis har Resultatet givet en fornyet Prøve paa Vanskeligheden ved her i Italien at indføre noget nyt paa Bygningsvæsenets Omraade.

Trælast-Importører 1) Fratelli Feltrinelli i Sampierdarena nær ved Genua (paa Vestsiden), 2) Andrea Sanguinetti, via del Rivale 18, Genua, 3) Zanotti & Forni, Via Luccoli 20, Genua, 4) Antonio Barabino & Figlio i Bolzaneto, 5) Vincenzo Borzone, Genua. Agenter i Trævarer: John Arfwedson, via al Ponte reale 2, Oscar Goetzlof, Piazza Pelliceria 5, G. O. Torre & Co., via dei Greci 2, Genua.

Træmasse. Det er først i de sidste 9—10 Aar, at Importen af Træmasse i Italien har vundet nogen egentlig Betydning. Siden 1886 har Indførselen udgjort:

	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Mekanisk	7 097	5 311	4 417	4 715	8 922
Chemisk	1 794	3 282	3 989	6 478	4 040
	1891.	1892.	1893.	1894.	
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	
Mekanisk	7 028	4 752	3 860	3 476	
Chemisk	5 070	7 449	8 094	9 349	

*) 1 Standard opgives at være = Cub. M. 468.

Som det vil sees, er den samlede Indførsel fra 1893 til 1894 steget med 871 Tons. Stigningen falder dog kun paa Cellulosen, hvoraf der i 1894 indførtes 1 255 Tons mere end i det foregaaende Aar, medens Indførselen af mekanisk Træmasse gik nedad med 384 Tons.

Indførselen var i de sidste 4 Aar saaledes fordelt mellem de forskellige Lande:

Fra	1891 Tons	1892 Tons	1893 Tons	1894 Tons
Østerrige	6 145	7 770	7 830	8 518
Tyskland	1 953	1 719	2 019	2 465
Schweiz	2 500	2 131	1 940	1 562
Sverige og Norge	1 500	581	165	280
	12 098	12 201	11 954	12 825

At opgive de almindelige Priser paa denne Artikel er yderst vanskeligt paa Grund af den ujevne Klassifikation. Da den største Afsætning og det betydeligste Forbrug deraf foregaar i Milano og Omegn, har Generalkonsulatet henvendt sig til det derværende Handelsmuseum gennem Vicekonsulen paa Stedet, der indberetter, at Priserne er faldende, idet der i de to sidste Aar har været noteret:

	1893.	1894.
Cellulose, 1ste Kvalitet, . . .	35—59 Lire	44—48 Lire
— 2den — . . .	28—35 „	27—33 „
Mekanisk Træmasse . . .	15—24 „	14—20 „

alt pr. 100 Kilogram, Varen leveret franco Milano.

Fiskevarer: Den samlede Indførsel af norske tørrede Fiskevarer til Genua har i 1894 udgjort:

a. Stokfisk . .	2 595 785 kg.
b. Klipfisk . .	1 186 615 -

tilsaammen 3 782 400 kg.

Heraf indførtes i norske Dampskibe .	2 724 650 kg.
i fremmede — .	1 057 750 „

3 782 400 kg.

Til Sammenligning med de foregaaende Aar hidsættes følgende Ziffre:

	Stokfisk.	Klipfisk.	Tilsammen.
1886 . . .	2 482 520 Kg.	1 323 555 Kg.	3 806 075 Kg.
1887 . . .	2 128 484 „	1 175 600 „	3 304 084 „
1888 . . .	3 152 970 „	2 140 625 „	5 293 595 „
1889 . . .	3 039 198 „	1 709 410 „	4 748 608 „
1890 . . .	2 753 352 „	1 890 447 „	4 643 799 „
1891 . . .	1 386 608 „	1 152 731 „	2 539 339 „
1892 . . .	2 349 090 „	1 185 413 „	3 534 503 „
1893 . . .	2 816 976 „	792 815 „	3 609 791 „
1894 . . .	2 595 785 „	1 186 615 „	3 782 400 „

Naar Indførselen til Genua i det sidste Aar ikke viser høiere Ziffre end et Middelsaar, fortjener det at paapeges, at Fiskevarerne for nogle Aar tilbage i adskillig større Udstrækning, end for Tiden er Tilfældet, udlossedes og lagredes hersteds for siden at disponeres til andre italienske Steder, medens den direkte Forsendelse til de øvrige Importsteder i den senere Tid synes at være i Tiltagende.

Engrospriserne fra Genuas Magasiner for vore Fiskevarer efter de forskellige Sorteringer, sammenlignet med Priserne for Fisk fra andre Lande, stillede sig i Aarets Løb saaledes:

	Fin	Finmarks-	Norsk		Islands-	
	Vestre.	Hollandais.	fisk.	Klipfisk.	Labrador.	fisk.
	Lire.	Lire.	Lire.	Lire.	Lire.	Lire.
Januar . .	100	75	72—75	—	47	55
Februar . .	100	50	69	—	42	53
Marts . .	100	80	73	—	39	50
April . .	100	80	72	—	39	49
Mai . . .	96	73	75	—	—	45
Juni . . .	95	80	69	—	—	50
Juli . . .	95	80	65	50—52	—	50
August . .	83	62	65	48	—	50
September .	82	62	70	47	—	55
Oktober . .	88	—	72	—	55	58
November .	85	—	70	55	49	55
December .	89	—	74	52	50	47

Samtlige disse Priser er for 100 Kilogram, Varen ufortoldet. Betalingen er selvfølgelig forudsat i italienske Papirpenge, angaaende hvis Kurs henvises til Afsnittet om Pengevæsen.

Som allerede i tidligere Indberetninger berørt, er der i den norske Fiskehandel her paa Pladsen i de senere Aar foregaaet en ikke ubetydelig Forandring, idet den udviklede regelmæssige Forbindelse mellem de norske Udførselshavne og Hamburg og Hull efterhaanden har lettet Forsendelsen af mindre Partier med Omladning paa de nævnte Steder for Middelhavshavnene. Endyderligere er Detailforsendelsen forøget gennem den i 1894 igangsatte norsk-spanske Dampskibslinie, der har optaget Genua som fast Anløbssted én Gang maanedlig.

Medens der i Fiskehandelen mellem Norge og Genua tidligere alene deltog et forholdsvis begrænset Antal større Huse paa begge Sider, har den lettere Forsendelse af mindre Partier havt tilfølgende en betydelig Udvidelse saavel af de norske Exportørers, som af de italienske Importørers Antal. I det forløbne Aar sees endog Partier af ikke meget betydelig Størrelse at være forhandlet direkte fra Fiskeværerne uden at have passeret de almindelig norske Udførselshavnens Handelsmænd.

Handelen med en Vare, hvis Sortering er saa specificeret, og hvis Bedømmelse derfor kan være underkastet saa forskellig Opfatning, er i og for sig ikke let og kræver stort Kjendskab baade til Markedet og til de der optrædende Kjøbere, og det har derfor ikke kunnet undgaaes, at den senere Tids detaillerede Forsendelse har medført endel Differenter, hvilke det dog hidtil har lykkets at ordne uden at der, saavidt Generalkonsulatet bekjendt, er opstaaet noget betydeligere Tab for de norske Exportører, der i den senere Tid have begyndt at hidsende Varer.

Det turde dog — med de her forklarede, i det sidste indtrufne Ulemper for Øie — være at tilraade nye Exportører, forinden Forretningsforbindelser herpaa Pladsen afsluttes, i noget større Udstrækning, end hidtil, paa Forhaand at søge indhentet paalidelige Personaloplysninger, hvortil Generalkonsulatet til enhver Tid vil staa til Tjeneste.

Den samlede Indførsel af tørrede Fiskevarer var ifjor omtrent af samme Størrelse som i det foregaaende Aar. Der indførtes saaledes:

fra Norge	3 782 400 Kg.
- Labrador	3 931 769 „
- Frankrige	94 056 „
- Island	525 992 „
- Andre Lande	153 900 „

Tilsammen 8 387 217 Kg.

Røgesild. Heller ikke i 1894 var Indførselen heraf fra Norge betydelig. Efter de foreliggende statistiske Opgaver skulde der være ankommet 540 Kasser (eller Tønder). Et Par Forsendelser, der udlossedes i 1ste Halvaar, vare blevne saa stærkt belagte med Mug, at Varen her var usalgbar. Et af Partierne blev derfor sendt tilbage, medens af det andet Parti samtlige Kasser bleve aabnede, hver Fisk udtagen og afgneden med Olie og derpaa atter indlagt. Dette Parti blev, efter hvad der er opgivet, af den herværende Importør expederet til Syd-Italien. Hvorvidt den foretagne Behandling har været tilstrækkelig til at sikre Varen mod nyt Mugbelæg, er ikke bekjendt. Naar undtages disse to Partier, der saa ud til at have været smuk Vare, men formentlig har været for lindsaltet, roses den norske Røgesild som meget god, men den engelske Røgesild, der er af ringere Kvalitet og derhos mindre af Volum, falder adskilligt billigere og har derfor lettere for at vinde Afsætning i Detail. 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 de bratte Temperaturovergange sees ofte at medføre hastige Prisfald.

Efter hvad der er Generalkonsulatet meddelt, sker der dog fra Detailhandlerne hyppig Forespørgsel efter norsk Røgesild, og det er ikke usandsynligt, at den kunde vinde et Marked her, naar vore Exportører bleve mere fortrolige med Forholdene, specielt Klimatets Indflydelse paa Varen. Røgesilden bør vistnok aldrig sendes hertil hverken i selve den varme Aarstid eller henimod sammes Begyndelse. Erfarne Mænd have udtalt, at Begyndelsen af November er den rette Tid, specielt for større Partier, der kunne blive henliggende nogen Tid paa Lager. Som oplyst i foregaaende Aarsberetning, ankommer nu den største Del Røgesild fra Norge nedlagt i Kasser. Hvorvidt denne Pakningsmaade er praktisk, er ikke ganske let at afgjøre, men flere Handlende hersteds have udtalt sig stærkt derfor, idet de have tilføjet, at Smaakasser paa omtrent 50 Stykker vel tilberedte norske Røgesild skulde være en Vare, der særdeles let skulde kunne afsættes til Detailhandlerne.

Hvad angaar den projekterede Indførsel af frossen fersk Fisk fra Norge, saa stiller fremdeles den herværende Mangel paa Fryse-Etablissementer en afgjørende Hindring iveien derfor. Der er ogsaa i foregaaende Aar pleiet Underhandlinger derom og denne Gang endog med et særdeles

kapitalstærkt Genua-Hus, der med stort Initiativ for Forretninger i det hele undersøgte Sagen paa det grundigste. At faa disponeret et større Parti, ankommet hertil med Dampskib, paa faa Dage, ansaaes ikke for gjørligt. Der var endog fremsat den Tanke, at det hertil ankomende, med Frysemaskiner forsynede Dampskib skulde blive henliggende her under Varens Omsætning, saa at det altsaa paa denne Maade skulde kunne afhjælpe den omhandlede Mangel paa Fryseri iland, men et Parti af Størrelse som paa-tænkt antoges ikke at kunne afsættes saa hurtigt, at det kunde svare Regning, at holde Dampskibet liggende her under Omsætningen.

De saaledes førte Forhandlinger have endmere tjent til at styrke den af Generalkonsulatet tidligere udtalte Formening, at den praktiske Maade at løse Spørgsmaalet om Indførelse af frossen fersk Fisk til Nord-Italien vil være at lade den komme fra Depôtet i Hamburg pr. Jernbane i Wagoner med Fryse-Apparater. Paa denne Maade vilde man undgaa Risikoen ved at kaste en for stor Masse af Varen ind paa Markedet paa én Gang, og man vilde kunne betjene sig af det i Milano indrettede Fryse-Etablissement som Depôt dersteds.

At søværts Indførsel af større Partier over Genua vil være det rationelt rigtige, naar denne By engang er kommen saa langt som til at indrette et Fryse-Etablissement, er paa den anden Side selvfølgelig, og det turde under enhver Henseende ansees særdeles heldigt, at de omhandlede Forhandlinger have været førte i forrige Aar, da de utvivlsomt have tjent til at henlede flere Forretningsmænds Opmærksomhed paa Nyttens og Nødvendigheden af Indretning af et Etablissement for Opbevaring af ferske Fødevarer.

Der ankom sidste Vinter til en herværende Forretningsmand en Prøveforsendelse af frossen Fisk fra Depôtet i Hamburg, hvilken, efter hvad Generalkonsulatet har havt Anledning til at erfare, var særdeles god Vare og blev almindelig rost.

Torskelevertran. Indførselen af norsk Torskelevertran var i de sidste Aar, 1888: 816 Tdr., 1889: 815 Tdr., 1890: 2 113 Tdr., 1891: 1200 Tdr., 1892: 1 307 Tdr., 1893: 1 927 Tdr., 1894: 2 503 Tdr.

Middel-Priserne opgives at have været følgende:

- a. extra fin, hvid, i Blikbeholdere med Trækasse 125 L. (1893 109 L.)
 - b. lys i Træfustage 75 L. (1893 1/2 L.)
 - c. brun 70 L. (1893 70 L.)
- franco bordo Genua, 3% Svinding, 3 Mdrs. Accept.

I Aarets Løb var Efterspørgselen ofte temmelig stor, hvilket havde tilfølgende, at Priserne af og til gik meget høit op. Der forsikres saaledes fra paalidelig Kilde, at den første Kvalitet ved enkelt Anledning har været betalt med 170 Lire.

Hvaltran. Da der af denne Vare intet er ankommet med norske Dampskibe, er det vanskeligt med Bestemthed at angive det indførte Kvantum. Store Beholdninger synes under enhver Omstændighed ikke at være ankomne. Saavidt det af Huller-Dampskibenes Manifest kan sees, skulde der være indført et noget mindre Kvantum end i foregaaende Aar, antagelig omkr. 500 Tdr. Da Indførselen har været saa uregelmæssig, har ingen Markedspris været at erholde opgivet. (I 1893 skal Hvaltran have været solgt fra de herværende Magasiner til følgende Priser (ufortoldet): lysegul 80 Lire, „blond“ 78 Lire, gul 77 Lire, rød 77 Lire, brun 76 Lire).

Skind og Huder. Nogen Indførsel af Betydenhed har der ikke været af denne Vare, men der sees dog af Manifesterne af og til at komme norske Gjød og Lammeskind, bestemte til Garverierne i Turin og Milano.

Der sees ogsaa fra Norge i 1894 at være indført Renskind, men det har ikke kunnet erfares, hvorhen disse have været bestemte eller, hvorvidt de have været beredte eller ere ankomne i ubearbejdet Stand. Her i Genua har Varen neppe været afsat. Da de i Italien brugelige Sten- og Cementgulve gjør det i høi Grad nødvendigt om Vinteren at beskytte sig mod Kulde ved tykke Tæpper, og der til dette Brug anvendes ogsaa Dyreskind, er det ikke usandsynligt, at Renskind her kunde erholde megen Afsætning, hvis Priserne ikke vilde stille sig for høie.

Pengeforholde. Kursen paa italienske rentebærende Statspapirer (*Rendita italiana*), der i 1890 bevægede sig mellem 94 og 98,50, i 1891 mellem 90 og 96, i 1892 mellem 92 og 97,20 og i 1893 mellem 90,35 og 97, begyndte i 1894 med en Kurs af 90,35 og havde i Aarets Løb følgende Noteringer: 1 Febr. 85,50, 1 Marts 85,10, 2 April 86,70, 1 Mai 87,42, 1 Juni 87,00, 1 Juli 87,80, 1 August 88,22, 1 September 90,45, 1 Oktober 90,47, 2 Novbr. 90,47, 1 Decbr. 91,05. *)

Italienske Papirpenge, der i 1893 havde staaet meget lavt, idet de i Novbr. 1893 var i saa lav Kurs, at Agioen endog steg op til 14,55, hævede sig i 1894 ganske betydeligt. Efterat Agioen i Januar og Februar havde været oppe i 15,30, gik den i Marts ned til 13,60, Mai 11,00, September 9,00, Oktober 8,50, Novbr. 7,80, ultimo Decbr. ligesaa. **)

Aaret 1894 har været en for Forretningsforholdene her paa Pladsen vanskelig Tid. Mange Forretningsgrene have ligget betydelig nede, men nogen egentlig lokal Krise er dog ikke opstaaet. At Genua ikke har været stærkere berørt af den almindelige Depression, synes i høi Grad at godtgjøre de herværende Forholdes gennemgaaende Soliditet.

En Begivenhed, som selvfølgelig var meget følelig for Forretningsverdenen hersteds, var den i Januar 1894 stedfundne Lukning af Banca Generale. Denne Bank var i særegen Grad at betragte som Genuas Pengeinstitut, og Betalingsindstillingen havde derfor adskillig mere langtrækkende Følger for Forholdene her paa Pladsen end den nogle Maaneder i Forveien indtrufne Lukning af Credito mobiliare, men begge disse Stød have dog kunnet modstaaes, og Tilliden inden Forretningsverdenen vendte snart atter tilbage. Der pleiedes i Aarets Løb langvarige Forhandlinger om Gjenoptagelsen af Banca Generales Forretninger eller Pengeinstitutets Sammensmeltning med andre Banker, men Resultatet blev dog, at der besluttedes at skride til Likvidation, hvilket for Tiden foregaar. De uprioriterede Fordringshavere have indtil nu erholdt tilbagebetalt 65 %, og det synes at være den almindelige Mening, at det meste af Restbeløbet vil være erholdeligt. Hvorledes imidlertid Aktionærernes endelige Stilling vil blive, er et Spørgsmaal, som endnu er vanskeligt at besvare.

Sundhedstilstanden var gennem det hele Aar tilfredsstillende. Paa Grund af Genuas maritime Forbindelse saavel med Orienten som syd-amerikanske Steder er Myndighederne hersteds særdelesaarvaagne mod Indførelse af Kolerasmitte, og der er fra Sanitetsvæsenets Side foretaget alt,

*) *Rendita italiana* staar for nærværende (Begyndelsen af Mai 1895) i 92,85.

**) Agioen er i den forløbne Del af 1895 fremdeles gaaet nedad; der noteres saaledes for nærværende (Begyndelsen af Mai 1895) 5,02.

hvad der under almindelige Forholde i saa Henseende kan forlanges. Særlig øves der en skarp Kontrol med de til Byen indførte og her faldbudte Fødevarer. Ogsaa Gadernes Renholdelse maa siges at være tilfredsstillende. Generalkonsulatets Kontor er beliggende paa Piazza del Portello No. 2.

Harald Asche.

Piræus*).

Rapport dateret 28de April 1895.

I Besvarelse af Departementets Forespørgsler i Skrivelse af 1ste ds meddeles følgende:

Trælaster. Jeg har tidligere meddelt, at Trælaster fra de forenede Riger skulde kunne indføres til Grækenland, hvis der sendtes mig nogen Ladning i Konsignation. Fra Sverige er der sendt mig flere Ladninger, og jeg har hidtil solgt indtil 250 000 Stkr. Men fra Norge har ingen Exportør villet gjøre dette, og jeg har saaledes ikke kunnet slutte Forretninger, da vore Trælasthandlere ikke vil give Ordre, men forlanger at faa Varen hid og se den for senere at købe. De meget efterspurgte Dimensioner er: $1\frac{1}{2}$ " $\times$ 5" og 6" blødt Træ uden Fibre til Snedkerarbejde. $1\frac{1}{4}$ " do. haardt Træ til Bord.

Jeg har søgt at indføre Villahuse til Grækenland, men uden Resultat paa Grund af den paahvilende Told af næsten 30 pCt. af Værdien og den nuværende Agio.

Træmasse. Der er her kun en Papirfabrik; jeg har nogle Gange skaffet den norsk Træmasse fra Huset Chr. Christophersen i Christiania, men med stor Vanskelighed, da Fabrikanten forsikrede mig, at han fik det billigere fra Belgien. For at lette og forøge Efterspørgslerne har jeg tilbudt at optræde gratis og uden Kommission; jeg har ikke kunnet slutte andre Forretninger, da Fabrikanten ønskede at faa Træmassen paa Kredit, hvad jeg ikke selv har vovet at indrømme ham.

Torsketran. Jeg har faaet flere Efterspørgsler efter Tran; uheldigvis har jeg ikke kunnet gjøre meget, da Exportørerne forlanger at erholde Beløbet ved Dokumenternes Ankomst hid, og Kjøberne forlanger at betale lidt efter Varernes Ankomst, da franske og italienske m. fl. Agenter tilbyder den paa Kredit, betalbar efter 3—6 Maaneder. Hvis jeg kunde erholde tilsendt endel Tran, tvivler jeg ikke paa at kunne placere den uden Ophold.

Hesteskosøm. Hvis der sendes mig en liden Kvantitet i Konsignation, skal jeg ogsaa forsøge at anbringe dem.

Klipfisk. 2 000 Kasser ankom fra Liverpool og Kjøbenhavn til francs 36 c. i. f. i Piræus pr. 100 Kg. Haddock og 45 do. do. pr. Cod, samt 3 500 Baller fra Marseille à 50 Francs c. i. f. i Piræus pr. 80 Kg.

*) Se 2 Hefte Pag. 64.

Jeg har søgt at indføre vor, men forgjæves, da den norske Klipfisk er dyrere; iøvrigt foretrækker man Klipfisk fra Marseille, 1) fordi den er blød at spise, medens den norske er meget haard, 2) fordi man, om nødvendigt, i 5 Dage kan faa den fra Marseille, medens jeg i Mangel af direkte og hurtig Forbindelse maa vente 2 Maaneder paa at faa den efterat have beordret den fra Bergen. Flere norske Afskibere, der har sendt nogle Kolli for egen Regning, har havt Tab.

Den 16de April 1894 gav jeg en liden Prøveordre paa 4 Kasser Klipfisk, hvorpaa jeg fik et Tab af 70 Drachmer og mange Klager fra Kjøberens Side.

Sild. Jeg har søgt at indføre marineret Sild, men forgjæves, da der her er en Slags meget ordinær Fisk, der ligner Sardiner, kaldet „frissa“; man tror da, at det ikke er Sild, men „frissa“.

Røgesild. Et meget stort Marked. 1500 Tønder kommer fra Yarmouth, Liverpool etc. Tønden indeholder 600 Stkr. Sild, der sælges fra Drachmer 25—30 i Papir (Agio nu 86 %). Jeg har tidligere faaet nogle til Prøve, der syntes meget gode, men da de tog 2 Maaneder for at komme hid, var de ved Ankomsten bedærvet.

Sardiner (saltede). Stort Marked for denne Vare, der kommer fra Lissa (Adriaterhavet).

Søfart. Fire græske Selskaber har overtaget Kystfarten; af disse har et udstrakt sine Reiser ogsaa til Udlandet; det andet, der nu har 6 Dampskibe, begyndte sine Reiser med et lidet Dampskib, der snart gav saa godt Udbytte, at det forøgede Antallet og naaede betydelige Indtægter.

I to tidligere Rapporter har jeg ikke undladt at henlede Nordmænds Opmærksomhed paa, at hvis de sendte nogle Dampskibe for at drive disse Linier, vilde de tjene godt derpaa. Desværre er intet Svar herpaa modtaget.

Foruden disse Selskaber er der ogsaa følgende fremmede, der regelmæssig besøger denne Havn:

1.	Les Messageries Maritimes	2	Gange ugentlig,
2.	Fraissinet	-	— —
3.	Øst- ung. Lloyd	flere	— —
4.	danske	hver	20de Dag,
5.	hollandske	—	—
6.	Prince Line har foreløbig indstillet sine Reiser.		
7.	Florio, Rubatino (italiensk)	flere	Gange ugentlig.
8.	Russisk Selskab	2	— —
9.	Johnston Line (engelsk)	-	-- —
10.	Cunard	—	} hver 14de Dag.
11.	Leyland	—	
12.	Moss	—	
13.	Pappayanni	—	
14.	Westcott Laurance	—	

Dampskibenes Antal og Drægtighed var i 1894:

Tydske	45,	dr. 56 136	Ton,		
Engelske	118,	- 145 063	"	øst-ungarske	308, dr. 345 433 Ton
franske	140,	- 204 825	"	danske	30, - 32 392 "
tyrkiske	73,	- 69 296	"	italienske	215, - 280 223 "
russiske	147,	- 279 621	"	hollandske	24, - 23 474 "

Ialt 1 100, dr. 1 436 463 Ton.

Seilskibe: tyrkiske 38, 509 Ton, øst-ungarske 25, 4 223 Ton, italienske 25, 1 164 Ton.

M. N. Rodocanachi.

Quebec.

Skibsfarten 1894.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hoved- stationen	-	-	16	15 248	16	15 248	-	-	
- Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	-	-	38	31 271	38	31 271	-	-	
- andre Lande til Ho- vedstationen	31	29 799	55	44 069	86	73 868	-	-	5 460
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	67	39 461	249	177 328	316	216 789	-	-	6 193
Ialt	93	69 260	358	267 916	456	337 176	80	47 884	11 653
II. Afgaaede:									
Til andre Lande fra Ho- vedstationen	100	86 972	3	2 701	103	89 673	-	-	92 830
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	320	227 505	30	20 555	350	248 060	-	-	174 667
Ialt	420	314 477	33	23 256	453	337 733	80	47 884	267 497

For Havari eller Ordre anløb 21 Skibe dr. 14 567 Tons.

Af svenske Skibe ankom 20 dr. 15 785 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen § 1 521.67, ved Vicekonsulsstationerne § 3 763.66, hvoraf tilfaldt Konsulen § 1 881.63. Af svenske Skibe ved Hovedstationen § 16.51, ved Vicekonsulsstationerne 252.21, hvoraf tilfaldt Konsulen § 126.10. Ialt tilfaldt Konsulen § 3 546.07. Expeditionsafgifter af norske Expeditioner § 50.25.

Aarsberetning dateret 25 April 1895.

I Overensstemmelse med § 73 i kongelig Forordning angaaende Konsulatvæsenet, har jeg herved den Ære at afgive Beretning om de forenede Rigers Handel og Søfart paa Distriktet i 1894, og som, da de officielle Handels- og Søfartstabeller ikke endnu er udkomne, maa indskrænkes til de Data Konsulatet er i Besiddelse af gennem sin egen Virksomhed og som er indkomne gennem Vicekonsulsstationerne, og uden at kunne omfatte Distriktets Handel og Søfart overhovedet.

H a n d e l. Saavidt bekendt har ingen direkte Handelsforbindelse fundet Sted mellem noget af de forenede Riger og Distriktet gennem Aaret 1894, og det er ikke at antage at nogen saadan af en nævneværdig Beskaffenhed har foregaaet. Heri tør maaske den nærmere Fremtid vise en Forandring som Følge af at den svenske Exportforening nylig har etableret Kontor i Montreal, navnlig til Import af svenske Jern- og Staalvarer af alle Slags og i alle Dimensioner, og Export til Sverige og de skandinaviske Lande overhovedet af alle Slags Canadiske Produkter, og det er at haabe at Kontoret vil se sig istand til at overvinde de Vanskeligheder, der er tilstede ved Mangelen paa direkte Dampskibstorbindinge. Kontoret, hvis Adresse er 180 St. James Street, Montreal, er under Bestyrelse af Hr. Emanuel Öhlin, en Mand, som under et fleraarigt Ophold i Winnipeg i Manitoba visselig har erhvervet udstrakte Forbindelser, navnlig i de vestlige Distrikter, og ved Velvilje og Tjenstvillighed gjort sig fortjent af den der-værende Befolkning af skandinavisk Nationalitet.

Ifølge Opgaver i „Canada officielle Gazette“ andrager Exportværdien af Landets egne Produkter til \$ 100 533 982 mod i Aaret 1893 \$ 102 626 060, som fordelt over de forskjellige Industrigrene stiller sig som følger:

Bjergværksdrift	\$	6 055 440	mod i Aaret 1893	\$	5 709 201
Fiskeri	-	10 044 680	” i ” ”	-	10 734 058
Skovbrug	-	24 660 333	” i ” ”	-	26 341 486
Fædrift	-	33 783 100	” i ” ”	-	31 569 597
Agerbrug	-	17 440 432	” i ” ”	-	20 389 997
Manufakturur	-	7 516 029	” i ” ”	-	7 711 197
Forskjellige Varer	-	132 968	” i ” ”	-	210 524

Tilsammen \$ 100 533 982 mod i Aaret 1893 \$ 102 626 060

Hvortil kommer:

Penge og ædle Metaller	\$	324 764	mod i Aaret 1893	\$	274 415
Transitvarer	-	1 624 982	” i ” ”	-	15 634 873

Total Exportværdi \$ 109 487 728 mod i Aaret 1893 \$ 118 535 348

Distriktets (eller rettere Canada's indbefattet Britisk Columbia) Exportrørelse under Kalenderaaret viser saaledes en Tilbagegang i Værdi af ca. \$ 9 Millioner, hvoraf falder paa Varer af egen Produktion ca. \$ 2 og paa Transitvarer ca. \$ 7 Millioner.

Af Tilbagegang i Værdi af egne Produkter falder paa Fiskevarer ca. § 0.7, paa Træl原因 ca. § 1.7 og paa Agerbrug ca. § 3 Millioner, medens Exportværdien af Fædrift (derunder indbefattet levende Kvæg, Heste, Faar og Svin etc.) er forøget med en Værdi af ca. § 2 Millioner.

Importværdien andrager efter samme Opgaver til et Beløb af § 116 610 134 mod § 122 035 046 i Aaret 1893, og viser saaledes en Tilbagegang i Værdi af ca. § 5.4 Millioner; og Toldintraderne androg til § 17 880 580.26 mod i Aaret 1893 § 20 835 751.77.

Ifølge Ovenstaaende vil Handelsbalancen i Canadas Disfavør andrage § 12 076 152 mod i Aaret 1893 § 19 408 986, og den hele Handelsomsætning, deri indbefattet Transitvarer, § 226 097 802 mod i Aaret 1893 § 240 570 394, en Tilbagegang i Værdi af ca. § 14¹/₂ Million eller henved 6 %.

Skibsfart. Den norske Skibsfart paa de forskjellige Konsulsstationer stiller sig som følger:

Montreal 16 Skibe, dr. 12 720 Tons. Three Rivers 1, 915. St. Etienne 9, 9 353. Chicoutimi 19, 14 479. Sault-au-Couchon 5, 5 266. Bersimis 6, 4 702. Metis 15, 15 916. Matan 5, 4 544. St. Anne des Monts 4, 2 815. Campbellton 7, 6 591. Dalhousie 20, 10 820. Bathurst 12, 9 964. Chatham Newcastle 42, 30 451. Richibucto 8, 2 144. Shediac 18, 9 127. Baie Verte-Tidnish 23, 14 474. St. John 2, 2 506. Northport 5, 4 777. Pugwash 10, 6 476. Pictou 3, 2 186. Parrsboro 22, 21 922. Halifax 54, 27 403. Sheet Harbor 3, 1 558. St. Margarets Bay 1, 468. Sydney — North Sydney 36, 24 348. Sherbrooke 2, 514. Little Glace og Cow Bay 1, 624. St. John's N. F. 5 Skibe, dr. 907 Tons. Tilsammen 455 Skibe, dr. 337 176 Tons.

Hovedstationen 103 Skibe, dr. 89 673 Tons. Total 558 Skibe, dr. 426 849 Tons mod i Aaret 1893 483 Skibe, dr. 383 607.

En Betragtning heraf vil vise en Forøgelse af den norske Skibsfart paa Distriktets Konsulsstationer af 75 Skibe og 43 204 Tons. Dampskibenes Antal er forøget med 18 Fartøier, medens Tonagen er gaaet tilbage med 11 934 Tons.

Den hele Tilgang af Tonage falder paa Vicekonsulsstationerne, medens Hovedstationen viser en Afgang, som skyldes dels en vedvarende Tilbagegang i dennes Export af Træl原因 og dels Dampskibenes stedse stærkere og stærkere Koncurrence og Indtrængen i denne.

De for Indgaaende optjente Bruttofragter andrager tilsammen £ 11 653, hvortil kommer de ved Dampskibe optjente Bruttofragter og som samtlige har faret under Maanedsbefragtning.

Udgaaende Fragter er anslaaede til at ville andrage £ 267 497 paa norske Skibe.

For norske Skibe er foregaaet 90 Afmønstringer, hvoraf 24 ved Hovedstationen og 66 ved Vicekonsulsstationerne, og 159 Paamønstringer, hvoraf 65 ved Hovedstationen og 94 ved Vicekonsulsstationerne.

I Aarets Løb er 1 Sømandsanvisning til Beløb § 45 afgivet for norsk Sømand.

Henved 6 500 Sømands- og andre Breve, Avispakker og andre Bogforsendelser er i Aarets Løb modtagne ved Hovedkontoret, og dels igjen

udleverede til vedkommende Adressater, dels readresserede til andre Steder og dels, naar vedkommende Adressat ei ved Eftersyn i maritime Blade, eller paa anden Maade har kunnet opspores, ved Aarets Udgang blevne returnerede som uafhentede. Videre er blevet varetaget og besørget hjemsendt Efterladenskaber efter 9 afdøde Sømænd, hvoraf 7 norske og 2 svenske, og endelig er blevet indkasseret og hjemsendt Arvemidler i 3 norske Dødsboer, og endelig er, dels ved Hovedstationen og dels ved forskellige Vicekonsulsstationer i Henhold til Forskrifterne blevet ydet fornøden Bistand til Underhold, Beklædning og Bortforhyren eller Besørgelse paa anden og bedste Maade af Besætningerne paa 6 forulykkede Skibe, hvoraf 5 norske og 1 svensk; og endelig ogsaa til forskellige Sømænd efterladt som syge og under Lægebehandling, dels ved herværende Hospitaler og dels forpassede hertil fra forskellige Vicekonsulsstationer.

Den store Frygt, der udtalte sig for dels Lovløshed paa Havnen og dels Rømningssondets Overhaandtagen har ei heller under Aaret 1894 vist sig begrundet. Saaledes er ingen Klage over disciplinære Forseelser blevet anmeldt for Konsulatet, og Rømningssundet synes heller at være aftaget, hvorved imidlertid maa bemærkes, at Antallet af Skibe, der har indtaget Ladning ved UdHAVNEN St. Thomas, var større end almindeligt, og hvor dels Fristelserne til Rømning ikke i samme Grad er tilstede, og dels Anledningen mindre. Det stiller sig for de forløbne 5 Aar som nedenstaaende Tabel udviser:

Aar.	Antal Skibe.	Tonnage.	Antal Besætning	Antal Rømnin- ger.	Antal Rømnin- ger pr. Skib.	Antal Rømnin- ger pr. 1 000 Tons.	Procent Rømnin- ger af Be- sætning- ernes Antal.
1890	205	185 071	2 703	208	1.01	1.12	7.54
1891	136	125 513	1 808	161	1.18	1.28	8.90
1892	177	108 534	2 533	180	0.95	1.17	7.11
1893	122	110 981	1 642	134	1.11	1.21	8.16
1894	102	89 110	1 348	81	0.80	0.91	6.75

og viser sig saaledes mindre end i noget Aar af Femaarsperioden.

Ved Vicekonsulsstationerne viser Ondet sig navnlig at være tilstede og fremtrædende ved Chatham-Newcastle, der viser et Antal af 44 Desertioner paa et Skibsbesøg af 42 Skibe (norske) og en Besætning af 524 Sømænd, altsaa mere end en Desertion pr. Skib og ca. 8.4 % af Besætningernes Antal, medens Ondet dog har været tilstede i en langt ringere Grad end i Aaret 1893.

Naar, som af Skibslisterne vil være seet at Metis fremtræder med det store Antal af 13 Desertioner paa samlet Skibsbesætning af 231 Mand, skyldes dette væsentlig en Besætning, af hvilke de fleste hellere opgav sin Tjeneste ved Rømning, end følge Fartøiet til Rio Janeiro, hvortil det var bestemt.

Rømningernes Antal fra norske Skibe har for hele Distriktet andraget 221 eller ca. 4.4 % af Besætningernes samlede Antal.

Det i tidligere Beretninger omhandlede, af den hersteds etablerede Lokalafdeling af norsk Skibsførerforening etablerede saakaldte „Temperance

home for Scandinavian seamen“ har fortsat sin Virksomhed, hvorimod den nævnte Lokalfdeling synes at være faktisk opgivet. Saavidt vides har ialfald intet Møde været afholdt.

Under „sick and distressed mariners act“ har paa herværende Hospitaler været indlagt til Forpleining og Lægebehandling et samlet Antal af 62 Sømænd, samtlige fra norske Fartøier, og som nød Forpleining i tilsammen 676 Dage, og af hvilke en fremdeles er henliggende. Af disse er en afgaaet ved Døden, medens de øvrige atter er blevne udskrevne, dels som helbrede og atter optaget Tjenesten ombord i Skibet, og dels til Bortforhyren med andre Fartøier, og dels som fremdeles lidende, til Hjemsendelse. Under den i Aaret 1894 afholdte Parliamentssession blev intet Skridt foretaget til Opgiven af dette System, som saaledes fremdeles er gjældende.

Paa Distriktets Kyster og i nærliggende Farvande er følgende Forlis indtrufne blandt norske Fartøier:

Norske Skibe:

1. Bark „Hilda“ af Christiansand, kollideret med Is i Atlauterhavet og abandoneret af Besætningen, der optoges af et andet Fartøi og land-sattes i Sydney paa Øen Cap Breton.
2. Bark „Columbia“ af Tønsberg, Skipper Gjertsen, strandet paa Anticosti, kondemneret og solgt som Vrag. Mandskabet reddedes og blev land-sat hersteds.
3. Bark „Mina“ af Farsund, Skipper Isaksen, paa Reise fra Parrsboro til England, strandet i Nærheden af Digby. Mandskabet reddedes og blev indbragt dels til St. John N. B. og dels til Halifax N. S.
4. Bark „Marie“ af Christiania, Skipper Syvertsen, drevet iland under Henliggen ved Bersimis for Lastning og kondemneret og solgt som Vrag. Mandskabet reddedes og blev via Metis indbragt hertil.
5. Bark „Belos“ af Mandal, Skipper Hansen, drevet iland ved Bersimis under Henliggen for Lastning, kondemneret og solgt som Vrag. Mandskabet reddedes og blev via Metis indbragt hertil.

Foruden de ifølge de norske Skibslistor og ovenstaaende Tabel angivne 455 Skibe, drægtige 337 176 Tons, har ifølge Avisberetninger Distriktet været besøgt af 50 norske Fartøier, drægtige tilsammen 29 822 Tons og fordelt over 20 Havne og Lastepladse, hvor de forenede Riger mangler Repræsentation, og hvorefter det samlede Besøg af norske Skibe har under Kalenderaaret 1894 andraget 505 Fartøier med samlet Drægtighed 366 998 Register Tons.

Hvad Aarets Trælastforretning angaar, kan efter et hersteds udkom-mende Handelscirculære, der omfatter Forretningerne ved Hovedstationen, anføres, at Trælastexporten har andraget 5 406 280 Fod Tømmer og 3 942 500 Quebec Standard Planker mod henholdsvis 7 969 220 og 4 491 728 i Aaret 1893, og viser saaledes en Tilbagegang af 2 562 940 Fod Tømmer og af 559 228 Quebec Standard Planker. — Og et lignende, der omfatter Exporten fra New Brunswick og Nova Scotia, angiver en samlet Export af ca. 432 Millioner superficielle Fod mod 421 do. i Aaret 1893, altsaa en Forøgelse af 11 Millioner Fod, som alt indgaar under New Brunswick, hvis Trælastexport forøgedes med ca. 14 Millioner Fod, medens Exporten fra Nova Scotia viser en Afgang af 3 Millioner Fod. Exporten falder saaledes over de forskellige Havne: New Brunswick, St. John, ca. 153.5 Mil-

lioner; Miramichi ca. 95.6 Mill.; Bathurst 8.8; Dalhousie og Campbellton ca. 20.5; Richibucto (indbefattende Buctouche) 5.9; Shediac (indbefattende Baie Verte) 13.4 og Moucton (indbefattende Hillsboro, Harvey, Cocagne og Alma) ca. 18.7 Millioner. Nova Scotia: Amherst (Pugwash, Northport og Tiduish) ca. 15.3; Halifax ca. 31.6; Jordan River 0.4; Parrsboro ca. 39.5; Pictou ca. 5.5; St. Mary's River og Liscomb ca. 10.2; St. Margarets Bay ca. 1.5; Ship Harbor ca. 0.9 og Sheet Harbor ca. 1.5 Millioner superficielle Fod.

De ved Hovedstationen overvintrende Beholdninger androg efter ovenomhandlede Cirkulære til ca. 4.6 Millioner Fod Tømmer og ca. 0.6 Million Quebec Standard Planker og de i New Brunswick og Nova Scotia overvintrende Beholdninger til 3 600 St. Petersburg Standard Planker og 600 do. Skurlast.

For de ved Hovedstationen fornemste Exportartikler stillede Priserne sig ved Aarets Udgang som følger:

White pine	16 ct. til 42 ct.	mod i 1893	14 ct. til 35 ct.
Waney . .	36 - - 45 -	” i ”	30 - - 40 -
Red . .	14 - - 30 -	” i ”	14 - - 30 -
Eg . .	45 - - 51 -	” i ”	45 - - 51 -
Alm . .	25 - - 32 -	” i ”	25 - - 32 -

	1ste Sort.	2den Sort.	3die Sort.
Pine pr. Pet. Std. Hd.	§ 115 til § 120	§ 78 til § 82	§ 40 til § 42
Spruce — ”	- 40 - - 43	- 27 - - 28	- 23 - - 25

mod i Aaret 1893

Pine pr. Pet. Std. Hd.	- 115 - - 123	- 78 - § 82	- 40 - - 42
Spruce — ”	- 40 - - 43	- 27 - - 28	- 25 - - 25

og som viser en Prisforøgelse i White og Waney pine Tømmer, derimod en Nedgang i Prisen paa de bedre Pine Planker. Forøvrigt har Priserne holdt sig uforandrede.

Fragtmarkedet ved Hovedstationen aabnede sig med omkring 16 sh. pr. Load til Clyden og 18 sh. pr. do. til Liverpool, som holdt sig uforandrede indtil paa Efteraaret, da de forhøiede Assurancepræmier afskar al Skibning med Seilskibe og da der betaltes fra 62 til 70 sh. pr. Petersburg Standard for Dampskibe, alt efter den mere eller mindre fremskredne Sæson og Bestemmelsesstedets Beliggenhed.

Dampskibsfragter for Trælast fra Montreal varierede under den bedste Del af Sæsonen fra 30 til 35 sh. pr. Peterb. Stand., efter Lossestedets Beliggenhed paa Vest- eller Østkysten af de britiske Øer, og vedvarede saaledes indtil henimod Sæsonens Slutning, da nogen Stigning fandt Sted, navnlig for Liverpool.

Farten paa de brasilianske og argentinske Havne var overhovedet livligere end i de senest forløbne Aar og Fragterne har holdt sig ved § 10½ og § 11 pr. 1 000 superficielle Fod til Rio de Janeiro og § 8 á § 8½ til Buenos Ayres.

Efterat der under den sidste Halvdel af Aaret 1894 var optaget for- søgsvis Konkurrence paa britiske Markeder af kanadisk Træmasse, har denne

Export videre udviklet sig og tiltaget under Kalenderaaret 1894, da Udskeibningen ifølge Avisberetninger har andraget som følger:

Fra Montreal . . 1 080 Tons, 59 870 Baller, 1 020 Kasser og 1 059 Sække
 „ Three Rivers 1 698 „ og
 „ Halifax 3 930 „ ,

for hvilket sidste Sted den ogsaa allerede er optaget i indeværende Aar.

Efter her foreliggende Opgaver vinder det kanadiske Produkt Prisen overfor Træmasse af skandinavisk Tilvirkning. Saaledes angives Middelprisen paa kanadisk Træmasse at have holdt sig ca. \$ 4 pr. Ton højere end paa skandinavisk Produkt, og som antagelig vil omtrentlig ekvivalere Fragtfortkjellen i Favør af Norge og Sverige.

Lods-, Havne- og Fyrvæsen. Ifølge Annoncer i „Canada officielle Gazette“ er følgende Forandringer af Betydenhed for de forenede Rigers Skibsfart foregaaede:

1. Paa ethvert Sted, hvor Havnemester er ansat, bliver herefter at erlægge en Afgift til denne Funktionær:

Af ethvert Fartøi af	50 Tons og derunder	\$ 0.50
„ — „ over	50 „ og ikke over 100 Tons . . .	1.00
„ — „ „	100 „ — „ 200 „ . . .	1.50
„ — „ „	200 „ — „ 300 „ . . .	2.00
„ — „ „	300 „ — „ 400 „ . . .	2.50
„ — „ „	400 „ — „ 500 „ . . .	3.00
„ — „ „	500 „ — „ 700 „ . . .	4.00
„ — „ „	700 „ . . .	5.00

2. To automatiske Pibebløjer er blevne anbragte udenfor Yarmouth, N. S.
3. Fra Skibsfartens Aabning i 1894 er følgende Forandringer foretagne ved nedenstaaende Fyre, alle beliggende ved det nedre Løb af St. Lawrencefloden:

- a. Bicquette Ø Fyr, omdreieende hvidt, som opnaar sin største Lysstyrke hvert 45 “;
- b. Grand Ø, omdreieende hvidt, med største Lysstyrke hvert 30 “, og
- c. Stone Pillar, omdreieende hvidt, med største Lysstyrke hvert 30 “.

4. Barrington East Bay, Fyrskib ved Nova Scotia, og paa 43° 31' 5" N. B. 65° 34' 25" vestl. L., viser foruden det hvide Fyr, der er anbragt paa den forreste Mast i 41 Fods Høide over Dækket, videre et rødt Fyr, der er anbragt 20 Fod lavere paa samme Mast.

5. Lodspenge for Distriktet Miramichi:

For indgaaende \$ 2.25 pr. Fod af Skibets Dybgaaende;

- udgaaende - 2.00 - „ - —

med Tillæg af 2 ct. pr. Register Tons for Damskibe, saavel for indsom for udgaaende.

For Forhaling i Havnen \$ 4.00 for alle Fartøier over 300 Tons, med et Tillæg af 50 ct., hvis Forhalingen optager en større Distance end 4 Kvartmile.

For Udgaande efter 1ste November erlægges et videre Beløb af \$ 4.00 i Tillæg til ovenstaaende Udlodsningspenge.

6. Taagesignalerne ved følgende Fyrstationer ved St. Lawrencebugten og Floden: Cape Gaspé, Birds Rocks, Heath Point, West Point Anticosti, Point de Monts, Father Point, og Green Inland er blevet forandret fra Løsning af Skud hver halve Time til Explosion af en Patron af Skydebomuld hver 20 Minutter.
7. Lodstvang ved Befaren af Summerside Havnedistrikt, Prinds Edwards Ø, er ophævet.
8. En Pibebøie er blevet anbragt i 9 Favne Vand 2 Kvartmil N. O. N. fra North Cape Fyrtaarn paa Prinds Edwards Ø i St. Lawrencebugten paa $45^{\circ} 5' 38''$ N. B. $60^{\circ} 58' 50''$ vestl. L. Den er malet rød med Ordene „North Cape Reef“ i hvide Bogstaver.
9. Varigheden af Stød fra Taagehornet paa den vestlige Odde af Cron-Øen i Lemenburgbugten, Nova Scotia, vil herefter blive 20" istedetfor 10".

Ved „Order in Council“, dateret 27de Juni 1894, er Tonagen angivet i norske Nationaldokumenter daterede den 1ste Oktober 1893 og senere anerkjendt for den virkelige for Fartøiet gjældende.

Saasnart de officielle Tabeller over Canadas Handel og Skibsfart under Finantsaaret 1893—1894 foreligger, og Tiden tillader det, vil en Tilbageberetning blive afgivet.

Newfoundland blev under Aarets sidste Maaned hjemsøgt af en kommerciel og finansiel Krise, hvorunder samtlige dersteds etablerede Pengeinstitutioner blev ødelagt, og som rimeligvis vil lamme dens Forretningsvirksomhed i en længere Fremtid. Ved Tiltræden af navnlig kanadiske Bankinstitutioner er imidlertid det værste overstaaet og Forretningerne gjenoptagne. Den for Tiden bestaaende Regjering har, tildels som Følge af denne Krisis, ved en Delegation til Ottawa atter optaget Spørgsmaalet om Øens Tilslutning til Confederationen Canada, men som at dømme efter Avisberetninger ei synes at ville vinde Tilslutning af Befolkningen.

Hvad Udsigterne for de forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet i den samme Skibsfartssæson angaar, er disse, navalig hvad angaar Seilskibe, uvisser end nogensinde. Dels optager Exporten af Trævarer et mindre Skibsrum, og dels optages dette af Dampskibe i en stærkere og stærkere Grad. Derimod opnaar vor Dampskibsflaade stedse mere og mere udstrakt Sysselsættelse, dels i den indenrigske og dels i den udenrigske Fart, nemlig paa Vestindien og under Maanedsbefragtning.

H. A. Schwartz.

Neapel.

Skibsfarten 1894.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		Lire.
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedst.	24	9 496	-	-	24	9 496	-	-	96 235
” — til Vicekonsul- stationen . . .	12	4 068	-	-	12	4 068	-	-	23 520
” andre Lande til Ho- vedstationen . .	10	9 466	-	-	10	9 466	-	-	142 605
” andre Lande til Vice- konsulsstationen .	3	2 934	3	545	6	3 479	-	-	45 400
	39	25 964	3	545	52	26 509	47	25 698	307 760
II. Afgaaede:									
Til Norge til Hovedst.	6	2 978	-	-	6	2 978	-	-	6 875
” andre Lande Hoved- stationen	-	-	30	16 222	30	16 222	-	-	-
” andre Lande til Vice- konsulsstationen .	3	545	15	6 002	18	16 547	-	-	20 600
	9	3 523	45	22 224	54	25 747	47	25 698	27 475

Til Havari ankom 1 Skib dr. 116 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Lire 1 412, ved Vicekonsulsstationerne L. 486.40, hvoraf tilfuldt Konsulen L. 243.20. Ialt tilfaldt Konsulen L. 1 655.20. Expeditionsafgifter af norske Expeditioner L. 668.90, af svenske L. 235.

Aarsberetning, dateret 29de April 1895.

Til Distriktet ankom i 1894 53 norske Skibe dr. 26 625 Tons, fordelt paa følgende Stationer: Neapel 35 dr. 19 078 T., Bari 14 dr. 5 056 T., Gallipoli 2 dr. 376 T., Salerno 2 dr. 2 115 T. (De tidligere Vicekonsulater i Brindisi og Taranto er inddraget).

Den norske Skibsfart paa selve Hovedstationen har, sammenlignet med de foregaaende Aar, stillet sig saaledes:

Ankomne Fartøier: 1890 32 dr. 20 474 T., 1891 28 dr. 18 842 T., 1892 44 dr. 23 018 T., 1893 37 dr. 14 864 T., 1894 35 dr. 19 078 T.

Af de til Stationerne ankomne norske Skibe bragte 36 Fisk fra Norge, 1 do. fra Newfoundland, 11 Stenkul fra England, 1 Tjære fra Finland; 3 ankom i Ballast og 1 for at reparere lidt Skade. 1 laa over fra 1893. 9 Skibe afgik med Ladning og 45 i Ballast.

Den subvenerede norsk-spanske Linies Baade gjorde 10 Reiser til Neapel og 1 til Bari. 6 af disse Skibe indtog hersteds Hamp og Stykgods. Naar Linien bliver oparbejdet, turde den kunne gjøre Regning paa at erholde større Varepartier — især Hamp — herfra til Spanien og de forenede Riger.

Dampskibsselskabet „Adria“ i Fiume har ogsaa i 1894 underholdt regelmæssig Rute mellem Adriater- og Middelhavets Havne. Som Følge deraf fandt ingen af vore Baade Sysselsættelse i Kystfart og „Time-charters“ kunde ikke erholdes i nærværende Distrikt.

Fragterne stillede sig som følger: Bergen eller Christianssund N.—Neapel L. 3 à 3.50 pr. 100 Kg. Klipfisk, L. 6 pr. do. Stokfisk, L. 5.70 pr. do. Røgesild, Newfoundland—Neapel 3 sh. 4½ d pr. do. Klipfisk, Vasa—Neapel Frs. pr. Tønde Tjære, Cardiff eller Newport—Mon—Neapel 5 sh. à 6 sh. 9 d pr. Ton Stenkul, Newcastle Tyne—Neapel 4 sh. 7½ d à 5 sh. 7½ d pr. do. do., Newport Mon—Salerno 6 sh. 6 d à 6 sh. 10½ d pr. do. do., Neapel—Christiania eller Malmø 35 sh. pr. 1 000 Kg. Hamp, 30 à 35 sh. pr. do. Nødder, 35 sh. pr. do. Vin, 1 sh. pr. Kasse Frugt, 60 sh. pr. do. Maccaroni, Neapel—Valencia L. 24.50 pr. do. Hamp, Malaga L. 27.50 pr. do. do., 169 Reg. T. Bari—Lorient L. 5 600, Olivenolie, Gallipoli—Goole 27 sh. 6 d pr. 1 060 Kg. do., Chatham 32 sh. 6 d pr. do. do.

Neapel besøgte i 1894 af følgende Antal fremmede Fartøier: Storbritanniske 386 dr. 680 851 T., tyske 246 dr. 504 204 T., østerrikske 179 dr. 132 957 T., franske 97 dr. 86 085 T., hollandske 30 dr. 22 822 T., norske 35 dr. 19 078 T., danske 13 dr. 9 158 T., græske 27 dr. 15 393 T., spanske 4 dr. 1 294 T.

Ved Hovedstationen paamønstredes paa norske Skibe 3 Mand. Ingen Rømning anmeldtes for Konsulatet.

Norske Maalebreve. Under 31te Mai f. A. udfærdigede det italienske Marineministerium et Cirkulære til Havnekapteinerne ifølge hvilket de nye norske Maalebreve skal lægges til Grund for Beregning af Havneafgift i Italien, dog med Tillæg af Afgift for den Del af Tonnagen, som falder paa forskellige Rum, der er undtagne fra Beregning efter den norske Maaleregul. Da denne Beregningsmaade har givet Anledning til Reklamationer fra Dampskibsførere, er det at anbefale, at de norske Dampskibe, som besøge Italien, forskafter sig et Certifikat, som angiver Maalet efter den italienske Regul.

Man taler nu atter om at anlægge en tidsmæssig Tørdok i Neapel.

Spørgsmaalet om Overflyttelse til Taranto af Marinens Værfter i Neapel og Castellamare di Italia har i den senere Tid ofte været paa Bane. De Deputerede fra Neapel nedlagde imidlertid kraftige Protester mod Planens Realisation, der vilde medføre Afskedigelse af mange Arbeidere og i det hele skade Neapels Interesser. Som Følge deraf har man beroliget de i Sagen interesserede med Løfte om, at foreløbig ingen Forandring vil finde Sted. Det sandsynlige er dog, at Neapels Arsenal med Tiden vil ophøre at eksistere eller gaa over i private Hænder.

Antallet af de til Konsulatet ankomne Skrivelser og Telegrammer var 401, medens de hertil expederede beløb sig til 518.

Konsulatets Adresse er Varco Regina Margherita No. 1.

Handel.

Fra Norge indførtes Klipfisk, Stokfisk samt nogle mindre Partier Røgesild og Medicintran. Fra Sverige Jern, Hestekosøm, Fyrstikker og Papir.

Klipfisk. Den første Ladning Nyfisk ankom hertil 22de Mai. Paa Grund af de billige Priser var Konsumen ganske betydelig. I Provinsen forbruges hovedsagelig norsk Fisk, medens den Labrador og franske Fisk som importeres hertil, for en væsentlig Del konsumeres i selve Neapel. Udsigterne for den norske Fisk er fremdeles gode hersteds. Konsulatet har tidligere fremholdt, at man foretrækker middelstor Fisk, der ei bør veie mere end $\frac{1}{2}$ à 1 Kg., hvorhos den bør være tør, hvid og fast i Kjødet. Norsk Klipfisk betingede L. 60 à 65, Labrador L. 61 à 62, Gaspè L. 75 og fransk Fisk (lavé) L. 63 à 64 pr. 100 Kg. fortoldet Vare.

Stokfisk. Allerede tidlig i Sæsonen viste det sig vanskeligt at tilfredsstille Efterspørgselen, idet Beholdningen i Norge var liden. Alligevel blev der afsluttet betydelige Forretninger — især i de billige Sorter — og langt større Kvantum kunde være omsat. Kvaliteten var i det hele taget god. Gammel Stokfisk betaltes med følgende Priser: Almindelig Hollænder L. 70, Italiener L. 62, Hyse L. 50. Nyfisken: Alm. Hollænder L. 90 à 92, Hyse L. 51 à 52; alt pr. 100 Kg. fortoldet Vare.

Fra 24 norske Skibe udlossedes i Neapel: 1 691 898 Kg. Klipfisk samt 789 667 Kg. Stokfisk. Via Hamburg og Hull ankom derhos betydelige Kvanta Stokfisk og nogle mindre Partier Klipfisk. Ifølge officiel Opgave fra Tolldirektøren skulde Totalimporten af Klip- og Stokfisk have udgjort 5 827 785 Kg.

For at modarbejde den tiltagende Konkurrance besluttede de fleste herværende Fiskehandlere at danne en Ring. Efter Forlydende skal Kontrakten være bindende til Juni d. A.

Røgesild. Direkte fra Norge importeredes 225 Tønder. Via Hamburg, Hull og Genua ankom derhos nogle mindre Partier. Priserne varierede meget efter Aarstiden og Beholdningen. Der noteredes: norsk Sild L. 28 à 35 pr. Tønde, Yarmouthsild L. 24 à 30 pr. do.

Medicintran. Med norske Fartøier ankom 17 Tønder, hvorhos nogle smaa Partier indførtes ad indirekte Vei. Norsk Tran opnaaede L. 25 og engelsk do. L. 25 pr. 100 Kg. Scotts Codliver oil omsattes til L. 4.50 pr. Flaske (c . 1 Kg. brutto).

Jern. Importen fra Sverige opgives at have beløbet sig til ca. 1 070 T., hvoraf 550 turde være anvendt til Fabrikation af Spiger m. m. Priserne stillede sig saaledes: Svensk Jern L. 34 à 42, Best L. 23 à 31, ringere Sorter (italiensk) L. 18 à 22.50.

Hestekosøm. Konkurrancen med de italienske Fabriker i Pinerolo, Intra og Crema har været trykkende, og Priserne var saa lave, at de neppe levnedde nogen Fortjeneste. Der indførtes ialt 101 700 Kg., hvoraf 42 000 Kg. kom fra Sverige, 51 000 fra Norditalien, 57 000 Kg. fra Østerrige og 3 000 Kg. fra Tyskland. Priserne pr. 100 Kg. var:

	No. 4	5	6	6½	7	7½	8	8⅓	9	9½
Svensk Søm . . .	L. 122.	108.	97.	91.	87.	84.	82.	80.	78.	
Italiensk Do. . .	- 110.	96.	88.	80.	76.	74.	72.	70.	68.	68

Fyrstikker. Ved Dekret af 10de December f. A. blev der indført en Stempelskat paa Fyrstikker, stor 1 centesimo for 30 Fyrstikker af Vox eller Sikkerhedsstikker. Som Følge deraf forhøiedes Salgsprisen for begge med ca. 100 %. Fra Sverige ankom 20 Kasser Sikkerhedsstikker à 5 000 Æsker, hvoraf de i December ankomne betingede: L. 0.50 pr. 10 Æsker, L. 2.40 pr. 50 Æsker, L. 4.80 pr. 100 Æsker, L. 23.75 pr. 500 Æsker, L. 47 pr. 1 000 Æsker à 60 Stikker. Italienske Voxstikker, der tidligere kunde erholdes til 2 centesimi pr. Æske, koster nu 5 cent pr. Æske, og da Kvaliteten samtidig er bleven daarlig, imødeser man større Efterspørgsel efter Sikkerhedsfyrstikker.

Papir. Fra Sverige indførtes 9 988 Kg. Papir, der solgtes i Form af Tapeter.

Af Trælast og Træmasse importeredes — saavidt bekjendt — intet fra de forenede Riger.

I Anledning af de i Calabrien stedfunde Jordskjælv har Konsulatet henvendt sig til Vicekonsulen i Gioja Tauro for at erfare hans Mening om, hvorvidt der maatte være Udsigt til at indføre transportable Træhuse til Calabrien, hvorhos Konsulatet fremholdt disse Huses store Fordele i Tilfælde af Jordskjælv. I sin Svarskrivelse udtaler Vicekonsulen bl. a.: Da Jordskjælvene fremdeles vedvarer, søger man for nærværende at indlogere sig i midlertidige Træbarakker, som Regjeringen hovedsagelig lader opføre af Ingeniørvaabenet og til hvilke Barakker der vil blive bevilget ca. 1 Million Lire. Der er endnu ikke truffet nogen Bestemmelse med Hensyn til nye Bygninger, hverken af Træ, Jern eller Mur, da man maa vente, til Jordskjælvene ophører.

Paa Foranledning har Vicekonsulen faaet sig tilsendt Tegninger af transportable Træhuse fra de forenede Riger tilligemed approximative Opgaver over deres Kostende.

Den økonomiske Krise, som Italien har gennemgaaet, viste ogsaa under 1894 sin Virkning paa alle Omraader. Bankskandaler samt Stansning af forskjellige mindre Banker har selvfølgelig svækket Tilliden, og Folket lider under Trykket af høje Skatter. Det sidstforløbne Aar har dog været noget bedre i kommerciel Henseende end de nærmest foregaaende.

Kursen paa Paris, som den første Januar stod i L. 112.50, gik 1ste Juli ned til L. 111 og var ved Aarets Udgang ca. L. 108.

Paa Foranledning skal man atter fremholde, at svenske og norske Haandværkere har ingen Udsigt til her at finde Sysselsættelse.

Sundhedstilstanden var i det hele taget tilfredsstillende. Paa Øen Pro-
cida indtraf 2 Dødsfald af Kolera, som antages at være indført fra Syd-
frankrige. I den varme Aarstid forekom der nogle mistænkelige Tilfælde i
selve Neapel, men Kolera blev ikke officielt konstateret.

Bari. Uddrag af Aarsrapport fra Vicekonsulen: I 1894 er hertil
indført Kvintaler 6 868.68 Klipfisk og kv. 1 160.30 Stokfisk, eller omtrent
det samme Kvantum som i det foregaaende Aar. Priserne var: Klipfisk
L. 52 à 57 og Stokfisk L. 45 à 50 (ufortoldet).

Der ankom ialt 14 Skibe, alle norske. Intet Skib har deltaget i Kyst-
fart; næsten alle ankom med Fiskevarer.

Mandelhøsten var usædvanlig rig og Priserne meget lave — L. 98 pr.
Kv. Ogsaa Oliehøsten var rig, men Kvaliteten har ikke tilfredsstillet Jord-
brugerne og Exporten er f. n. ringe. Priserne var L. L. 98 à 110 pr.
Kv. Vinhøsten var meget knap, men Kvaliteten udmærket.“

Wilh. Klouman.

Cagliari.

Aarsberetning dateret 11te Mai 1895.

Til Hovedstationen ankom med Ladning 1 norsk Skib dr. 368 Ton fra
Norge og 4 dr. 3 020 Ton fra Udlandet, og i Ballast fra Udlandet 2 dr.
1 708 Ton. Til Vicekonsulaterne ankom i Ballast fra Udlandet 1 norsk
Skib dr. 1 310 Ton. Ialt ankomne 8 dr. 6 406 Ton, hvoraf Dampskibe 6
dr. 5 642 Ton. Bruttofragten fra Norge Kr. 4 896, Udlandet Kr. 32 174.

Til fremmede Lande afgik fra Hovedstationen med Ladning 3 norske
Skibe dr. 2 076 Ton og i Ballast 3 dr. 2 624 Ton, samt fra Vicekonsula-
terne med Ladning 1 dr. 1 310 Ton, ialt 7 dr. 6 000 Ton, hvoraf Damp-
skibe 6 dr. 5 642 Ton Bruttofragt Kr. 55 373.

For Havari eller Ordre ankom 1 Skib dr. 309 Ton. Af svenske Skibe
ankom 6 dr. 4 085 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Kr. 298.46,
ved Vicekonsulsstation Kr. 83.18, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 41.59. Af
svenske Skibe ved Hovedstationen Kr. 259.40. Ialt tilfaldt Konsulen
Kr. 599.45.

Skibsfarten. Af norske Skibe ankom ifjor 8 dr. 6 406 Tons.

Sammenholdt med 1893 viser den norske Skibsfart en Tilbagegang af
3 Skibe med en Dr. af 2 661 Tons.

Ved Toldboden i Cagliari indklareredes ifjor af Skibe kommende fra Udlandet 343 dr. 167 653 Tons og udklareredes 352 dr. 207 233 Tons.

Af kystfarende Skibe ind- og udklaredes circa det tredobbelte Antal og Tonnage.

Indførsel direkte fra Norge bestod kun af en Isladning af ca. 450 Tons og fra Sverige af to Træladninger af ca. 350 Stds.

Indirekte indførtes som sædvanlig fra Fastlandet nogle smaa Partier Fisk, Beg, Tjære og Jern.

Udførsel til de forenede Riger bestod næsten udelukkende af Salt foruden smaa Partier Vin og Olie, som man har forsøgt at faa indført især til Sverige.

Handelsrørelsen med Udlandet opnaaede ifjor Lire 18 828 100, hvoraf Lire 5 198 500 falder paa Import og Lire 13 629 600 paa Export.

De vigtigste Indførselsartikler var: Hvede Lire 2 200 000, Kaffe 1 000 000, Kul 914 000, Trævarer 280 000, Petroleum 168 000, Bomuld 162 000, Jern og Staal 152 000, Klipfisk 48 000, og Stentøi 37 000.

De vigtigste Udførselsartikler var: Mineralier Lire 9 800 000, Vin 1 000 000, Trækul 1 600 000, Skind 409 000, Salt 360 000, Madvarer 244 000 og Ost 73 000.

Dertil kommer Handelsrørelsen med Italiens Fastland, og man beregner at hele Handelsomsætningen beløb sig ifjor til ca. Lire 49 000 000.

Landbruget var i 1894 i det hele taget tilfredsstillende; især hvad Kornhøsten angaar, endskjønt Konkurrencen fra Sortehavet havde bevirket et Fald i Priserne. Man anslaaer Indhøstningen af Hvede til ca. 1 800 000 Hl., og af Byg til ca. 700 000 Hl.

Vinproduktionen har ogsaa været heldig og afgav ca. 800 000 Hl. — Stor Udførsel af Vin har foregaaet ifjor til Østerige og Italien og forøges stadig.

Vinplantningen viser sig mere og mere lønnende for Landbefolkningen og synes derfor at ville udbrede sig mere og mere.

Salthøsten var mindre heldig end forrige Gang, da dens Udbytte kuns beløb sig til 123 000 Tons mod ca. 183 000 Tons det foregaaende Aar, altsaa en Formindskelse af ca. 50 000 Tons.

Af Saltet udførtes til Udlandet ca. 54 000 Tons, med følgende Nationers Skibe:

italienske Tons	9 976	østerrigske Tons	16 532
franske . "	6 167	tyske . "	1 168
engelske . "	6 192	russiske . "	1 422
norske . "	3 845	græske . "	1 772
svenske . "	6 926		

Gjennemsnitsprisen for Salt var ca. Lire 8 pr. Ton.

Som jeg i mine sidste Aars Rapporter har meddelt, er Udførselen af denne Vare til Udlandet aftaget betydelig paa Grund af de store Leverancer til den italienske Stat.

Man taler imidlertid om at udvide Produktionen for at kunne igjen være istand til at forsyne Udlandet og da nærmest de forenede Riger, hvor Cagliari Saltet er meget efterspurgt.

Bergværksdriften: Denne Næringsvei er meget betydelig paa Sardinien, som eier mange righoldige Miner, især af Zink og Bly.

Produktionen havde i de sidste Aar taget storartet Opsving, men paa Grund af de lave Priser som nu raader i Malm, har den taget en Stilstand.

Desuaget udskibedes ifjor fra Cagliari og Carloforte ca. 160 000 Tons Mineralier, nemlig: Zink ca. Tons 100 000, Bly ca. Tons 36 000, Sølv ca. Tons 1 100 Antimonium ca. Tons 1 100, andre Mineralier ca. Tons 21 800.

Udskibningen foregik for det meste med engelske, hollandske og belgiske Dampskibe til Antwerpen Bordeaux og Swansea.

Til Driften blev benyttet ca. 10 000 Mand.

Tunfiskefangsten slog ifjor middelmaadig til. — Udbyttet anslaaes til ca. 1 000 000 Kg. Heraf exporteredes nedlagt i Olie til Genua, Livorna og Alassio ca. 870 000 Kg. til Værdi ca. Lire 1 500 000.

Kvægavlen spiller en vigtig Indtægtskilde paa Sardinien, — dog har Udførselen siden Ophævelsen af Handelstraktaten med Frankrige, hvortil en stor Mængde Dyr exporteredes, taget betydelig af.

Udskibningen indskrænker sig nu til Sicilien og Italien og var ifjor ca. 40 000 Stkr.

Skovdriften anslaaes ifjor til ca. 6 000 000 Lire hvoraf største Delen falder paa Kulbrændning og Korkproduktionen. Trækul exporteredes herfra til forskellige italienske og spanske Havne, medens Kork fornemlig gik ti Frankrige.

Koralfangsten var ogsaa ifjor ubetydelig, da kun 700 Kg. god Korall blev fisket, til Værdi Lire 100 000.

Kul fra England: Heraf indførtes i 1894 ca. 40 000 Tons, og kun tre norske Dampskibe har fundet Sysselsættelse i denne Fart, medens før en Del skandinaviske Skibe blev benyttede i denne Trafik, som nu drives for det meste af engelske Dampskibe. Grunden hertil maa antages at være de lavere Fragter, som Engelskmændene tager, da deres Skibe i Regelen er befragtet for at tage Malm tilbage.

Fragtmarkedet har været meget ugunstigt. Man betalte herfra til Østersøen med Salt 10 Frc. pr. Ton, til Belgien med Malm 12 Frc., fra England med Kul 5 sh., fra Sortehavet med Hvede 10 Frc.

Agio paa Guld har været meget varierende ifjor. Ifra 15% som den var i Begyndelsen af Aaret, gik den efterhaanden ned til 6%.

Sundhedsforhold: Helbredstilstanden har været hele Aaret udmærket.

P. Pernis.

Caracas.

Aarsberetning dateret 6te April 1895.

Til La Guaira ankom med Ladning fra fremmede Havne 9 norske Seilskibe, der afgik til fremmede Havne i Ballast. Bruttofragt £ 3 284. Erlagte Konsulat-afgifter Kr. 285,32.

Til Puerto Cabello ankom 3 norske Seilskibe dr. 1 110 Ton.

Til Maracaibo ankom 2 norske Seilskibe dr. 401 Ton med Ladning fra fremmede Havne. Begge afgik til fremmede Havne i Ballast.

Ingen svenske Skibe ankom.

Handelen opnaaede ikke i 1894 at komme sig af de Tab som var forvoldt ved Revolutionen i 1892, idet Nationens Finanster ikke endnu har gjenvundet sin normale Fasthed, og som naturligt indvirker dette betydelig paa Handelens Gang. Statsindtægterne, der hovedsagelig beror paa Tolden, skulde kunne mere end dække det ordinære Budget paa 34 Mill. francs. Overskuddet anvendes sædvanlig til Tillægsudgifter, men i 1894 strak det ikke til; de største Vanskeligheder er forårsaget ved Reklamationer fra Venezuelere og Fremmede for Tab bevirket ved Revolutionen. Den nuværende Regjering har godkendt saadanne Reklamationer fra Indfødte til et Beløb af ca. 100 Millioner francs og dannet en særskilt Gjæld kaldet Revolutionsgjælden, der ikke er rentebærende og skal amortiseres ved maanedlige Beløb af forskjellig Størrelse, der fastsættes af Finantsministeren og fordeles efter Skjøn. Ligeledes anerkjendtes de Beløb der skyldtes som Restancer paa Fordringer for offentlig Tjeneste, til hvis Betaling der blev oprettet en saakaldt svævende Gjæld. Da disse Gjældsfordringer ikke var rentebærende og kun havde en ringe Handelsværdi, blev Indehaverne og Staten enig om, at begge Slags skulde slaas sammen til en ny Gjæld kaldet „6 pCt. indre Gjæld“, bærende 6 pCt. aarlig Rente og hvoraf Obligationer skulde ombyttes med de tidligere efter et Forhold af 100 francs mod 15 francs af de 6 pCt. indre Gjæld. Denne nye Gjæld amortiseres ogsaa ved periodiske kontante Betalinger.

Med Hensyn til de Reklamationer, der er fremsat af Fremmede, da har disse henvendt sig til sine Regjeringer, og truffet Forføininger gennem vedkommende Ministre.

De extraordinære Udgifter til Ordningen af den nye Gjæld, Jernbanegarantierne, der staar tilbage for en længere Tid, de fremmede Reklamationer etc., er de væsentligste Aarsager til den almindelige Knaphed og Statskassens Tomhed, hvilket paa den anden Side paavirker Markedet for de forskjellige Statspapirer, medfører Prisfluktuationer og ofte forholdsvis betydelige Fald.

Til disse almindelige Aarsager kommer den Frygt, som Handlende og Publikum nærede for at der skulde oprettes en engelsk-venezuelsk Bank, kjendt under Navn af Hastings Bank, hvis Plan frembød Faren af en mulig Emission af Papirpenge. Handelskammeret og Publikum protesterede offentlig mod denne Plan, der hvis den blev realiseret vilde kunne medføre alvorlige Hindringer for Handelsoperationer og muligens ruinere et Land, der hidtil har kunnet opretholde Guld som Myntfod. Skjøndt Protesten ogsaa blev rettet til de lovgivende Kamre og Republikens Præsident, blev dog Planen bifaldt af Regjeringen og forelagt Kongressen, men Publikums energiske Protest hindrede Bankens definitive Oprettelse inden den i Loven fastsatte Tid, hvorved Koncessionen forfaldt.

Nærmere statistiske Oplysninger har ikke kunnet skaffes, da Finantsministerens Rapport, der skulde forelægges Kamrene for 1894, endnu ikke er ud-

kommet. Nogen Opgave over Handelen med Norge og Sverige kan ikke gives, da næsten alle Varer derfra kommer over Hamburg. Det er at haabe, at Aabningen af Østersøkanalen vil lette den direkte Skibsfart og Handelsforbindelse.

Udførsel. Fra Puerto Cabello udførtes: Kaffe, 13 525 876 Kg., Værdi frcs. 26 051 752, Kakao 238 450 Kg., frcs. 596 125, Huder Kg. 425 128, frcs. 480 118, ialt frcs. 27 127 995.

Fra Maracaibo udførtes: Boxwood Kg. 734 216, Værdi frcs. 41 536, Cedertræ frcs. 52 128, Kaffe Kg. 11 589 554, frcs. 23 236 944, Kakao Kg. 30 298, frcs. 78 124, Kopahubalsam Kg. 1 875, frcs. 7 635, Curamina Kg. 53, frcs. 2 132, Dividivi Kg. 234 617, frcs. 45 248, Fiskemaver Kg. 19 227, frcs. 49 081, Gultræ (fustete) Kg. 161 206, frcs. 8 999, Huder Kg. 124 234, frcs. 220 011, Gayactræ Kg. 11 040, frcs. 764, Mahogni frcs. 5 409, Væxter frcs. 2 290, Chininbark Kg. 193 frcs. 711, Uld Kg. 6 501, frcs. 4 140, diverse frcs. 764, Guld og Sølv frcs. 66 664, ialt frcs. 23 822 582.

Fra La Guaira udførtes af Kaffe Kg. 12 864 378 til Værdi frcs. 19 296 567.

Fra La Vela udførtes Kaffe Kg. 906 797, Værdi frcs. 1 463 515, Gjedskind Kg. 584 295, frcs. 1 481 564, Bygningstømmer Kg. 5 000, frcs. 500, diverse Kg. 214 536, frcs. 61 091, Dividivi Kg. 15 343, frcs. 1 400, ialt Kg. 1 725 971, Værdi frcs. 3 008 070. I hele Staten Falcon, hvortil denne Havn hører, er Gjedsavl den fornemste Næringsvei; af Melken laves en stor Mængde Ost, der konsumeres i Landet. Det væsentligste Produkt af Agerbruget er Mais, hvoraf der er Overflod af god Kvalitet, og som ogsaa helt konsumeres i Landet.

For Havnen Ciudad Bolivar, hvor der ikke er Vicekonsul, har Opgaver ikke endnu kunnet faaes.

Valentinier.

Riga II*).

Beretning dateret 10de Mai 1895.

Aar 1894 fik for Ruslands Udenrigshandel sit Præg ved Afslutningen af Traktat med Rusland og Tydskland samt Østerrige-Ungarn, den ^{29de Januar} ^{24te Juni} _{10de Februar} og _{6te Juli} Skjønt de til disse Traktater nærede Forretninger endnu ikke fuldt har kunnet opfyldes, har dog Traktaten med Tydskland øvet en gunstig Indflydelse, hvilket viser sig af Opgaverne over Ruslands Handel med Udlandet. Traktaten mangler dog ikke forbitrede Fiender.

Handelsomsætningen var i 1894 i det Hele livligere end i 1893, især for Importen. Vistnok har ogsaa Udførselen, især af Korn fra det sorte Hav, vist stor Tilvæxt, men paa Grund af de urimelig lave Priser saavel paa Korn som Exportvarer i det Hele, antages ikke dette at have givet nogen Fordel. Indførselen befordredes derimod af en relativt god og især temmelig fast Rubelkurs. Rubelen er i Virkeligheden nu ophørt at være Gjenstand for internationalt

*) Se Hefte 3 Pag 78.

Børsspil og i saa Henseende er sundere Forhold indtraadt, takket være flere af Finantsministeren trufne Foranstaltninger til Standsning af de, især paa Berlins Børs herskende Misbrug.

Kursen paa Berlin for 100 Rm. var i Januar høiest Rubler 45.62 $\frac{1}{2}$, lavest R. 44.97 $\frac{1}{2}$, Februar 45.82 $\frac{1}{2}$ og 45.52 $\frac{1}{2}$, Marts 45.77 $\frac{1}{2}$ og 45.42 $\frac{1}{2}$, April 45.57 $\frac{1}{2}$ og 45.37 $\frac{1}{2}$, Mai 45.67 $\frac{1}{2}$ og 45.42 $\frac{1}{2}$, Juni 45.62 $\frac{1}{2}$ og 45.50, Juli 45.50 og 45.50, August 45.50 og 45.17 $\frac{1}{2}$, September 45.62 $\frac{1}{2}$ og 44.97 $\frac{1}{2}$, Oktober 45.72 $\frac{1}{2}$ og 45.15, November 45.22 $\frac{1}{2}$ og 45.02 $\frac{1}{2}$ samt December 45.42 $\frac{1}{2}$ og 45.02 $\frac{1}{2}$. I hele Aaret 1894 var den høieste Kurs kun 45.82 $\frac{1}{2}$ og den laveste 44.97 $\frac{1}{2}$ R. medens den f.Ex. i 1891 varierede mellem 52 og 40.37 $\frac{1}{2}$. Middelkursen var i 1894 45.42, 1893 46.50 $\frac{1}{2}$, 1892 48.48 $\frac{1}{2}$, men i 1891 kun 41.97 Rubel.

Men ogsaa i andre Henseender har Ruslands Finantspolitik i 1894 stor Fremgang at opvise, der mærkelig har bidraget til Statskreditens Styrkelse. Her kan alene anføres Optagelse af et 3 $\frac{1}{2}$ % Laan i Guld paa 400 Mill. R. Konverteringerne af 5 % Bankcertifikater og de saakaldte Orientlaan til 4 %, samt Konverteringen af Adelsagrarbankens og det tidligere gjensidige Kreditselskabs 5 %, Panteobligationer til 4 $\frac{1}{2}$ %. Alle russiske Statspapirer har i det Hele været i Stigende. Derhos maa anføres den forøgede Tilladelse til russiske Værdipapirers Belaaning i den tyske Rigsbank, hvilken Foranstaltning fra den tyske Regjerings Side af den russiske Finantsminister besvaredes med, at tyske Banksedler atter modtages i Betaling af russiske Toldafgifter til den forrige Kurs 308 Rubler for 1000 Rm. i Stedet for hidtilværende Kurs 302 R.

Hele Værdien af de til Distriktets Havne indførte og derfra udførte Varer var 141 451 000 Rubler, det høieste Beløb i de seneste fem Aar. Indførselen var ca. 48 Mill., Udførselen ca. 93 Mill. Hele det europæiske Ruslands Udenrigshandel viser stærkt Tilvæxt i Import, mindre i Export. Den udgjorde fra 1ste Januar til 1ste December 1 084 Mill. R., hvoraf Import 473 Mill. og Export 610 Mill. Af Jordbrugsprodukter udførtes 130 Mill. Pud mere end 1890, men Priserne gjør, at Værdierne ikke er steget tilsvarende.

Ruslands Høst var fordelagtigere 1894 end 1893 og udgjorde ca. 440 Mill. Tschetwert, uagtet den med Korn besaaede Jord er aftaget ikke lidet. Af Rug og Havre udførtes over dobbelt saa meget som i 1893, og af Hvede 177 Mill. Pud mod 143 Mill. i 1893. Fra 1ste Januar til 1ste December 1894 udførtes af Rug 69 Mill. Pud, Byg 131 Mill., Havre 83 Mill. og andre Kornvarer 65 Mill. Pud. Fra Riga og Libau udførtes af Korn 44 Mill. Pud eller det meste i de sidste 5 Aar. Medens der fra Ruslands Havne ved det sorte Hav især er udført Hvede og Rug, spiller Havre nu Hovedrollen fra Østersøhavnene, hvoraf Libau, Riga, Reval og St. Petersburg udførte 88 pCt. af hele Ruslands Havreexport.

Priserne for alle Kornsorter, der allerede i 1893 var lave, nedgik endyderligere i 1894. Hvede, hvorfor 1893 noteredes for 126—128 $\mathcal{F}$'s Vare 92—106 Kop. pr. Pud, solgtes i Februar—Marts for 72—85 Kop., Juni 65—72, Oktober 60—65 og December 65—73 Kopek pr. Pud. Rug betingede først i Aaret for russisk Vare 70 Kopek og for kurlandsk paa 120 $\mathcal{F}$'s Vægt 68 Kopek. I Juli betaltes 62—60, August-September 53—55 Kopek, November 58, sidst i Aaret resp. 56 og 54 Kopek. Prisfaldet for Rug har gennemgribende Betydning for det russiske Jordbrug, hvor Rugdyrkningen indtager en fremtrædende Plads. Derfor har ogsaa den russiske Regjering for at hindre yderligere Prisfald og i nogen Grad lette Afsætningen af Korn, i Begyndelsen af dette Aar besluttet at opkjøbe Hvede og Rug i umalet Stand udelukkende hos Producenterne efter gjældende Priser paa Markederne. Dette, samt den tilkjendegivne Hensigt at anlægge et helt Net af Tilførselshaver og Kornmaga-

siner viser Regjeringens Omtanke for det for Tiden trykkede Jordbrugs Fremtid. Byg betingede i de første Månedes af 1894, 2-radet 110 $\mathcal{R}$'s Vare 60 Kopek og 6-radet 100 $\mathcal{R}$'s 70—72, i Mai 57 og 67, Juli 55 og 65 K. Prisen paa Havre var i Januar—Februar for utørret 60—61 Kopek og tørret 62—64 K., høiere lyse Sorter 65—80 Kopek pr. Pud, i Mai kunde neppe 58 K. erholdes for Gjennemsnitsvare, i Juni-Juli kun 55 K., September-Oktober i sidste Aaret 47—48 K., hvorimod for høiere Sorter i smaa Partier erholdtes 60—65 K. pr. Pud.

Af Lin udførtes fra Riga 2.7 Mill., fra Libau 630 000 og fra Pernau 724 000 Pud. Udførselen fra disse Havne er fra 1893 aftaget med over $1\frac{1}{2}$ Mill. Pud og i Forhold til Middeltallet fra de sidste 5 Aar med over 1 Mill. Pud. Linpriserne var i Januar 37—40, Februar—Mai 37—39, i Juni 36—38, i Juli 30—34, i August 28—32, i September—November 26—31 og i December 21—24 Rubler. Linhøsten var større end i 1893, men efterlod i Kvantitet meget at ønske. Hele Ruslands Linhøst var 1894 26 Mill. Pud mod 24 Mill. i 1893, men det af Lindyrkning optagne Areal tiltog ogsaa fra 1 250 000 Dessjatin i 1893 til 1 346 000 i 1894.

Af Hamp udførtes fra Riga 412 000 Pud og fra Libau 211 000 Pud samt fra hele Rusland $2\frac{1}{2}$ Mill. Pnd. I gamle Dage var Udførselen langt større. Nedgangen beror især paa mindsket Forbrug af Hamp og dens Erstatning af andre Produkter, dels ogsaa paa stigende Konkurrence med Hamp fra Mexiko, Ny-Zeeland og Ostindien. Priserne var faste i Aarets Begyndelse med 37—42 R. pr. Berkowez efter Kvalitet, men sank i Marts—April. I Mai—Juni erholdtes $37\frac{1}{2}$ —42 R., Oktober 40—44, sidst i Aaret solgtes Partier til 38— $41\frac{1}{2}$ R.

Af Slaglinfrø udførtes fra Riga 1 700 000 Pud, fra Libau 1 300 000 Pud. Priserne var paa Grund af daarligt Veir under Høsten, temmelig høje, fra 105—147 Kopek pr. Pud.

Udførselen af Udsædlinfrø fra Riga var 640 000 Pud og fra Libau 18 000 Pud. Priserne var fra 145—157 Kopek pr. Pud.

Af Hampefrø udførtes fra Riga 47 000 Pud og fra Libau 157 000 Pud eller mindre end i de sidste 5 Aar. Fra hele Riget udførtes i de første 11 Månedes 552 000 Pud. Priserne var fra 110—125 Kopek pr. Pud.

Af Oliøkager udførtes fra Riga 2 800 000 Pud og fra Libau 1 700 000 Pud, eller mere end i noget af de sidste 5 Aar. Priserne var i Begyndelsen af Aaret 90—94, i Slutningen 66—70 Kopek pr. Pud.

Af Hø udførtes fra Riga 168 000 Pud og fra Libau 400 000.

Af Mineralolier udførtes fra Riga 278 000 Pud og fra Libau 315 000 Pud. Udførselen fra disse Havne er gaaet meget tilbage i de sidste 5 Aar. Hele Ruslands Udførsel heraf viser ogsaa en stor Nedgang; i de første 11 Månedes af Aarene 1892—1894 udførtes fra europæisk Rusland 49, 54 og 47 Mill. Pud Naphtaprodukter og 40, 44 og 36 Mill. Pud Naphta. For at lette Exporten har Regjeringen truffet flere Forholdsregler. Paa den transkaukasiske Jernbane nedsattes Fragten for exporteret Petroleum fra 19 til 14 ligetil 9 Kopek, og Lettelser bevilgedes i Trafiken med Grænselandene. Men desuagtet

har de russiske Exportører havt store Vanskeligheder at bekjæmpe. Neppe havde de russiske Producenter sat sig i Forbindelse med det amerikanske „Stand. Oil Compagny“, saa forstod de uafhængige amerikanske Selskaber at udvide sit Forretningsomraade, især til Tydskland, som hidtil af Frygt for en Monopolisering af Petroleumshandelen ved det nævnte Company havde hentet sit Behov fra Rusland. Afsætningen til Østasien har derimod havt Fremgang, men trues stedse mere og mere af Konkurrencen med Sumatrapetroleum. Priserne var hele Aaret lave, men temmelig faste.

Udførelsen af Æg fra Riga var 554 403 Pud og fra Libau 159 074 Pud mod i 1893 resp. 523 902 og 137 520 Pud. Udførselen, der for ca. 30 Aar siden begyndte at drives i større Omfang fra Rusland, er for Tiden høist betydelig. I de sidste Aar, fra hvilke Opgaver har kunnet erholdes om Ægudførselen, eller 1891 og 1892, opgik Udførselen fra hele Riget til resp. 2 997 578 og 2 640 095 Pud. For Tiden afsendes aarlig over den vestre Grændse 4 000 til 5 000 Jernbanevognladninger til Værdi ca. 13 Mill. Rubel. De største Mængder kommer fra de tilgrændsende Provindser og fra Polen, samt i de senere Aar ogsaa fra Mellemrusland. Der findes Steder, som aarlig expederer lige til 2—300 Jernbanevognladninger. De fornemste Aftagere er Tydskland, Danmark, Holland, England og de forenede amerikanske Stater. Efter Afslutningen af den russisk-østerrigske Traktat har en betydelig Udførsel af Æg fundet Sted til Østerrige. Der er neppe nogen Udførselsartikel, som er underkastet saa store Prisfluktuationer som Æg, hvorfor et vidt Feldt aabner sig for Spekulationen.

Af Sprit udførtes fra Libau 975 000 Vedro; fra Riga var ingen Udførsel. Fra hele Rusland udførtes 2.3 Mill. Vedro.

Af Trævarer udførtes fra Riga 41 Mill. og fra Libau $1\frac{1}{2}$ Mill. Kubikfod. Tilførselen var større end sædvanlig, hvorfor Priserne faldt betydelig med Undtagelse af Sviller. Fra Riga udførtes af Bjelker 411 000 Stkr., af Sviller 2 Mill. Stkr., af saget Virke 16 Mill. Stkr., alt betydeligt mere end i tidligere Aar. Tilvæksten falder især paa Battens og Bord under 3 Toms til Tydskland. Afsætningen af saget Virke over 3 Toms gik sent og besværedes af Konkurrencen fra det hvide Havs Havne, da i den senere Tid afsættes betydelige Kvantiteter brede Dimensioner til England. Af Minetømmer udførtes 2.4 Mill. Stkr.

Indførsel. Indførselen til Rusland af Stenkul er stigende og var i 1894 134 Mill. Pud. Den russiske Industris stedse tiltagende Behov kan ikke fyldes af den russiske Stenkulsproduktion, skjønt denne i de senere Aar er i betydelig Tilvæxt, nemlig i 1893 ca. 79 $\frac{0}{100}$ af Forbruget mod i 1866—70 ca. 42 $\frac{0}{100}$. At de russiske Østersøhavne endnu hovedsagelig anvender fremmed Stenkul paa, at Transportudgifterne for russiske endnu er for høie. Til Behandling af dette Spørgsmaal er en Komite nedsat.

Af Stangjern indførtes til Rusland 11 Millioner Pud, af Tak- og Støbejern 9 Mill., og af Staal 2,8 Mill. Pud, den høieste i de sidste 5 Aar. Uagtet denne betydelige Indførsel har dog den russiske Jernindustri gjort uhyre Fremskridt. I 1893 tilvirkedes saaledes ca. 69 Mill. Pud Takjern, 30 Mill. Stangjern og 36 Mill. Staal mod i 1892 63, 28 og 23 Mill. Pud.

Af Maskiner og Redskaber eller Dele deraf for Jordbrugets Behov indførtes til Rusland ca. 1 Mill. Pud, betydeligt mere end i 1893. Af andre Slags Maskiner indførtes til Riget 4 Mill. Pud.

Af kunstige Gjødningsstoffer indførtes til Riga 1 200 000 og til Libau 900 000 Pud, heraf til Riga 780 000 Pud Superfosfat, 350 000 Pud Thomaslag og 80 000 Pud Kainit og til Libau af samme Slags 490 000, 350 000 og 12 000 Pud.

Af Salt er Indførselen til Riga paa Grund af paalagt Told og Accisens Ophævelse gaaet tilbage og udgjorde i 1894 52 000 Pud. Samtidig er Indførselen af Salt fra Krim, der i de senere Aar for en ikke ringe Del er foregaaet med norske Skibe, i stærk Stigning og udgjorde i 1894 2,1 Mill. Pud.

Da Riga har en høit udviklet Korkindustri, der dog har faaet alvorlige Konkurrenter i de i den senere Tid i Moskwa og Libau oprettede Korkfabriker, spiller Indførselen af Korkbark her en vigtig Rolle. Til Riga indførtes deraf 275 000 Pud og til Libau 67 000 Pd. for begge Byer tilsammen ca. 90 % af Ruslands hele Indførsel.

Af Farvetræ er Indførselen i Stigende. I Forventning af Toldpaalæg indførtes i 1894 betydeligt, til Riga 1 100 000 Pud og til Libau $\frac{1}{2}$ Mill. Pud. Indførselen vil antagelig stige eftersom de indenlandske Fabrikers Tilvirkning af Farvestoffer tiltager. I denne Indførsel er de forenede Rigers Skibe stærkt interesserede.

Indførselen af Harpix opgik i Riga og Libau tilsammen til ca. 380 000 Pud, hvoraf 326 000 til Riga.

I andre Indførselsartikler, som Vin, Kaffe, Soda etc., er ikke stor Forandring indtraadt.

Lovgivning. En til Undersøgelse af Midler til at ophjælpe Ruslands Søfart og Industri indsat Komite har begjæret den herværende Børskomites Udtalelse om visse i denne Retning paalagte Spørgsmaal, bl. A. om Forbud for udenlandske Fartøier mod at drive Fragtfart mellem russiske, ved særskilte Have liggende Havne, hvad der er af stor Vægt for vore Skibe i den betydelige Fart til Østersøen med Salt fra Havne ved det sorte Hav. Børskomiteen har udtalt, at saalænge den russiske Handelsflaade ikke har naaet den Styrke at den kan erstatte den udenlandske Konkurrence, vilde Monopolisering af den saakaldte store Kystfart, eller Farten mellem russiske ved særskilte Have liggende Havne alene have skadelige Følger for Handel og især Industri. Ved saadan Udelukkelse vilde i Mangel af al Konkurrence, Fragterne uvilkaarlig stige, saa at Transport af billigere Varer, f. Ex. Salt, der ikke kan bære høie Fragter, vilde ganske ophøre.

Den 12/24de Oktober 1894 er for udenlandske, til Rusland kommende Handelsreisende, truffet følgende Bestemmelser: De maa ved Ankomst til Rusland ved Grændsetoldkammeret løse Patent som Commis af 1ste Klasse og derfor erlægge 50 Rubler. Dette Patent, som gjælder fra Udstedelsen til 1ste Januar næste Aar, vedhæftes den Reisendes Pas og skal tilligemed et Legitimationskort for Indledning af Handelsoperationer forevises vedkommende Skatteinspektør paa første Sted, som den Reisende besøger. Toldpligtige Varer, der medføres som Prøver, kan ind- og udføres toldfrit, paa Betingelse af, at de,

hvis de ikke sælges, udføres inden 6 Maaneder fra Indførselen. Disse Bestemmelser er dog kun provisoriske. Rigas Børskomite, der er afkrævet Betænkning i Sagen, har udtalt sig for en Forhøjelse af Skatten fra 50 til 300 Rubel eller 100 Rubel maanedlig til Beskyttelse af Ruslands Handel og Industri.

Havne- og andre Arbeider i Riga. Ved de siden 1875 foretagne Havnearbeider i Riga, der har medført en Udgift ca. $5\frac{1}{4}$ Mill. Rubler foruden for Mudringsarbeider ca. 1,9 Mill. R., har Farvandet i den indre Havn opnaaet en Dybde af 20 Fod og i Dünaflodens nedre $5\frac{1}{2}$ Verst lange Løb, samt i Udhavnene Mühlgraben og Balderaa af 22 Fod. I den nærmeste Fremtid er planlagt yderligere Arbeider, saasom Forbedring af Indløbet til Havnen ved Anlæg af en ny Kanal paa 24 Fods Dyb fra Søen, samt af Bølgebrydere m. M. For alle disse Arbeider, der er bestemt til at udføres i to Serier, er Udgifterne beregnet til 7,6 Mill. Rubler, hvortil dog ikke endnu er anvist Midler.

Det forrige paabegyndte Anlæg af en Kornelevator og Jernbanespor dertil er færdigt, men er endnu ikke traadt i Virksomhed i Paavente af Reglement for samme.

Kommunikationer. En Jernbane er paabegyndt fra Pernau til Walk ved Riga—Pskowbanen. I Aarets Løb aabnedes for Trafik 2 084 Verst Jernbaner og kjøbtes af Staten 4 313 Verst private. Hele det russiske trafikerede Jernbanenet var i 1994 31 155 Verst, hvoraf 18 866 tilhørte Staten. Herpaa befordredes 47 Mill. Passagerer og ca. 4,4 Mill. Pud Varer. Bruttoindtægterne var 352 Mill. Rubler.

Fra 1/13de December er skeet en fuldstændig Reform af Passagerafgifterne paa de russiske Jernbaner. For Reiser paa 3die Klasse regnes for Afstande fra 1—160 Verst ca. 1,44 Kopek pr. Verst, for 161—300 Verst som for 160 Verst eller Rubler 2,30 med Tillæg af 0,9 Kopek for hver yderligere tilbagelagt Verst. Fra 301 Verst beregnes Afgiften ikke pr. Verst, men pr. Zone, hvorved hver paabegyndt Zone regnes som en hel.

For den første Zone, paa 301—325 Verst erlægges 24 Kopek, men for hver yderligere Zone 20 Kopek over Afgiften for 300 Verst. Zoneinddelingen er følgende:

fra 301—500 Verst	8 Zoner à 25 Verst,	711— 990 Verst	8 Zoner à 35 Verst,
501—710 "	7 " à 30 "	991—1510 "	13 " à 40 "

Over 1 510 Verst kommer paa hver Zone 50 Verst.

Afgift for 2den Klasses Passagerer er $1\frac{1}{2}$ Gang og for 1ste Klasses $2\frac{1}{2}$ Gange Afgiften for 3die Klasses Passagerer. Børn fra 5—10 Aar betaler i alle Klasser $\frac{1}{4}$ af den for Voxne bestemte Afgift.

For Befordring af Bagage erlægges for 10 ₧ fra 1—300 Verst 0,0575 Kopek pr. Verst, fra 301—325 det samme som Afgiften for 300 Verst eller 17,25 Kopek. Over 325 Verst Zonevis med 1,5 Kopek pr. Zone.

For enkelte Jernbaner erlægges Tillæg for Hurtigtog.

De russiske Sparebanker, hvis Antal i 1880 var 75, var i 1894 2 792 (iberegnet de i 1890 aabnede Postsparebanker), med 1 655 000 Indskydere og indskudt Beholdning 336 Mill. Rubler.

Helbredstilstanden. Blandt Kreaturer forekom ikke faa Tilfælde af Mund- og Klovesyge samt Miltbrand. Kraftige Forholdsregler toges til Bekjæmpning deraf.

Koleraen optraadte stærkere end i 1893. I Riga anmeldtes første Tilfælde 14de August og 17de Oktoder var Sygdommen ophørt. I Jurjew (Dorpat) og Omegn anmeldtes første Tilfælde 24de Juni og hele Livland erklæredes frit 9de Novbr. I Kurland varede Sygdommen fra 17de Juni til Februar d. A.

C. Aug. Titz.

Moskva.

Aarsberetning dateret 19/31 Mai 1895.

Aaret 1894 forløb under gunstige økonomiske Forhold for Rusland. Høsten var rig, den indenlandske Industri livlig og lønnende, især i Bomulds- og Jernbranchen, hvilken sidste ved Bygningen af den store sibiriske Jernbane og andre Baner i aarevis vil faa et vidt Felt for sin Virksomhed. Handelsforholdene til Udlandet er atter ved Afslutning af Traktater, især med Tyskland, kommet i rolig Gang, hvilket viser sig ved høiere Import- og Exporttal. I de 11 Maaneder, 1ste Januar—1ste December 1894, var hele Handelen med Udlandet om den europæiske Grændse 1 083 864 000 Rubel mod 923 471 000 R. i samme Tid i 1893. Heraf kommer paa Exporten 611 Mill. og paa Importen 473 Mill. Exportens Overskud er saaledes 29 %, mod i 1893 38 %. Ca. 65 % af hele Exporten falder paa Rubriken Levnetsmidler. Efter Grupper udgjorde Exporten i Tidsrummet 1ste Januar—1ste December (11 Mdr.) af

	1892.	1893.	1894.
Levnetsmidler	1 000 Rubel 183 593	300 502	394 112
Raastofte og Halvfabrikater	— 210 104	200 451	184 056
Dyr	— 14 068	12 115	11 334
Fabrikater	— 23 298	22 478	21 328
Ialt 1 000 Rubel	431 063	535 816	610 840

Af Levnetsmidlerne indtages første Plads af Korn. Heraf udførtes 1894 (i 1 000 Rub.): Hvede 129 377, Rug 39 924, Byg 61 924, Havre 57 108, Boghvede 1 518, Hirse 854, Mais 30 361, Erter 5 681, Diverse 23 258, ialt 350 005.

Af andre Levnetsmidler udførtes 1894 (i 1 000 R.): Potetes 370, Anis 352, Kjød 638, do. saltet, røget 303, Svinefedt 244, Ost 164, Smør 3 256, Æg 14 982, Æggeblomme og Æggehvite 354, Konfekt og Bagværk 436, Kaviar 1 647, Fisk, fersk 594, do. saltet, røget og marineret 1 333, Sand-sukker 11 486, Rafinade 955, Sprit (Spiritus) 2 521, Tobak i Blade 1 220 Papyros 398.

Exporten af Raamaterialier og Halvfabrikater viser i det Hele en Nedgang mod tidligere Aar. De væsentligste Artikler var (i 1 000 R.): Træ 38 272, Frø 14 925, Hø og Halm 705, Oliekager: af Linfrø 6 649, Hampefrø 566, Solsikkefrø 1 608, diverse Frø 1 562, Hør 36 904, Drev 4 396, Hamp 12 675, Hampedrev 1 044, Pelsværk 3 283, Huder 3 571, Ben og Benmel 1 113,

Gjødningsstoffer 523, Hestemanager og Haler 1 207, Børster 5 631, Fjær 1 418, Filler 183, Talg 440, Silkekokoner 132, udkjæmmet Silke 270, Raasilke 169, Uld, alleslags 5 561, Cement 117, Brunsten 2 676, Raametaller 1 067, Tjære 486, Naphta og Produkter deraf 17 362, (Raanaphta 26, Petroleum 12 348, Smøreolier, urenset 871, renset 3 178, Naphtaresidua 894), Terpentin 693, Apotekervarer 474, Fiskelim 463.

Af Dyr udførtes (for 1 000 R.) i 1894: Fugle (Gjæs, Ænder etc.) 4 763, do. og Vildt, slagtet, 300, Oxer og Kjør 338, Svin 1 812, Faar 254, Heste 3 479.

Af færdige Fabrikater udførtes (i 1 000 R.) i 1894: Porcelæn- og Faiancevarer 107, Glasvarer 168, Metalvarer 4 456, Trævarer 402, Guttapercha 1 712, anden Fodbeklædning 241, Lædervarer 150, Bastmætter 162, Hamp- og Hørvarer 1 310, Silkestoffer 71, Bomuldstøier 2 109, Uldvarer 1 051, Linned, Klæder, Peltse 1 092, Galanterivarer 547, Stearinlys 282, Fyrstikker 112.

Importen over den europæiske Grændse udgjorde (i 1 000 R.)

	1892.	1893.	1894.
Levnetsmidler	52 047	68 890	62 095
Raastoffer og Halvfabrikater	217 996	235 809	289 823
Dyr	746	1 240	2 385
Fabrikater	70 389	81 716	118 721
Ialt	341 178	387 655	473 024

Af de enkelte Artikler indførtes (1 000 R.):

Korn og Poteter 468, Riis 721, Mel, Malt og Gryn 371, diverse Grøntsager 236, Apelsiner, Citroner etc. 3 417, Frugter og Bær 1 486, Kapers, Oliven etc. 437, Nødder, Mandler, Pistaccier 1 423, Kryddernelliker etc. 1 643, Kaffe 5 517, Kakao 658, The 16 600, Tobak i Blade 1 507, Cigarer 604, Humle 811, Arrak, Rum, etc. 1 668, Vin 7 817, Mineralvand 660, Kogsalt 155, Ost 807, Smør 847, Fisk, fersk, 509, marineret i Kaviar 971, saltet og røget (undtagen Sild) 216, Sild 9 265, Dyr, alle Slags 2 385, Gjødningsstoffer 1 396, Talg 1 894, Olein og Oleinsyre 216, Ceresin, Parafin, Vaseline 2 732, Huder, raa, 8 648, forarbejdede 3 452, Skind 4 063, Lædervarer 1 074, Korktræ 1 598, Snedker- og Dreierarbejder 1 258, Planter, Løg, Frø 4 950, levende Planter 901, ildfast Sten 1 333, Kridt 244, Edelstene og Koraller 1 612, Porcellæn- og Faiancevarer 970, Glasvarer 2 327, Stenkul og Torv 13 015, Cokes 2 167, Tjære og Beg 579, Gummi, Kautschuk, Guttapercha 6 939, kemiske Produkter og Materialier 12 304, fede Planteolier 5 411, Kokos og Palmeolier 800, kosmetiske Varer 750, Farver og Farvevarer 14 024, Raametaller 53 902, (deraf Støbejern 5 618, Jern 20 095, Blik 3 473, Staal 8 978, Kobber 8 102, Tin 1 655, Bly 3 837, Zink 2 114), Guldvarer 550, Sølvvarer 383, Metalvarer 24 118, Maskiner og Apparater 41 767, (deraf Landbrugsmaskiner 5 218), Uhrvarer 4 608, musikalske Instrumenter 1 669, Papirmasse og Cellulose 2 328, Skrivpapir 4 941, Billeder og Bøger 2 062, Bomuld 78 907, Raajute 1 922, Raasilke, Silkevat, Kokoner 6 028, Uld, uspundet 13 380, Bomuldsgarn 3 821, Jutegarn 315, Silke og Silkegarn, ufarvet 5 658, farvet 453, Uld, kjæmmet, spundet og dreiet 15 500, Bomuldstøi 2 213, Uldvarer 3 705, Linned og Klæder 483, Galanterivarer og Toiletteartikler 1 892.

Angaaende Høsten 1894 berettes, at den besaaede Overflade var 323 750 Desjatin mindre end i 1893, søm at desuagtet Høsten var 439 Mill. Tschetwert eller ca. 3,8 Mill. mere end i 1893, hvilken Forøgelse udelukkende falder paa Vintersæden.

Kornpriserne led paa Grund af samtidig rig Høst i de fleste kornproduce-rende Lande, og paa Grund af nye mægtige Konkurrenters Optræden paa Verdensmarkedet, især Argentina, en stærk Nedgang, saa at de paa Salg og Export deraf anviste Producenter under forhøiet Arbeidsløn og andre Byrder ikke alene havde lidet eller intet Udbytte, men endog i mange Tilfælde rent ud Tab. Af mange Godseiere hørte man Klager over at den rige Høst var en Ulykke.

Prisnoteringerne var paa Børsen i St. Petersburg:

		1892	1893	1894	1895	
Hvede	Rubel	1,25—1,47	0,97—1,12	0,75—0,90		} pr. Pud.
Rug	—	1,25—1,36	0,94—1,05	0,64—0,69	0,46—0,65	
Havre	—	0,81—1,05	0,83—1,02	0,62—0,68	0,46—0,63	

i Odessa:

Hvede	Rubel	1,10—1,22	0,70—1,23	0,65—0,80	0,55—0,68	} pr. Pud.
Rug	—	1,18—1,20	0,75—0,80	0,51—0,56	0,43—0,48	
Havre	—		0,65—0,68	0,53—0,63	0,42—0,52	

Ruslands Bomuldsindustri i 1894 var indbringende for Spindere og Vævere og de fleste Fabrikers Opgjør viser udmærkede Resultater. Fire nye Spindier med ca. 140 000 Spindestole er opført og andre er forstørret; Tilvæksten for hele Rusland beregnes til ca. 400 000 Spindestole, og det hele Antal er $5\frac{1}{2}$ Million, der under det her almindelig antagne Dag og Nattearbeide giver samme Pro^duktion som $6\frac{1}{2}$ Million i England.

Antallet af Spindestole i Europa, Amerika og Indien for 1894 anslaaes til i England 45 270 000, Kontinentet 27 350 000, forenede Stater 15 841 000, Ostindien 3 650 000.

De fleste henværende og de polske Fabriker var sidst i 1894 under Kon-trakter til Paaske og September 1895. Af 27 Fabriker gav en i Udbytte 42 pCt., 7 20 pCt., 1 $14\frac{1}{4}$ pCt., 2 12 pCt., 1 11 pCt., 8 10 pCt., 1 9 pCt., 4 8 pCt. og 2 6 pCt.

N. Winckel.

Port Louis (Mauritius).

Aarsberetning dateret 15 Mai 1895.

Der ankom med Ladning 7 norske Skibe dr. 10 929 Tons, hvoraf 2 Damp-skibe dr. 2 740 Ton. Bruttofragter £ 12 188 og Rs. 32 689.

Af svenske Skibe ankom 3 dr. 1 131 Ton.

Fra norske Skibe rømte en Mand.

Af norske Skibe ankom i 1894 17, dr. 10 929 Ton, 1893 7, 3 893 Ton, 1892 11, 5 857 Ton, 1891 21, 9 679 Ton, 1890 11, 4 149 Ton.

Direkte fra Norge ankom 1 Skib „Corona“ fra Fredriksstad med Trælast. Fra Sverige ankom to Skibe med Planker. Fra forskellige fremmede Lande ankom 14 Skibe med Ladning.

7 Skibe afgik i Ballast, 9 med Ladning, og et blev abandonneret og solgt i Havnen.

Et norsk Skib anløb Havnen for at faa Lægehjælp og Provisioner.

Udfragterne var følgende: Til Europa 22 sh. 6 d—27 sh. 6 d pr. Ton, Amerika 20 sh.—25 sh., Australien 10 sh. 6 d—20 sh., New Zealand 20 sh.—25 sh., Kapkolonien, Damp. 25 sh.—30 sh., do. Seil 15 sh. 6 d—17 sh. 6 d, alt pr. Ton med Tillæg af 5 pCt. Til Bombay 6 à 8 Annas pr. Bag.

Dampskibsbefragtningerne vedbliver at voxe i Antal og faar, som i tidligere Rapporter omhandlet, et Monopol i Handelen til og fra denne Havn.

Sukker. Exporten var af Høsten 1893—94 140 Mill. Kg., 1892—93 94 Mill., 1891—92 125 Mill., 1890—91 129 Mill., 1889—90 124½ Mill. Høsten 1893—94 viser den største Export i de sidste 5 Aar. Den nuværende Høst er betydelig mindre og vil antagelig ikke overstige 120 Mill. Kg. Udsigterne for Høsten 1895—96 var indtil først i Marts mørke paa Grund af lang Tørke i Maanederne November—Februar. Fra Midten af Marts er der imidlertid faldt overflødigt Regn, der betydelig har rettet paa Udsigterne.

Den meste Export gaar til Indien med Dampskibe tilhørende „The British India S. N. Cy“ og „The Bombay & Mauritius S. N. Cy“ (en Indfødte tilhørende Linie). Af Exporten 1893—94 gik til Storbritanien og Irland 11 Mill., Frankrige og Europas Fastland 6 Mill., australiske Kolonier 16 Mill., Kap gode Haab 15 Mill., Indien 83½ Mill., Amerika 4½ Mill. Det er tilfredsstillende, at Exporten nu er mere almindelig fordelt, og at de australiske Kolonier og New Zealand efterhaanden gjenoptager Indførselen fra Mauritius. Indien vedbliver at være Øens bedste Marked og at faa Forsyning fra Mauritius til et Beløb af 60 pCt. af den hele Høst.

Sukkerrør til Plantning. De hidtil opnaaede Resultater af denne Industri er forsaavidt opmuntrende. Diffusionsprocessen til Extraktion af Rørsaft drives fremdeles mere eller mindre forsøgsvis, men synes endnu ikke at have naaet den afgjorte Succes, som dens Forsvarere fra først af bebudede. Spørgsmaalet om Forbruget af Brændemateriel synes at være Anstødsstenen og den største Vanskelighed, og det befrygtes, at med Mauritius' Beliggenhed, saa langt fra al Forsyning med Kul etc. vil dette stedse forblive en Hindring for Methodens almindelige Benyttelse paa Øen. Alene paa en Fiendom, tilhørende „Oriental Estates Coy“, er Metoden bleven prøvet.

Den øvrige væsentligste Export var i 1894:

Rum Liter 3 053 783, Værdi Rupees 424 632, Vanille Kg. 4 136, Rs. 82 720, Aloefibre Kg. 857 623, Rs. 171 526.

Theopdyrkning foregaar fremdeles under Regjeringens Auspicer. Udbyttet af Plantagerne var i 1894 5 000 lbs., mod i 1893 2 215 og 1892 1 600 lbs.

Posten befordres fremdeles ved Dampskibe tilhørende „Messageries Maritime Coy“ via Mahé (Seychellerne) og Zanzibar.

Handelen viser i det Hele ikke Tegn til Fremgang. Da den ganske afhænger af Hovedproduktet, Sukker, berøres selvfølgelig Forretningerne i det Hele af Alt, hvad der bevirker Depression i denne Industri. Handelen har i Aarets Løb ikke alene havt at kjæmpe med en vedblivende Fluktuation i Kursen, der har gjort Forretningsforetagender saa hazardøse, men den overflødige Tilgang af Roesukker i Europa anslaaet til 1 Mill. Tons overforegaaende Sæsons Produktion, har medført en almindelig Nedgang i Priserne, og Mauritius har lidt deraf ligesom andre sukkerproducerende Lande. Foruden det Mindreudbytte, som Høsten 1894—95 gav, 15—20 000 Ton, har Planterne været hindret af uhørt lave Priser. Under disse Omstændigheder er Øens Fremtid ingenlunde af de lyseste.

Hamilton Stein.

St. Petersburg.

Skibsfarten 1894.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	12	1 840	—	—	12	1 840	—	—	27 000
„ Norge til Vicekonsula- terne	28	3 920	—	—	28	3 920	—	—	65 000
„ Sverige til Hovedsta- tionen	1	169	—	—	1	169	—	—	—
„ Andre Lande til Hoved- stationen	66	29 156	2	1 105	68	30 261	—	—	706 760
„ Andre Lande til Vice- konsulaterne	87	55 371	27	11 677	114	67 048	—	—	750 420
Ialt	194	90 456	29	12 782	223	103 238	99	54 237	1 549 180
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	7	2 378	2	612	9	2 990	—	—	22 490
„ Norge fra Vicekonsula- terne	—	—	17	3 406	17	3 406	—	—	—
„ Sverige fra Vicekonsula- terne	4	601	9	4 460	13	5 061	—	—	—
„ Sverige til Vicekonsula- terne	—	—	13	12 405	13	12 405	—	—	54 080
„ Andre Lande fra Hoved- stationen	17	4 653	42	19 566	59	24 219	—	—	—
„ Andre Lande fra Vice- konsulaterne	67	27 121	45	28 037	112	55 158	—	—	267 410
Ialt	95	34 753	128	68 486	223	103 239	99	54 227	343 930

For Reparation eller Ordre ankom et Skib dr. 146 Ton.

Af svenske Skibe ankom 163 dr 57 324 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af svenske Skibe ved Hovedstationen Rubler 945,62, Vicekonsulaterne R. 791,31, hvoraf tilfaldt Generalkonsulen R. 362,94. Af norske Skibe ved Hovedstationen 1 123,58, ved Vicekonsulaterne R. 2 401,66, hvoraf tilfaldt Generalkonsulen 1 124,90. Ialt tilfaldt Generalkonsulen R. 3 557,04. Expeditionsafgifter af norske Exp. R. 24, svenske R. 5, fælles R. 115,03.

Paa norske Skibe paamønstredes 45 og afmønstredes 55 Sømænd.

24de April
Aarsberetning dateret 1895,
6te Mai

I 1894 ankom til St. Petersburg og Kronstadt 1 718 Skibe dr. 1 235 599 Ton, deraf 1 326 Seilskibe dr. 1 135 269 Ton og 392 Seilskibe dr. 100 330 Ton med i 1893 1 649 Skibe dr. 1 149 611 Ton.

Af de ankomne var 763 engelske, 242 danske, 225 tyske, 131 russiske, 52 hollandske, 7 spanske 7 østerrigske, 7 franske, 5 italienske, 1 belgisk.

Fra russiske Havne ankom 617 Dampskibe og 210 Seilskibe. Søfarten i Kronstadt varede fra 8—20 April til 29de Novbr.
11te Decbr.

Fra Norge indførtes til St. Petersburg 16 394 Tdr. Sild, 9 246 Baller Træmasse, 2 332 Ton Feltspat og 126 Stk. Granit.

Fra Sverige indførtes bl. a. 8 461 Tdr. Sild, samt Jern, Maskiner, 35 807 Fade Cement, 600 Fade Rødfarve, ildfast Sten, Ler, Lerrør, Vitriol, 260 Tons Feltspat, 7 043 Ctr. Svovlkis, 1 185 St. Slibestene, 212 Kasser Ansjovis, 337 Kolli Hummer m. M.

Til Norge udførtes 260 900 Kubikfod Aspetræ.

Trælastexporten fra St. Petersburg var i 1894: 404 870 Kubikfod Aspetræ, 1 956 284 Stk. Tøndestav, 256 624 St. Rickers, 417 273 Stk. Splitwood og 1 242 933 Std. Dusin Bord.

Af Bord gik til England 830 012 St. Dusin, til Frankrige 412 791 do. til Belgien 18 455 do., til Holland 221 728 do., til Tydskland 118 617 do.

Af Aspetræ til England 20 000 Kubikfod, Frankrige 365 904 do., Belgien 19 112 do., Tydskland 14 300 do., Danmark 14 500 do.

Af Rickers gik til England 238 965 Stk., Frankrige 17 659, Belgien 3 800, Holland 10 989 do.

Af Splitwood gik til England 409 044 Stk., Frankrige 8 229, Belgien 3 942 do.

Af Tøndestav gik til Frankrige 1 956 284 St.

Af Korn udførtes fra St. Petersburg 19 222 Tschetwert Byg, 3 944 701 do. Havre, 240 180 do. Rug, 93 080 do. Boghvedegryn, 178 003 do. Linfrø, 58 002 do. Ærter.

Andre betydeligere Udførselsartikler var 16 485 Pud Tongværk, 12 526 do. Drev, 9 731 do. Hamp, 642 208 do. Lin, 421 976 do. Linblaar, 574 753 do. Mineralolier, 247 756 do. Petroleum, 14 941 do. Talg, 52 105 do. Smør, 11 189 do., Potaske, 64 776 do. Glycerin, 2 781 333 do. Oliekager, 679 998

do. Benmel og Benkul, 5 006 do. Læder, 44 289 do. Tarme, 22 675 do. Børster, 25 789 do. Kalvehuder, 79 180 do. Uld, 135 698 do. Hø, 75 430 do. Klid, 59 511 do. Æg, 7 630 Kasser Gummigaloscher.

Sildemagasinerne i St. Petersburg. Da der forrige Aar var stor Tilførsel af Sild, dels fra Skotland, dels fra Norge, som samtidig indtraf, viste Pladsen ved den saakaldte Sildeambar sig ganske utilstrækkelig, hvorved saavel Rederier som Varceiere led ikke ubetydelige Tab. Paa Grund heraf fandt de herværende Importører at burde indgaa til Bybestyrelsen med Begjæring om at blive anvist anden større Plads til Losning af Sild. Konsulerne for de sildeproducerende Lande traf paa sin Side lignende Forføjninger og understøttedes herved paa det kraftigste af Gesandtskaberne. Bystyrelsen kunde vistnok ikke anvise anden Plads for Losning af Sild, men erklærede sig beredt til at lade opføre flere nye Iskjeldere til Opbevaring af den skotske Sild for saaledes at skaffe større Plads ved Ambaren for den norske og svenske Tilførsel. Da Arbeiderne hermed allerede er i fuld Gang, er det at haabe, at det paaklagede Forhold ved Begyndelsen af dette Aars Skibsfart vil være hævet. Prisen paa norsk Sild var i Aarets Løb lav, men efter Meddelelser om det ringe Udbytte af Sildefisket i Norge gik Priserne i Høiden, og de efterliggende Forraad blev inden kort Tid tømt til 12, 12 $\frac{1}{4}$, 13 og 14 Rubel pr. Tønde.

Vicekonsulen i Narva meddeler, at Skibsfarten dersteds varede fra ^{21de Marts} 2den April til ^{23de Novbr.} 5te Decbr. Havnen besøgte af 103 Skibe dr. 56 826 Tons, hvoraf 11 norske dr. 5 579 Tons. Hele Importen var ved Aarets Slutning 515 000 Pud Bomuld, 197 000 Pud Jute, 87 000 Pud Takjern, 300 000 Pud Stenkul, 46 500 Pud Cokes, 300 Pud Bomolie og Tran, 9 400 Pud Sild, 297 000 Pud Maskiner og 17 800 Pud ildfast Teglsten. Udførselen bestod af Trævarer, nemlig 154 400 St. Pitprops, 60 480 St. Bjelker, 57 750 St. Sparrer og 16 140 St. Planker og Bord. Den direkte Import fra Norge bestod kun af nævnte 9 400 Pud Sild.

Ruslands Jernindustri. Jernproduktionen i Rusland har i de sidste 14 Aar vist en enorm Stigning, nemlig Takjern ca. 160 %, Jern ca. 70 % og Staal over 60 %. Efterspørgselen efter Jern- og Staalprodukter var især i 1894 betydelig større end Produktionen, saaat der i de første 9 Maaneder indførtes af udenlandske Metaller 8 310 000 Pud Jern, 2 100 000 Pud Staal og 7 Mill. Pud Takjern.

Spritfabrikationen. Den 1ste Januar 1895 var 1 960 Brændevinsbrænderier i Virksomhed, og fra 1ste Juli 1894—1ste Januar 1895 produceredes ialt 11 881 893 Vedro vandfri Alkohol. I det Hele er Produktionen steget mod forrige Brændingsperiode med 11,7 %, Udførselen med 93,1 %, og Konsumtionen med 7,5 %. Forraadene var 1ste Januar 1895 6 853 751 Vedro.

Sukkerindustrien. I 1893/94 arbejdede 225 Fabriker der forarbejdede ca. 35 Mill. Pud Hvidbeter. Produktionen var 35 Mill. Pud, hvoraf ca. 30 Mill. forbrugtes inden Landet og 5 Mill. udførtes.

Naphtaproduktionen. I 1894 udførtes fra Fabrikerne i Baku 16 442 500 Pud Naphta, 310 900 Pud Benzin, 71 263 600 Pud Belysningsolier, 6 434 800 Pud Maskinoljer og 193 589 000 Pud Naphtarester.

Kornudførselen. Fra 1ste Januar til 31te December 1894 uførtes fra Rusland 194 367 000 Pud Hvede, 76 Mill. Pud Rug, 140 Mill. Pud Byg, 88 Mill. Pud Havre og 44 Mill. Pud Mais. Man venter en livligere Kornafsætning til Tyskland, og Priserne viser Tendens til Stigning.

Lin og Hamp. Høsten 1894 har givet et meget meget gunstigt Resultat sammenholdt med 1893 og udgjorde 26 Mill. Pud Lin, 3,8 Mill. Pud Linfrø, 15 Mill. Pud Hamp, 3 Mill. Pud Hampefrø.

Vandledningsrør af Ler. I Rusland findes 9 større Fabriker for Tilvirkning af Lerrør, men de arbejder under ugunstige Forhold og kan ikke bestaa i Konkurrencen med Udlandet. Af denne Grund er Fabrikkerne indgaaet til Finansministeriet med en Ansøgning om at Tolden paa saltglaserede Lerrør maa forhøies fra 6 til 12 Kopek i Guld pr. Pud, hvorimod den hidtil bestaaende Told af 6 Kopek i Guld pr. Pud skulde forblive uforandret for uglaserede Lerrør. Det er sandsynligt, at denne Ansøgning vinder Bifald og da svenske Fabriker, eksempelvis Höganäs og Skromberga, hidtil har leveret Lerrør til Rusland, har jeg troet at burde berøre dette. I de første 9 Maaneder af 1894 indførtes til Rusland 448 000 Pud Lerrør til Værdi 245 000 Rubel.

Ruslands udenlandske Handel i de første 11 Maaneder af 1894 var i det Hele 1 084 Mill. Rubel, bestaaende af:

	Export.	Import.
Levnetsmidler	394,1 Mill. R.	62,1 Mill. R.
Raastoffe og Halvfabrikater .	184,1 " "	289,8 " "
Fabrikater	21,3 " "	118,7 " "
Kvæg	11,3 " "	2,4 " "

Exporten overstiger Importen med 137,8 Mill. Rubel. Af Guld og Sølv i Mynt og Barrer indførtes for 122,9 Mill. R. og udførtes for 37,4 Mill. R.

I de første 11 Maaneder af 1894 var Ruslands samlede Toldindtægter 104½ Mill. Rubel i Guld, heraf for The 23 Mill., Bomuld 13½ Mill., Maskiner, 3,9 Mill., Stangjern 3 Mill., Takjern 2,8 Mill.

Vexelkurserne paa St. Petersburgs Børs var 30te December 1894:

London R. 92,50, 92,65 92,60 pr. 10 £.

Amsterdam R. 76,60 pr. 109 h. fl.

Berlin R. 45,32½, 45,37½ pr. 100 Rm.

Paris R. 36,67½, 36,72½, 36,70 pr. 100 Fres

Portegnelse over Handelshuse i St. Petersburg og Kronstadt, hvori Norske og
Svenske er interesseret.

Firma.	Indehaver.	Medeier.	Nationalitet.	Adresse.	Specialitet.	Etablerings- aar.
Hans Smith.		Sievert N. Smith.	Norsk.	Cronstadt.	Assurance-Agent og Expeditor.	1850.
C. F. Heisler.	C. F. Heisler.		Svensk.	St. Petersburg. 2 Linie No. 15.	Agenturer.	1859.
Emil S. Heilborn.	Emil S. Heilborn.		Do.	St. Petersburg. Konnogvar deisky boulevard No. 11.	Træ-Export.	1880.
Hans A. N. Olsen.	Hans A. N. Olsen.		Norsk.	St. Petersburg. 6 Linie No. 3.	Agenturer.	1880.
Radau & Co.		Peter Wigius.	Svensk.	Cronstadt.	Expeditor.	1884.
Nicolai C. Smith.	Nicolai C. Smith.		Norsk.	St. Petersburg. 13 Linie No. 2.	Dampskibs-Agentur & Klareringsforretning.	1885.

Havana.

Aarsberetning dateret 30 Marts 1895.

Fra fremmede Havne ankom til Hovedstationen med Ladning 32 norske Skibe dr. 15 838 Tons, Bruttofragt $\$$ 60 190, og til Vicekonsulaterne med Ladning 27 dr. 13 485 Ton, Bruttofragt $\$$ 4 800 og i Ballast 112, dr. 52 069 Ton, ialt 171 dr. 81 393 Ton, hvoraf Dampskibe 72 522 Ton.

Til fremmede Havne afgik fra Hovedstationen med Ladning 7 norske Skibe dr. 3 525 Ton og i Ballast 25 dr. 12 313 Ton, og fra Vicekonsulaterne med Ladning 120 dr. 56 251 Ton og i Ballast 20 dr. 9 552 Ton, ialt 172 dr. 81 641 Ton, hvoraf Dampskibe 151 dr. 71 943 Ton. Bruttofragter $\$$ 28 018, heri ikke medregnet Time charters.

Af svenske Skibe ankom 4 dr. 1 914 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen $\$$ 288.03, ved Vicekonsulaterne $\$$ 919.70. Af svenske Skibe ved Vicekonsulaterne $\$$ 34.52.

Sukkerhøsten. Paa Grund af den Cyklonstorm, der gik over Øen forrige Høst, var Høsten utilfredsstillende og dette Aars Udbytte antages at ville blive mindre end det foregaaende. Opgaverne varierer meget, men konservative Folk tror, at vi vil producere iaar ca. 900 000 Tons mod i 1894 1 050 000 og 816 000 i 1893. Priserne har hidtil ikke været tilfredsstillende, og sandsynligvis arbejder for Tiden de fleste Plantager med Tab. Værdien af de kurante Grader Centrifugal Sukker er for Tiden $3\frac{3}{4}$ —4 Realer pr. Arroba, eller $1\frac{3}{4}$ —2 c. pr. $\mathcal{E}$ mod $5\frac{3}{4}$ —6, eller $2\frac{3}{4}$ —3 c. pr. $\mathcal{E}$ ved samme Tid forrige Aar. Den store Produktion af Betsukker i Europa iaar er Grunden til de lave Priser for vort Hovedprodukt.

Tobak. Producenterne er i det Hele meget tilfreds med den nye Sæd, forsaavidt angaar Bladenes gode Kvalitet, men ikke med Hensyn til Kvantiteten, der siges at ville blive ringe, især paa Grund af Tabet af den største Del af Planteskolerne, foraarsaget ved de ødelæggende Oversvømmelser efter Orkanen i September 1894. Det nu herskende gode Veir giver stærkt Haab om Sikkerhed for de allerede skaarne Blade, der nu er i Tørrehusene.

Cigarer. Handelen er overalt meget stille. De sidste Fabriker, hvor der endnu sporedes nogen Aktivitet, afskedigede nylig den største Del af sine Arbeidere og er nu ganske uden Sysselsættelse af Mangel paa Bestillinger. Ingen Opliven af Forretningen er at vente, før den nye Høst er skikket til at bearbejdes med Fordel.

Frugthøsten var i det Hele god, og Udskebningen af Bananer, Oranger, Kokus etc. til de forenede Stater er i god Fremgang.

Skibsfart. Der var ingen direkte Import eller Export fra eller til Norge eller Sverige. Som før er Trafiken næsten udelukkende gaaet til de forenede Stater. De norske Dampskibe „Banan“, „Gyller“, „Bergenseren“,

„Welhaven“, „Alert“, „Kong Frode“, „Antonio Zembrana“, „Franklin“ og „Kitty“ har gjort hyppige Reiser mellem amerikanske og cubanske Havne, medbringende som Regel Stykgods og med Returlast af Sukker eller Frugt.

Havneafgifterne hersteds er følgende:

Lodsning for Skib paa 50 Ton	§ 5
og for hver 50 Ton derover	- 1
Bugsering ind og ud	6 Cent pr. Ton
— Flytning	3 —
Fortøining i Bugten og Loskastning	{ for Skibe paa 50 Ton § 2 og for hver 50 Ton derover § 0.25.
Smaaudgifter	
	§ 40—50 efter Drægtighed

Den finantsielle Stilling er ikke god, især paa Grund af de lave Priser for Sukker, og Forretningerne paa Øen i det Hele ikke tilfredsstillende. Penge er knappe og betinger høie Renter.

Klipfisk. Canadisk Fisk. Der ankom i 1894 40 851 crates (tabales).

Hermed tillader jeg mig at gjentage Følgende fra min Skrivelse af 21 Januar:

Amerikansk Fisk. Den aarlige Indførsel af Klipfisk fra de forenede Stater til Øen Cuba er ca. 21 000 Kg. Den er af middels Kvalitet, og da den hverken er tilstrækkelig tørret eller nok saltet til at kunne holde sig i dette Klima, kan den ikke konkurrere med den fra Norge indførte. Den ankommer pakket i hvad der her kaldes „tabales“ (Tønder) veiende brutto 45 Kg. hver, og konsumeres paa Grund af sin ringere Kvalitet mest i det Indre af Øen, især paa Plantager.

Canadisk Klipfisk. Indførselen til Havana af Klipfisk fra Halifax og Newfoundland var fra 1889 til 1893:

1889	66 678 tabales = Kg.	3 333 900
1890	50 908 — = -	2 545 400
1891	72 463 — = -	3 623 150
1892	69 015 — = -	3 450 750
1893	57 691 -- = -	2 884 550

Ialt 316 755 tabales = Kg. 15 837 750

Til Udhavnene antages ca. 35 % yderligere at være kommet.

Canadisk Klipfisk kommer ogsaa i tabales eller Tønder, af Vægt 128 engelske $\mathcal{B}$ netto. Paa Grund af dens ringere Kvalitet og ufuldkomne Tilberedning for Markedet disponeres den hurtig og sendes til det Indre.

Norsk Klipfisk. Den hele Ankomst til Øen af norsk Klipfisk i 1894 var 86 997 Kasser à 45 Kg. hver; nemlig

til Havana	74 730 Kasser
- Andre Havne	12 267 —

86 997 Kasser

Oplaget af norsk Fisk er for Tiden 3 200 Kasser, og Priserne varierer mellem § 8 og § 9 med en svag Tendents. Der ankom i de 3 første Maaneder af dette Aar:

Januar	6 170 Kasser
Februar	5 586 —
Marts	7 424 —

19 180 Kasser

Den 15 August erklæredes norsk Klipfisk toldfri i Cuba, men efter 1 Marts er der atter bleven paalagt Varen en Told af § 1.80 for hver 100 Kilogram med Tillæg af 10 pCt. Den canadiske Fisk betaler samme Told.

Som det vil sees, er en stor Del canadisk Fisk indført hertil, og Grunden hertil maa være den, at Prisen derfor er noget billigere end for den norske, skjøndt i nogle Tilfælde Priserne er de samme for begge, samt derhos fordi den canadiske Fisk er blødere, indeholder mindre Salt og er let at tilberede for Kogning af fattige Folk paa Landet. I den sidste Tid er Importen af canadisk Fisk gaaet tilbage.

En oprørske Bevægelse fandt Sted i Øens østlige Departement i Februar, men viste sig at være af mindre Betydning end man fra først af frygtede. Man venter at de af Regjeringen hurtig trufne energiske Forholdsregler ved Hjælp af afsendte Tropper fra Spanien snart vil ende Urolighederne.

Edward Francke.

St. John's, Portorico.

Skrivelse dateret 25 Februar 1895.

Efter min Opfatning har her paa Øen Salg af Klipfisk fra andre Lande neppe nogen Virkning paa den norske Fisk, da dennes Kvalitet er langt bedre og dens Værdi saameget høiere, at den alene konsumeres af de bedre Klasser og derfor ikke konkurrerer med den, som kommer især fra den britiske Provinds Nova Scotia og som, paa Grund af sin ringe Kvalitet og relative Billighed, danner Hovedmassen af den almindelige Konsumtion for Øens Befolkning. Indførselen fra de forende Stater har altid været liden i Forhold til den fra de britiske nordamerikanske Provindser, selv da den var fri under den gjensidige Traktat mellem de forenede Stater og Spanien; den skader saaledes ikke Salget af norsk Klipfisk.

I vedlagte Opgave over Indførselen af Fisk til Øen fra 1885—1892 er ingen Fisk angivet som indført fra Norge; men dette kommer deraf, at der ikke er nogen direkte Kommunikation derfra med denne Ø. Hvad der angives som indført fra Tyskland, England og danske Besiddelser, er norsk Fisk, der skibes over disse Lande.

New York.

Skrivelse dateret 23 November 1894.

I Anledning af Departementets til Konsulatet rettede Anmodning om med det mindst mulige Ophold at tilveiebringe saadanne Oplysninger om Omfanget af Udførselen til Cuba og Portorico af Klipfisk fra de forenede Stater, som Konsulatet maatte kunne være istand til at erhverve, giver man sig den Ære at meddele følgende fra de af det statistiske Bureau i Washington udgivne Tabeller vedkommende Handel hentede Opgaver over Udførsel af tørret, røget og saltet Torsk, Hyse, Kulmule og Lyr (Codfish, including haddock, hake and pollock, dried, smoked or cured) til Cuba og Portorico. Det bemærkes, at de Forenede Staters Statistik meddeler sine Opgaver for Finansaar, som indbefatter Tiden fra den 1ste Juli i et Aar til den 30te Juni idet følgende Aar.

Af Torsk af indenlandsk Tilvirkning (domestic merchandise) udførtes der til Cuba i Finansaaret

til 30 Juni 1889	1 184 759 ₧	til en Værdi af \$	54 277
- - " 1890	644 244 - -	—	- - 24 007
- - " 1891	552 440 - -	—	- - 23 595
- - " 1892	639 206 - -	—	- - 29 826
- - " 1893	1 955 820 - -	—	- - 98 520
- - " 1894	1 256 262 - -	—	- - 61 102

Der udførtes til Portorico i Finansaaret:

til 30 Juni 1890	5 000 ₧	til en Værdi af \$	284
- - " 1891	16 115 - -	—	- - 1 151
- - " 1892	43 736 - -	—	- - 2 313
- - " 1893	58 580 - -	—	- - 2 139
- - " 1894	20 030 - -	—	- - 1 009

De for det sidste Finansaar angivne Udførselsmængder og Værdier støtter sig paa en Underhaandsmeddelelse til Konsulatet fra Chefen for det statistiske Bureau i Washington, idet Tabeller vedkommende Handelen for nævnte Finansaar endnu ikke er offentliggjorte.

Det fremgaar af ovenstaaende Tabel, at Udførselen til Portorico har været høist ubetydelig, medens Udførselen til Cuba har varieret fra 550 000 ₧ i 1891 til 1 955 000 ₧ i 1893. Hvorvidt disse Fluktuationer har beroet paa Toldforholdene i Cuba, er man ikke istand til at oplyse med Bestemthed, idet man savner den nødvendige Kundskab om de før den 1 September 1891 dersteds gjældende Toldsatser. Man kan derfor ikke forklare, hvorfor Udførselen, som i 1889 udgjorde 1 184 759 ₧, det følgende Aar gik ned til 644 244 ₧. Den i Juni 1891 mellem Spanien og de Forenede Stater afsluttede Overenskomst, ved hvilken Toldfrihed indrømmedes for visse Varer, deriblandt Fisk, ved Indførsel til Cuba og Portorico, traadte i Kraft den 1 September 1891. I Finansaaret 1 Juli 1892—30 Juni 1893 steg Udførselen af Fisk til 1 955 820 ₧; denne Stigning turde kunne tilskrives den ved Overenskomsten tilstaaede Toldfrihed, idet Overenskomstens Virkninger antageligen først i nævnte Finansaar fuldt aabenbarede sig. At Udførselen atter i det sidste Finansaar (til 30 Juni 1894) gik ned til 1 256 262 ₧ er muligens en Følge af, at den de For-

enede Stater indrømmede Toldfrihed for Fisk var bleven udstrakt til andre Lande, som altsaa paany kunde optage Konkurrancen under lige Vilkaar. Siden den 28 August d. A. erlægger Fisk fra de Forenede Stater Told ved Indførsel til Cuba, medens andre Lande fremdeles nyder Toldfrihed for deres Produkt. Dette synes at have havt til Følge, at Udførselen af Fisk til Cuba næsten aldeles har ophørt. Ialfald finder man ved at gennemgaa de i den hersteds udkommende „Journal of Commerce“ indtagne Fortegnelser over udførte Varer fra New York, at der i September, Oktober og November d. A. næsten ingen Udførsel af Fisk til Cuba har foregaaet. Og New York, som er Udgangspunktet for de fleste Dampskibslinier paa Vestindien, har altid været den Havn, fra hvilken Udførselen næsten udelukkende har fundet Sted.

I Forbindelse hermed tillader man sig at oplyse, at man ved Undersøgelse har fundet, at der i Aarenes Løb har været udført tørret og saltet Torsk af udenlandsk (formodentlig kanadisk) Tilvirkning fra de Forenede Stater til Cuba og Portorico. Saaledes udførtes der af udenlandsk Vare til Cuba i Finansaaret:

til 30 Juni 1890	775 755	Ⓓ	værd	₤	27 736
- - " 1891	651 361	-	"	-	24 642
- - " 1892	320 944	-	"	-	11 148
- - " 1893	863 212	-	"	-	28 538
- - " 1894	1 118 972	-	"	-	38 577

og til Portorico i Finansaaret:

til 30 Juni 1891	20 123	Ⓓ	værd	₤	885
- - " 1892	102 592	-	"	-	4 651
- - " 1893	17 028	-	"	-	861
- - " 1894	20 804	-	"	-	864

Sluttelig skal man tillægge, at der, saavidt Konsulatet bekjendt, ei fra de Forenede Stater udføres til Cuba og Portorico nogen anden Fisk, hvis Indførsel dertil kan antages at have Indflydelse paa Klipfiskmarkedet.

Skrivelse til Indredepartementet fra kommerciel Stipendiat Max Hjorth,

dateret Havana 16 Januar 1895.

Bergens Børskomités Skrivelse af 7 September f. A. til Departementet og hvoraf jeg senere har faaet Kopi, har hermed den Fornøjelse at besvare saa udførligt som muligt, idet jeg gaar fra Spørgsmaal til Spørgsmaal.

Spørgsmaal Nr. 1. Kvantum, som indføres til Cuba af Klipfisk eller Fisk fra de Forenede amerikanske Stater og dets Markeds Stilling?

Har den Indflydelse paa det øvrige Fiskemarked her?

Svar Nr. 1. Importen af Fisk og Klipfisk (morue verte) fra de Forenede Stater er saagodtsom lig Nul. Nogle Partier modtages vel fra Tid til anden, men overstiger i alle Tilfælde ikke 500 Quintaler om Aaret og dette er et Kvantum, som paa ingen Maade kan have Indflydelse paa Cubas Fiskemarked.

1 Quintal er lig 45 Kilo.

Spørgsmaal Nr. 2. Indføres der Fisk (Klipfisk og øvrige Sorter) kun fra Norge, Halifax og Canada eller ogsaa fra andre Lande f. Ex. fra de Forenede amerikanske Stater og hvilke Sorter?

Svar Nr. 2. Der importeres fra Key West og andre Steder i Florida endel af de saakaldte „Lizas“ (paa Engelsk „Skate“), og fersk Fisk, som bringes hertil af de selvsamme Baade, som er bestemte til Fisket af denne Sort.

Jeg har ikke kunnet opdrive at faa vide Kvantiteten, som kommer aarligaars deraf, men ialfald er det en Bagatel, og noget, som ikke Nordmændene behøver at bryde sig om, al den Stund at den ikke konkurrerer med vor Klipfisk, men snarere med de Etablissementer her, som sælger levende Fisk.

Fra de forenede nordamerikanske Stater kommer forøvrigt noksaa meget af saltet, tørket og røget Sild i Kasser paa 2 til 4 Kilos, hver indeholdende 18 à 20 Sild.

Det har dog i den sidste Tid lykkedes mig at faa Norge med i Konkurrencen om første Plads i denne Artikel. Ordres har jeg ialfald sendt over til Bergen derom, da Varen efter Prøve resulterer „first rate“.

Spørgsmaal No. 3: Hvilket Kvantum af Fisk og Klipfisk er indført i Cuba fra Halifax og Canada (ogsaa fra de forenede amerikanske Stater) i de sidste 5 Aar?

Svar No. 3: Den hele Indførsel til H a b a n a af Klipfisk fra Halifax og Canada i de sidste 5 Aar har været:

i	1889	—	66 678	tabales
-	1890	—	50 908	—
-	1891	—	72 463	—
-	1892	—	69 015	—
-	1893	—	57 691	—

Indførselen til de øvrige Havne paa Cuba har jeg ikke endnu kunnet faa Data over, da de Importører, jeg har forhørt mig hos, ikke har nogle som duer.

Tilsammen tror jeg dog at kunne slutte mig til, at det saa omtrentligt i det hele dreier sig om ca. 35 à 40 pCt. af det Kvantum, som aarlig gaar til Habana.

Det har lykkedes mig at faa vide, at der til Habana indførtes i Aarene

1892	og	1893	
482 Quintaler		658 Quintaler	røget Fisk i Is fra Canada
8 827 do.		3 467 do.	saltet do. do. do.;

men denne Forretning har formodentlig udfaldt med daarligt Resultat for Exportøren, thi i 1894 har der ikke været nogle saadanne Sendelser.

Spørgsmaal No. 4: Den Fisk, som kommer fra de Forenede amerikanske Stater til Cuba, er den forberedt som Klipfisk eller er det almindelig fugtig og saltet Fisk?

Hvad Slags Emballage?

Svar No. 4: Fisken, som kommer fra de Forenede Stater, er temmelig fugtig og saltet (morue verte) og kommer sædvanligvis i Tabaler eller Tønder paa 45 Kilos brutto.

Den ferske Fisk, saasom „Lizas“ etc., pleier at komme i løs Tilstand, altsaa uden Pakning, eller ogsaa i Bundter paa 45 Kilos.

Spørgsmaal No. 5: Fisken eller Klipfisken, som kommer fra de Forenede Stater, Halifax og Canada, kan den konkurrere i Kvalitet med den norske?

Hvad Slags Emballage har Fisken eller Klipfisken, som kommer fra Halifax og Canada?

Svar No. 5: Fisken eller Klipfisken fra de Forenede Stater, Halifax og Canada, eller al Fisk, være sig saltet eller tørret, som findes herude, kan ikke paa nogen Maade konkurrere i Kvalitet med Klipfisken fra Norge.

Denne indehar i sig alle Betingelser for uomtvistet at være den bedste Vare, som kommer til Cuba, baade hvad Tørring, Farve, Lugt og Smag betræffer.

Den Fisk, som kommer fra Halifax og Canada, er, omendskjønt vindtørket og forøvrigt forberedt paa omtrent samme Maade som vor Klipfisk, stadigt altfor fugtig og salt, hvilket gjør, at den ikke kan udholde Klimaet hernede, specielt i den stærke Hede, som vi her har fra Begyndelsen af Juni til Oktobers Udgang, da den absolut maa sælges med det samme den ankommer.

Heller ikke i de øvrige Maaneder kan den taale nogen Magasinering, omendskjønt dette mangen Gang naturligvis skulde konvenere for at kunne opnaa høiere Pris.

Efter den Opgave, jeg har givet ovenfor om Importen af Halifax og Canada Vare, vilde det være et naturligt Spørgsmaal fra Børskomiteens Side, om

„Hvorledes kan der konsumeres saa meget af Klipfisk fra Halifax og Canada, naar den norske Vare er saa meget overlegnere i Kvalitet og dertil kan konkurrere i Pris? Og hvorfor hænder det undertiden at Halifax- og Canadafisken, omendskjønt daarligere, betales med lige-
saa høi eller lidt høiere Pris?“

Og hver og en maa jo tro, at der ikke egentlig findes sund Sands eller Fornuft i et saadant Forretningsforhold; men Sagen er imidlertid den, at den store Mængde af den fattige Klasse i Indlandet eller det indre af Øen foretrækker Halifaxfisken, som paa Grund af sin daarlige Præparation og Blødhed tillader dem at spise den i raa Tilstand, naar Saltet er lidt udvasket af den.

De behøver saaledes ikke at lægge ud Penge til de Ingredienser, som vilde være nødvendige for at tilberede et Maaltid af den norske Fisk.

Paa Landet ser man derfor næsten overalt, at Halifaxfisk dominere og de fleste vil ikke engang have den norske Vare, selv om de faar den billigere.

I Byerne er det derimod det modsatte, og her i Habana samt i de større Byer omkring Cuba findes der knapt en Butik, som kan opvise et Exemplar af Halifaxfisk.

Klipfisken fra Halifax og Canada kommer hertil i „Tabaler“ eller Tønder (Drums) med en gennemsnitlig Vægt af 128 engelske Pund netto.

S p ø r g s m a a l No. 6: Hvilken Indflydelse har Ophævelsen af Told paa Fisk fra de Forenede Stater havt paa Markedet i den Tid, da andre Landes Produkter betalte Told? samt

Hvilket Resultat gav det, da Varen fra de Forenede Stater med Hensyn til Told blev ligestillet med de fra de øvrige Lande?

S v a r No. 6: Ingen Indflydelse har det havt paa Fiskemarkedet her, at de Forenede Stater fik ophævet sin Told; tværtom sendtes i den Tid (Mc. Kinleyloven) mindre Kvantitet hertil, og noget andet Resultat har der heller ikke været, da andre blev ligestillede.

S p ø r g s m a a l No. 7: Har der været Differentialtold i de sidste 5 Aar?

S v a r No. 7: I de sidste 5 Aar har der ikke existeret anden Differentialtold end den, som opstod ved Traktaten af April 1890 mellem de Forenede Stater og Spanien, hvorved hint Lands Produkt blev betriet for Told, og af det foregaaende vil sees, at dette Arrangement ikke har havt den mindste Indflydelse.

Denne Traktat ophævedes nu fornylig, nemlig den 30 September 1894, saaledes at idag betaler de Forenede Staters Produkt samme Told, som vor Vare betalte indtil 15 August 1894, £ 1.80 pr. 100 Kilos.

Efter Reklamation fra den britiske Regjering har nu Spanien ogsaa ophævet Tolden for Klipfisk fra Halifax og Canada.

Vi er saaledes igjen ligestillede; jeg er dog forvisset om at vor Export til Cuba ikke vil lide nogen Nedgang.

Importen af norsk Vare til Habana i 1894 har været: i Januar Maaned 4 465 Kasser, i Februar 5 972 Kasser, i Marts 6 709 Kasser, i April 9 491 Kasser, i Mai 4 703 Kasser, i Juni 5 608 Kasser, i Juli 5 250 Kasser, i August 5 375 Kasser, i September 4 444 Kasser, i Oktober 6 517 Kasser, i November 8 157 Kasser, i December Maaned 8 282 Kasser. Til Habana i 1894 ialt 74 973 Kasser.

Importen af norsk Vare til øvrige Havne paa Cuba har været i 1894: i Januar Maaned 847 Kasser, i Februar 755 Kasser, i Marts 1 376 Kasser, i April 1 289 Kasser, i Mai 1 045 Kasser, i Juni 985 Kasser, i Juli 953 Kasser, i August 785 Kasser, i September 1 200 Kasser, i October 665 Kasser, i November 1 077 Kasser, i December 1 400 Kasser. Til Cubas øvrige Havne i 1894 ialt 12 377 Kasser.

Resumé.

Til Habana	74 973 Kasser.
„ øvrige Havne paa Øen	12 377 do.
Total	87 350 Kasser.

Samtidigt, som jeg giver disse Oplysninger om Fiskemarkedet her, vil jeg ikke undlade at nævne, at et andet Fødemiddel i disse Egne, nemlig den saakaldte „Tasajo“ eller det tørrede og saltede Kjød, som kommer fra Buenos Aires og Montevideo i massevis, egentlig er det Produkt, hvori vi maa se vor største Konkurrent og ikke direkte i den Klipfisk eller Fisk, som kommer fra andre Lande.

Jeg har nemlig undersøgt og seet, at saasnart Beholdningen af „Tasajo“ er liden paa Pladsen, er Efterspørgelen efter vor Fisk større, og findes der lidet Klipfisk sælges „Tasajon“ raskere.

Hvad Puerto-Rico angaar, saa kan jeg desværre ikke nu skaffe Børskomiteen nogle Oplysninger derfra, da jeg endnu ikke har faaet Tid til at reise did, men skal have Komiteens Spørgsmaal i Erindring, naar saa sker.

I disse Lande er det snarst sagt en Umulighed at faa korrekte Oplysninger, ialfald kan man ikke stole paa de Statistiker som Regjeringen og Commercekollegiet giver over Handelen.

Alle de foregaaende Data har jeg derfor maattet arbeide mig til selv, saa Børskomiteen bedes undskylde den sene Besvarelse.

Da jeg først kom hid i Januar Maaned ifjor, skaffede jeg mig Statistiken over Indførsel etc. til Cuba, udgivet af „La Camara Oficial de Comercio“, men fandt deri et aldeles misvisende Tal for Norge.

Grunden til dette opdagede jeg lidt senere, idet jeg paa Børsen fik skaffet mig de 10 daglige Cirkulærer eller „Revistas“, som den udgiver, og hvori stod og har staaet i mange Aar opført „Bacalao de Escocia“ (Klipfisk fra Skotland) istedenfor „Bacalao de Norvéga.“

Summen paa Indførselen fra Norge var derfor derigjennem kommen ind i Produkterne fra England.

Om vore Expeditører gaar igjennem de „Revistas“, som de har faaet sig sendte senere herifra, vil de selv kunne overbevise sig om, at denne Feil nu og tilslut efter endel Forklaringer til „Revistaens“ Udgiver er bleven rettet; — der staar nu altid „Bacalao de Norvéga“!

Washington.

Skrivelse 27 April 1895.

Under Henvisning til Generalkonsulatets ærbødige Skrivelse af den 18 Februar sidstl., No. 32, hvormed fulgte Aarsberetning for 1894, giver man sig den Ære hoslagt at oversende et Tillæg til nævnte Beretning indeholdende detaljerede Opgaver over de forenede Rigers Vareudbytte med Amerikas forenede Stater under Budgetaaret 1 Juli 1893—30 Juni 1894.

Til Chicago ankom under Aaret et norsk Dampskib direkte; det var ved Ankomsten lastet med norsk Sild og afgik igjen direkte til Norge med Ladning af Hvede og Hvedemel.

Under Budgetaaret 1 Juli 1893—30 Juni 1894 udgjorde Værdien af de fra de forenede Riger indførte Varer tilsammen 3 112 066 Dollars mod 4 176 384 under forrige Budgetaar.

Beløbet fordeler sig paa følgende Vis mellem de forskellige Varesorter

Saltet Sild,	til Værdi af	151 993 Doll.	
— Makrel	- — -	286 381 —	
Anden Fisk	- — -	101 800 —	
Takjern	- — -	245 700 —	
Stangjern	- — -	339 900 —	
Staal	- — -	135 800 —	
Jern eller Staal-			
liner	- — -	580 700 —	
Træmasse	- — -	719 400 —	

Udførselsværdien udgjorde under samme Tidsrum 4 391 000 Doll. mod 4 084 000 under det tilsvarende foregaaende Aar; Beløbet fordeler sig paa følgende Maade mellem de forskjellige væsentligste Varer:

Hvede	til Værdi af	312 000 Doll.	
Hvedemel	- — -	223 000 —	
Raabomuld	- — -	1 116 000 —	
Gjødningstoffer	- — -	191 000 —	
Saaletødder	- — -	468 000 —	
Parafin	- — -	510 000 —	
Saltet Kjød	- — -	135 000 —	
Flæsk	- — -	277 000 —	
Svinefedt	- — -	289 000 —	
Oleomargarin	- — -	290 000 —	
Tobaksblade	- — -	53 000 —	

A. Grip.

Venedig.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedstationen	13	4 510	-	-	13	4 510	-	-	108 144
” Norge til Vicekonsulatstationerne . . .	5	1 699	-	-	5	1 699	-	-	12 967
” andre Lande til Hovedstationen	15	18 013	-	-	15	18 013	-	-	199 992
” andre Lande til Vicekonsulsstationerne .	2	2 403	-	-	2	2 403	-	-	30 085
Ialt	35	26 625	-	-	35	26 625	35	26 625	351 188
II. Afgaaede:									
Til andre Lande fra Hovedstationen	3	974	25	21 549	28	22 523	-	-	-
” andre Lande fra Vicekonsulsstationerne .	3	1 071	4	3 031	7	4 102	-	-	-
Ialt	6	2 045	29	24 580	35	26 625	35	26 625	

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Kr. 1 285.64, ved Vicekonsulatstationerne Kr. 230.46, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 115.23. Af svenske Skibe intet. Expeditionsafgifter af norske Exp. Kr. 127.00, svenske 15.00.

Aarsberetning dateret 21de Juni 1895.

Skibsfart. Til Distriktet ankom med Ladning 35 norske Dampskibe, drægtige 26 625 R. Tons mod 50 dr. 39 841 R. Tons i 1893. Den norske Skibsfart er altsaa i 1894 formindsket i Antal med 15 Skibe og i Drægtighed med 13 216 R. Tons.

Til Hovedstationen ankom i 1894 28 Dampskibe dr. 22 523, de øvrige 7 dr. 4 102 R. Tons til Vicekonsulsstationen i Ancona. Mindsningen skyldes hovedsagelig den Omstændighed, at Maanedsbefragtningen af norske Dampskibe mellem Venedig og Sicilien har ophørt, da Transporten af Vin og Appelsiner derfra i den seneste Tid sker med italienske Smaadampere og tildels med de subventionerede regelmæssige Dampskibslinier.

Bruttofragter var ca. Kr. 351 200 mod ca. Kr. 456 750 i Aar 1893, udvisende altsaa en Mindskning af ca. Kr. 105 550 for det seneste Aar. Med Restladning afgik 6 Dampskibe. Ingen Damper erholdt udgaaende Fragt.

Af de til Distriktet ankomne norske Dampskibe bragte 18 Fisk fra Norge (3 fra Ancona hertil), 13 Kul fra England, 2 Korn fra Sortehavet og 2 diverse Varer fra italienske Havne.

I de sidste 5 Aar var den norske Skibsfart paa Distriktet som følger:

Aar 1890	ankom	42	drægtige	23 339	R. Tons,
" 1891	"	73	—	33 674	—
" 1892	"	61	—	37 444	—
" 1893	"	50	—	39 841	— og i
" 1894	"	35	—	26 625	—

Middeltouningen var i samme Periode resp. 556 R. T., 449 R. T., 614 R. T., 796 R. T. og 761 R. T.

Ingen Af- eller Paamønstring fandt Sted paa norske Skibe i 1894, og ingen Rømning anmeldtes for Konsulatet.

Fiskefragterne fra Norge var gennemsnitlig: fra Finmarken Lire 1.30 à 1.40, fra Bergen Lire 1.10 à 1.20 pr. Vog.

Kulfragterne fra England stillede sig ca. 6 sh. pr. Ton, Kornfragterne fra Sortehavet holde sig mellem 12 à 13 Frcs. pr. Ton. Fiske- og Kornfragterne viser i det Hele liden eller ingen Forskjel mod forrige Aar, hvorimod Kulfragterne er gaaet noget nedad.

Ifølge æsket Opgave fra herværende Havnekaptein ankom i Aar 1894 til Venedig tilsammen 3 677 Skibe dr. 1 082 421 R. T. mod 3 680 dr. 1 016 138 R. T. i 1893. Betræffende Import og Export kan ingen Oplysning erholdes.

Handel. Importen fra Norge var i 1894 betydelig større end foregaaende Aar. Af Stokfisk importeredes til Distriktet ca. Kg. 3 193 000 mod ca. Kg. 2 643 000 i 1893, altsaa en Stigning af ca. Kg. 550 000, der dog kun gjælder for Venedigs Vedkommende, da Importen til Ancona var noget mindsket. Til sidstnævnte Sted importeredes direkte fra Norge ca. Kg. 193 000 Stok og ca. Kg. 170 000 Klipfisk. Mindskningen skyldes hovedsagelig, at nogle mindre Steder, Rimini, Ortona m. v. har forsynet sig enten direkte fra Norge eller fra Genua og ikke som sædvanlig fra Ancona. Importen til Venedig fandt Sted ca. $\frac{2}{3}$ direkte med norske Dampskibe og ca. $\frac{1}{3}$ via Hamburg pr. tyske Dampere.

Kvaliteten af Finmarksfisk var i det Hele tilfredsstillende, hvorimod en stor Del af Bergensvaren var mindre god. Priserne stillede sig i Januar for Finmarksfisk Lire 75 à 80, daarligere Kvaliteter Lire 60 à 65, for Bergen Lire 110 à 112 med god Efterspørgsel indtil Influenzaepidemien begyndte, da en Standsning indtraadte. Markedet blev flaut og Priserne gik ned for Finmarksvare indtil Lire 70 à 75 efter Kvalitet, for Bergensfisk til Lire 105 à 100.

Den nye Saison i September 1894 begyndte med følgende Noteringer: for Finmarksfisk Lire 75 à 80, for Bergen Lire 92 à 95, og kunde disse Priser holdes til Aarets Slutning.

I Ancona varierede Priserne for Finmarksfisk fra Lire 50 à 80; norsk Klipfisk holdes Priserne i Almindelighed til Lire 60. Af engelsk Klipfisk fandt ingen direkt Import Sted, kun fra Genua og Civitavecchia ankom ca. 500 000 Kg. Gaspe og solgtes til Lire 80 à 85, og ca. 20 000 Kg. Newfoundland solgt til Lire 70 à 75.

Af Tran for medicinske og industrielle Øiemed importeredes ca. 300 Tdr. fra Norge.

Importen af engelske Røgesild var omtrent lige med foregaaende Aar eller ca. 1 200 Tdr. Priserne varierede fra Lire 24 à 30 pr. Tdr.

Til Ancona importeredes desuden ca. 300 Tdr. engelsk saltet Sild, der betingede Lire 35 à 40 pr. Td. Et mindre Parti paa spansk Maade præpareret engelsk Sild fandt hurtig Afsetning i Ancona til Lire 30 à 35 pr. Td.

Herværende Fyrstikkefabrik importerede fra Sverige nogle Maskiner.

Med Træ-, Jern- og Staalvarer og Konserver fra de forenede Riger er ofte Forsøg bleven gjort her, men Konkurrencen fra Østerrige, England og Belgien gjør Importen umulig fra Norden. I dette Distrikt var i forrige Aar en god Middelhøst, Mais- og Vinhøsten rigelig. Sundhedstilstanden var med Undtagelse af Influenzaepidemier hele Aaret god.

Stillingen i Forretningsverdenen har bedret sig i de seneste Tider.

Ifølge Kgl. Dekret blev i December 1894 Toldafgifterne for nogle Artikler forhøjet. Disse var hovedsagelig:

Sukker I a . .	fra Lire 94	til Lire 99	pr. 100 Kg.
Do. II a . .	— 76.75	— 88	—
Sukkersaft I . .	— 66	— 95	—
Do. II . .	— 50	— 70	—
Korn	— 7	— 7.50	—
Mel	— 8.70	— 12.50	—
Parafin . . .	frit	— 0.15	—

Fyrstikker, Fabrikationstaxt af 1 ctm. pr. 30 Fyrstikker af Vox eller Træ, finere Sorter, og af 1 ctm. pr. 60 Do., simple Sorter.

C. V. Lexow.

Tanger (Marokko)

Aarsberetning dateret 23de April 1895.

Fra fremmede Lande ankom til Vicekonsulaterne i Ballast 4 norske Skibe, dr. 1 163 Tons, hvoraf Dampskibe 3, dr. 958 Tons. Alle afgik med Ladning til fremmede Lande.

Af svenske Skibe ankom 2, dr. 840 Tons.

Hele Skibsfarten udgjorde:

1893	23	Skibe	dr. 5 761	Tons	1890	70	Skibe	dr. 9 795	Tons.
1892	35	—	6 618	—	1889	65	—	9 018	—
1891	40	—	6 254	—					

Af de ankomne norske Skibe var et til Casablanca og 3 til Saffi. De 4 afgaaede var lastet med Bønner.

Der var ingen direkte Indførsel fra Norge. Fra Sverige udførtes en Partladning Trælast til Værdi ca. 9 000 Kr. Den indirekte Indførsel fra Norge bestaar af Klipfisk og Hestekosøm, og fra Sverige af Jern, Hestekosøm, Knivsmedarbejde og Fyrstikker.

Den store Nedgang i Skibsfarten kan tilskrives de Begivenheder og uundgaelige Forstyrrelser, der her i Landet indtraf efter den sidste Sultans Død, og som bevirkede en Standsning af Handelsforbindelserne med det Indre af Landet; men disse vil sandsynlig i Løbet af 1895 ikke undlade at komme i sin sædvanlige Gang.

Ingen Konsulsafgifter er bleven opkrævet her i Landet.

Santo Domingo.

Aarsberetning dateret 1 Mai 1895.

Fra fremmede Steder ankom 10 norske Skibe dr. 3 502 Ton, hvoraf i Ballast 4 dr. 1 312 Ton. Heraf Dampskibe 2 dr. 1 063 Ton. I Ballast afgik til fremmede Steder 2 Skibe dr. 579 Ton.

Afgifterne blev ikke alene paalagt, men ogsaa gjort betalbare i Guld, medens den cirkulerende Mynt, den mexikanske Dollars, Værdi ansættes til Halvdelen af den Paalydende \$ 1 eller 50 cts. i Guld, altsaa en Agio af 100 %, men dette var ingen Lettelse i de bestaaende Vanskeligheder, da Udvidelser fra Statens Side og i Handelstransaktioner vedblev i Sølv, hvorved opstod et Misforhold i Omsætning, der næsten ikke kunde kontrolleres. Lastefgiften blev saaledes fordoblet, og Seilskibe har ingen Udsigt til at konkurrere med Dampskibslinierne, der nyder visse Privilegier. Svenske eller norske Selskaber burde maaske overveie, om der maatte være Grund til at udstrække sin Virksomhed til Handelen paa dette nye opvoxende Land, der har en stor Fremtid for sig. Undertegnede vil i saa Henseende give alle Oplysninger og Bistand til respektable og vederhæftige Personer angaaende alle Forretninger her paa Landet. Fremmede nyder her de samme Privilegier som Indfødte, og deres Eiendom beskyttes i alle Henseender. Besøget af Krigsskibet Ellida, Kaptein Johansen, gjorde et meget godt Indtryk.

Indførselen var £ 212 977 og erlagt Told £ 155 550. Dog er Opgaverne ikke sikre og man regner mindst 30 % mere. Udførselen var £ 412 870 og erlagt Told deraf £ 26 901.

A. C. Leon.

Indhold: Cagliari S. 470. — Caracas S. 473. — Genua S. 439. — Havana S. 489. — Moskva S. 480. — Neapel S. 466. — New York S. 492. — Piræus S. 456. — Port Louis (Mauritius) S. 482. — Santo Domingo S. 502. — St. Petersburg S. 484. — St John's, Portorico S. 491. — Quebec S. 458. — Riga II S. 474. — Tanger (Marokko) S. 501. — Venedig S. 499. — Washington S. 498.

Skrivelse fra kommerciel Stipendiat Max Hjort S. 493.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1894 m. M.,

No. 10.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1895.

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

Antwerpen.

Aarsberetning dateret 10 Mai 1895.

I. Skibsfart.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter Frc.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	119	44 914	1	32	120	44 946	97	37 780	586 156
” Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	88	24 513	-	-	88	24 513	17	5 423	313 020
” Sverige til Hoved- stationen	14	7 342	-	-	14	7 342	9	4 899	149 600
” Sverige til Vicekon- sulsstationerne . . .	18	6 651	-	-	18	6 651	3	1 696	128 880
” andre Lande til Ho- vedstationen	119	79 238	7	2 885	126	82 173	68	38 724	2 285 191
” andre LandetilVice- konsulsstationerne .	11	7 197	1	282	12	7 479	6	3 913	180 675
Ialt	369	169 905	9	3 199	378	173 104	200	92 440	3 643 522
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	58	23 457	30	12 361	88	35 818	59	23 798	248 000
” Norge fra Vicekon- sulsstationerne . . .	1	189	62	16 823	63	17 012	11	3 375	1 440
” Sverige fra Hoved- stationen	4	1 406	9	3 536	13	4 942	3	975	17 340
” Sverige fra Vicekon- sulsstationerne . . .	1	258	18	6 123	19	6 381	-	-	1 250
” andre Lande fra Ho- vedstationen	66	29 460	95	67 338	161	96 798	112	58 393	314 245
” andre Lande fraVice- konsulsstationerne .	10	2 715	25	12 465	35	15 180	15	7 662	21 840
Ialt	140	57 485	239	118 646	379	176 131	200	94 203	604 115

Af svenske Skibe ankom 188, dr. 104 128 Tons.

Den samlede Skibsfart af til Belgien fra Udlandet ankommende Fartøier udgjorde i 1894 ifølge den officielle Moniteurs Statistik 7 274 Fartøier med en Drægtighed af 6 513 798 Tons mod i det foregaaende Aar 7 022 Fartøier, drægtige 5 999 799 Tons.

Denne Tonnage har i 1894 været fordelt paa følgende Maade mellem Landets Havne:

	Antal.	Tonnage.
Antwerpen	4 592	4 978 891
Belgiske Stats Postskibe mellem Ostende		
Ostende og Dover	1 092	796 417
Andre Skibe	411	176 823
Gent	883	501 561
Bryssel	122	22 767
Brügge	92	20 537
Nieuport	35	10 210
Selzacte	40	5 546
Louvain	5	798
Termonde	2	248

Hvad særskilt angaar Skibsfarten paa Antwerpen, har denne i 1894 naaet en højere Tonnage end i noget tidligere Aar, nemlig nær 5 Millioner Tons. Udviklingen i de sidste 5 Aar fremgaar af følgende Tabel over Summen af ankomne Skibe.

	Antal.	Tons.
1890	4 690	4 517 393
1891	4 569	4 656 625
1892	4 404	4 469 076
1893	4 336	4 596 424
1894	4 592	4 978 891

Tonnagens Stigning har altsaa — med enkelte Svingninger — i disse Aar andraget til ca. 460 000 Tons, en Forøgelse, der vistnok er betydelig, men dog forholdsvis ikke svarer til den tilsvarende Stigning i flere af de vigtigste konkurrerende Havne, saaledes navnlig Dunkerque og Rotterdam. Byens Handelsverden, der er fuldt opmærksom paa dette Forhold, har længe krævet Nedsættelse i de herværende Skibsafgifter, et Forlangende, som endelig synes at skulle blive imødekommet, idet Regjeringen som meddelt i Generalkonsulatets Skrivelse af 27de Marts har fremsat Forslag om Ophævelse af Fyraftigten i Belgien; dog blot paa Betingelse af at vedkommende Kommune nedsætter sine Kai- og Dokafgifter til et Beløb af høist 50 Centimes pr. Registerton.

Trafikken paa Antwerpen optages i stigende Udstrækning af de faste Dampskibslinjer, som har taget i Besiddelse saagodtsom alle vigtigere Ruter og hvorved navnlig Adgangen til at erholde Udfragter herfra er bleven vanskeliggjort for „outsiders“.

Den maritime Trafik paa Antwerpen har i det forløbne Aar fordelt sig paa følgende Maade mellem de forskjellige Nationers Skibe (ifølge Statistik, meddelt af Antwerpens Havnekaptein):

Der ankom af engelske Fartøier 2 611, drægtig 2 817 388 Tons; tyske 719, 971 438 Tons; belgiske 309, 425 686 Tons; norske 259, 147 327 Tons;

danske 168, 130 822 Tons; franske 125, 111 133 Tons; hollandske 101, 103 485 Tons; svenske 160, 91 517 Tons; nordamerikanske 23, 47 381 Tons; græske 26, 45 939 Tons; spanske 46, 38 859 Tons, russiske 41, 28 452 Tons; italienske 28, 23 117 Tons; andre Lande 24, 26 439 Tons; tilsammen 4 640 Fartøier, drægtig 5 008 983 Tons.*)

Hvad særskilt den norske Skibsfart angaar, saa har denne i de sidste 5 Aar udviklet sig saaledes som følgende Opgaver viser.

Der ankom af norske Fartøier:

	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
i 1890	198	70 051	149	67 798	347	137 849
i 1891	243	89 337	151	78 168	394	167 505
i 1892	206	76 597	198	92 679	384	169 276
i 1893	210	74 561	186	103 818	396	178 379
i 1894	177	80 335	201	92 769	378	173 104

Den norske Dampskibstrafik synes ifølge ovenstaaende Tal at være gaaet tilbage i det sidstforløbne Aar. Herved maa imidlertid bemærkes, at Tonnageangivelserne i hele 1894 har rettet sig efter de nye Maaleregler af 1893, der, som bekjendt, medfører en betydelig Formindskelse af Nettodrægtigheden.

Den norske Skibsfart var i 1894 fordelt paa følgende Maade mellem Distriktets Havne:

	Antal.	Tons.
Antwerpen . . .	260	134 461
Ostende . . .	77	23 461
Gent. . . .	41	15 182

Til Louvain er i Aarets Løb intet Fartøi ankommet. Derimod er Brügge bleven anløbet nogle Gange af norske Fartøier.

Nedenstaaende Opgave udviser fra hvilke Lande og med hvad Slags Ladninger de norske Fartøier er ankomne til Distriktet i 1894.

Fra	Dampskibe.		Seilskibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norge: Trælast, Træmasse, Mineralier, Is, Havre, Fisk, Stykgods . . .	114	43 203	93	26 224
Sverige: Trælast, Jern, Mineralier . .	12	6 595	20	7 398
Finland: Trælast, Mineralier . . .	8	5 443	2	553
Rusland: Trælast, Korn, Lin, Stykgods	6	2 830	2	808
Tyskland: Trælast, Stykgods . . .	5	2 581	—	—
England: Kul, Malm, Beg, Stykgods .	18	6 392	—	—
Frankrige: Kaffe, Kakao, Cement, Stykgods	9	2 486	—	—
Spanien: Appelsiner Mineralier . . .	7	2 584	—	—
Italien: Mineralier	3	2 869	—	—

*) Differencen mellem dette Tal og det før opgivne beror paa, at i Havnekapteinens Statistik medtages Skibe, der er ankomne fra andre belgiske Havne; medens de før meddelte Ziffer kun omfatter de fra Udlandet ankommende Skibe.

Fra	Dampskibe.		Seilskibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Grækenland: Mineralier	7	9 973	—	—
Rumænien: Korn	4	4 637	—	—
De forenede Stater: Trælast, Harpix, Terpentin, Hvede	—	—	18	17 356
Vestindien og Mexico: Mahogni, Farve- træ, Guano	—	—	7	2 885
La Platahavne: Hvede, Huder, Horn, Farvetræ, Nitrat	—	—	28	20 603
Syd-Amerika forøvrigt: Hvede, Uld, Huder, Farvetræ, Nitrat	—	—	4	3 009
Andre Lande: Uld, Trælast	—	—	2	1 476
Tilsammen	193	89 593	176	80 312

Af de fra Norge ankomne ladede Dampskibe udgjøres som sædvanlig det overveiende Antal af de regulære Linjers Skibe. Af disse har Kristiania—Kristianssand Ruten havt 61 og Bergens—Vignæs Ruten 19 Ankomster til Antwerpen. Fra det nordenfjeldske Norge er i Aarets Løb blot et norsk Fartøi ankommet til Distriktet. Af ovenstaaende Opgave vil bemærkes, at intet norsk Dampskib er ankommet hertil fra oversøiske Havne; denne Fart er mere og mere kommen i Hænderne paa de store engelske og tyske Dampskibe paa over 1000 og 2000 Tons. Vore Dampskibe, hvoraf forholdsvis faa naar op til denne Tonnage, har væsentlig fundet Anvendelse i Farten paa Østersøen, England og Middelhavet. Derimod synes vore Seilskibe i stigende Udstrækning at deltage i Trælastfarten hertil fra Pensacola og Mobile og i Farten fra La Plata. Fra Syd-Amerikas Vestkyst er kun 2 og fra Australien kun 1 norsk Fartøi ankommen til Distriktet.

Afgaaede Fartøier, Formedelst liden Adgang til Udfragt er en betydelig Del af de hertil ankommende Fartøier, og da navnlig Seilskibene, stadig nødsaget til at afgaa i Ballast. I 1894 afgik saaledes i Ballast 239 norske Skibe, drægtige ca. 118 000 Tons, eller omtrent 67 % af hele vor afgaaede Tonnage; for Seilskibene betragtede for sig er det tilsvarende Tal endog 86 %. Af den svenske Tonnage afgik 34 % i Ballast. Af de ladede norske Skibe afgik 59 til Norge med Stykgods, Korn, Kul og Slagger, 5 til Sverige med Stykgods, Slagger, Sand, Klid m. m., 6 til Rusland med Stykgods, Jernbaneskiner, Slagger, Jern, Cokes, 5 til Finland med Sand og Chikori, 2 til Tyskland med Fosfat, 17 til Danmark med Fosfat, Jern, Cement, Klid og Stykgods, 26 til England med Macadam, Fosfat, Sand og Stykgods, 6 til Frankrige med Fosfat og Stykgods, 3 til Nordamerika med Cement og Fosfat, 5 til Sydamerika med Stykgods og Kul samt 7 til andre Lande med Kul og Stykgods.

Bruttofragterne har opgaaet til følgende Beløb:

	Ankomne	Norske	Svenske
Dampskibe:	Frc.	1 413 917	Frc. 1 180 192
Seilskibe:	„	2 229 605	„ 407 783
tilsammen	Frc.	3 643 522	Frc. 1 587 975

Afgaaede	Norske	Svenske
Dampskibe:	Frc. 503 010	Frc. 568 670
Seilskibe:	„ 101 105	„ 98 895
tilsammen	Frc. 604 115	Frc. 667 565

Totalbeløb for
ankomne og afgaaede Frc. 4 247 637 Frc. 2 255 540

Sammenlignede med forrige Aars Resultater betegner disse Summer en Forøgelse af ca. 116 000 Frc. for de norske og 275 000 Frc. for de svenske Skibe Vedkommende.

Fragterne har ogsaa i 1894 holdt sig paa et Lavmaal, og har for mange Ruters Vedkommende endog gaaet lavere end nogensinde før. Følgende Fragtsatser er i Løbet af 1894 blevne noterede hersteds for norske og svenske Fartøier, hvorved bemærkes, at samtlige Fragter er beregnede pr. Standard for Trælasts Vedkommende og pr. Ton for anden Last, hvor intet særskilt er anført.

Hidfragter:

Dampskibe: Fra Kristianiafjorden og det sydlige Norge: Planker og Battens frc. 22—27. Svenske Østersøhavne: Trælast Frc. 31—38, Jern Frc. 6—10. Svenske Vestkyst: Mineral Frc. 7, Fiskeguano Frc. 10. Finland: Trælast Frc. 34—55. Libau: Korn 7 sh.—10 Frc. Havre: Stykgods Frc. 5—25; Kaffe 8 Frc. Engelske Havne: Beg 4 sh. 3 d. Archangel: Trælast Frc. 55. Grækenland: Mineral 9 sh. 9 d.—Frc. 23. Spanske Middelhavshavne: Jernmalm 18 Frc; Bly 7 sh. 6 d.; Appelsiner 1 sh. 6 d. pr. Kasse. Bilbao: Jern 5 sh. 3 d.—6 sh. Sardinien: Zinkmalm 11 Frc.—14 Frc. Sulina: Korn Frc. 11—12 sh. 4 $\frac{1}{2}$ d.

Seilskibe: Fra det søndenfjeldske Norge: Trælast Frc. 22 $\frac{1}{2}$ —38. Den svenske Vestkyst: Trælast Frc. 35. Den svenske Østkyst Frc. 32—40. Libau: Byg Frc. 14. Savannah, Wilmington: Harpix 2 sh.—2 sh. 6 d. pr. Tønne, Terpentint 3 sh. 6 d. La Platahavne: Hvede 15 sh.—26 sh.; Huder 31 sh.—40 sh.; Horn 10 sh. pr. 1000 Stk., Hornpitch 10 sh.; Farvetræ Frc. 18—22.50. Brasilianske Havne: Hvede 19 sh. 6 d.; Huder 20 sh.—32 sh. 6 d. Mexikanske Havne: Mahogny 28 sh. 9 d.—41 sh. Darien: Tømmer 1 £ 10 sh. pr. Load; skaaren Last 95 sh. Vestindien: Sukker 21 sh.; Ceder, Mahogni Frc. 70—37 sh. 6 d. pr. Kubikfod; Honning Frc. 25; Guano 17 sh. og Frc. 32.40. Floridahavne: Pitchpine 87 sh. 6 d.—92; 10 sh.—Frc. 35 pr. Ton; Planker og Bord 96 sh. 3 d.—100 sh. Tacoma: Hvede 28 sh. 9 d. Pisagua: Soda 22 sh. 6 d.

Udfragter:

Dampskibe. Til Kristiania: Thomasfosfath 5 sh. 6 d. Sverige: Stykgods efter Lastens Art fra frcs. 5—90, Fosfat 5 sh. 6 d.—17 frcs., Hvede frcs. 8. Danmark: Mais frcs. 8, Klid 5 sh. 3 d.—13 frcs., Fosfat 5 sh. pr. Ton, Cement 4 sh., Stykgods 6 sh. Finland: Sølvsand 2 $\frac{1}{2}$ —4 frcs. Russiske og tyske Østersøhavne: Slag 5 sh., Stykgods Rm. 5.25, Jern 5 sh., Fosfat 5 $\frac{1}{4}$ —7 Rm. Hamburg: Stykgods 6 Rm. Til engelske Østkysthavne: Stykgods

7 sh.—35 sh., Sølvsand 2 sh., Macadam 4 sh., Sevilla Jernbanevogne 10 sh. 6 d. Cuba: Stykgods 17 sh. Alexandria: Stykgods 12 sh. Columbia: Patentkul 7 sh. 6 d.

Seilskibe: Til det sydlige Sverige: Fosfat 5 sh. 3 d—6 sh. 6 d, Guano 5 sh., Sølvsand 7 frcs. Hernøsand: Sand 1 frcs. Cronstadt: Cokes 4 Rm. Finland: Sand 4 frcs. Danmark: Fosfat 4 sh. 6 d—6 sh. Philadelphia: Fosfat 2 sh. 4 d. Yucatan: Stykgods 10 sh. Brasilianske Havne: Stykgods 11—25 sh., Patentkul 14 sh.

Endel norske Dampskibe har derhos i Aarets Løb været maanedsbefragtede i Fart mellem Antwerpen og franske og engelske Havne, væsentlig for Stykgodslast.

Følgende saadanne Maanedsfragter, hvorved Omkostningerne til Kul og Havneudgifter bæres af Befragterne, er hersteds blevne noterede:

1 Fartøi paa 272 Tons i Marts Maaned for frcs. 5 000	
1 — - 320 - - April — - - 5 000	
1 — - 282 - - Juni — - - 6 250	
1 — - 282 - - - — - - 5 750	
1 — - 310 - - Oktober — - - 4 700	

I Aarets Løb blev i Antwerpen for norsk Regning indkjøbt et Dampskib paa 2 196 og et Seilskib paa 732 Tons for en Købesum af resp. £ 7 000 og £ 950. Intet norsk Fartøi blev i Aarets Løb solgt til udenlandsk Rederi.

Paa norske Skibe paamønstredes 415, afmønstredes 506 og rømte 8 Mand.

87 skibbrudne, syge og nødlidende Sømænd og andre norske og svenske Undersaatter blev i Aarets Løb understøttede eller hjemsendte af Generalkonsulatet; de i denne Anledning udlagte Beløb udgjorde frcs. 1 580.36.

I 1894 hjemsendtes gennem Generalkonsulatet af opsparede Hyrebeløb fra 16 norske Sømænd frcs. 6 594.

Af Pengebeløb efterladte efter afdøde Personer oversendtes til Norge frcs. 865.

Til den herværende Sømandskirke indbetaltes ifjor hersteds en Sum af frcs. 468 i frivillige Bidrag.

II. Handel.

Værdien af Belgiens udenrigske Omsætning beløb sig i det forløbne Aar til frcs. 1 367 304 000 for Importens og frcs. 1 138 407 000 for Exportens Vedkommende. Disse Tal betegne for Importen en Forøgelse af 3 % i Sammenligning med det foregaaende Aars, medens derimod Udførselen staar omtrent nøjagtig paa samme Standpunkt.

Indførselen sees væsentlig at være bleven forøget for følgende Artikler : Kornvarer (undtagen Havre), Kjød, Humle, Raastof af Metaller og chemiske Produkter. Omvendt er Importen bleven stærkt formindsket af levende Kvæg. For Exportens Vedkommende kan noteres en betydelig Forøgelse for alleslags Metalvarer samt for Kjød, medens omvendt en betydelig Nedgang iagttages under Artiklerne Sukker, Lim, Stenkul og vævede Uldvarer.

Det turde være af særlig Interesse at kaste et Blik paa den Indflydelse, som den i 1892 i Frankrige ikrafttraadte protektionistiske Toldtarif har havt paa Belgiens Handelsomsætninger med dette Land. Man begynder nemlig nu at faa noget Overblik over Virkningerne heraf. I Belgien blev, som rimeligt kan være, den nye franske Tarif imødeseet med megen Ængstelighed, idet man frygtede for, at Frankrige, det Land, med hvilket Belgien underholder den livligste Handelsforbindelse, skulde blive i en væsentlig Grad spærret for den belgiske Export. Men man har i denne Henseende kunnet berolige sig i den senere Tid, idet det mere og mere tydelig viser sig, at den belgiske Export, maaske væsentlig paa Grund af Landets Fastholden ved et liberalt Toldsystem og den derved betingede Adgang til billigere Raastof i mange Næringer, har kunnet gjenembryde Toldskrannerne ved den franske Grænse.

Naturligvis kan der iagttages en temmelig betydelig Nedgang i Handelsomsætningerne mellem de to Lande, saaledes som fremgaar af følgende Sammenstilling af Statistiken (den officielle belgiske) fra 1890 og 1893, hvilke begge formentlig kan betragtes som nogenlunde normale Aar :

Commerce spécial.			
	Værdien af Belgiens Export til Frankrige.		Værdien af Frankriges Export til Belgien.
1890	358 691 600 frcs.		316 389 000 frcs.
1893	310 256 000 „		278 423 000 „
Difference ÷	48 435 000 frcs.	Difference ÷	37 966 000 frcs.

Denne Nedgang i Belgiens Export til Frankrige — $13\frac{1}{2}\%$ — betegner imidlertid i Forhold til Landets samlede Udførsel langtfrå nogen skrækindjagende Sum; og Nedgangen neutraliseres desuden i høi Grad derved, at adskillige belgiske Firmaer efter den nye Tarifs Ikrafttræden, har anlagt Filialer af sine industrielle Anlæg i Frankrige selv; man anslaaer den samlede Værdi af denne Produktion til 50 à 60 Millioner frcs. aarlig.

Omvendt fremgaar det af ovenstaaende Ziffere, at Frankrige paa sin Side har tabt næsten ligesaa meget i sin Export til Belgien. „Handelsballancen“ har da ogsaa ligesaaavel efter som før Indførselen af Mélines Tarif været til Belgiens Fordel, idet nemlig Udførselen til Frankrige har oversteget Indførselen derfra med

13 $\%$ i 1890
16 $\%$ - 1891
4 $\%$ - 1892
11 $\%$ - 1893

Interessant er det at bemærke, at Nedgangen i den franske Export til Belgien har skredet jævnt frem fra 1891—93, medens derimod Formindskelsen

i Belgiens Udførsel til Frankrige med engang indtraadte i sin fulde Styrke i 1892, hvorefter ingen yderligere Nedgang har fundet Sted. Skal man heri kunne se et Tegn paa, at Industrien i et frihandlersk Land i Længden vil vise sig mere levedygtig end en Industri, der søges opretholdt ved kunstige Midler?

For Transithandelens Vedkommende kan man imidlertid spore en fortløbende Aftagen. Transiten til Frankrige via Belgien har saaledes aftaget med 28 Millioner fres. fra 1890—1893; deraf med 15 Millioner i det sidste Aar; „les surtaxes d'entrepôt“ i den franske Tarif synes altsaa at virke i den tilsigtede Retning, ialfald ligeoverfor Belgien og specielt Antwerpens Havn. Omvendt har Transiten til Belgien via Frankrige fra 1890—93 aftaget med 38 Millioner fres., altsaa et betydelig større Beløb.

Af de som belgiske Produkter i Statistiken opførte Kvanta sees der fra 1892 til 93 at have været en større Nedgang i Belgiens Export til Frankrige af Artiklerne: Hamp, Lin, Maskiner, Gjødningsstoffer, Kjød, Lintraad, Cokes, Bygningstrælast. Omvendt er der en betydelig Forøgelse i Udførselen af Sten, Grøntsager, Tourteaux (o: Oliekager m. m.), Sirup, Tjære, Gjør. Den samme Vaklen gjør sig gjældende i den franske Udførsel hertil, saaledes, at Minskningen i Udførselen langt fra har fordelt sig nogenlunde jevnt paa de forskellige Varer. Særlig Opmærksomhed har det dog vakt, at Exporten af Landbrugsprodukter fra Belgien til Frankrige har tiltaget enormt i de sidste Toaar, medens omvendt de franske Tilførsler heraf til Belgien har aftaget betydelig; følgende Opgaver turde i denne Henseende være af Interesse:

	Export fra Belgien til Frankrige.		Export fra Frankrige til Belgien.	
	1892. Kg.	1894. Kg.	1892. Kg.	1894. Kg.
Kjød	2 444 000	6 050 000	144 821	63 846
Smør	2 195 009	2 699 000	2 399 000	1 734 000
Hvede, Spelt og Blandkorn	32 988 000	43 475 000	10 775 000	4 243 000
Rug	107 000	546 000	14 067 000	18 000
Byg	7 301 000	24 886 000	44 475 000	13 384 000
Ærter, Bønner m. m. . .	2 947 000	4 134 000	3 068 000	2 376 000
Havre	4 650 000	38 810 000	11 540 000	4 591 000
Cikori	19 685 000	33 283 000	13 000	253 000
Poteter	4 417 000	20 047 000	47 874 000	34 767 000
	Stkr.	Stkr.	Stkr.	Stkr.
Æg	27 986 000	37 804 000	1 701 000	397 000

Naturligvis kan man ikke om de ovenanførte Fakta uden videre udtale, at de er en Følge af den nye franske Toldtarif, idet mangfoldige andre Aarsager jo kan være medvirkende. Men specielt de sidstnævnte Opgaver synes dog med Sikkerhed at tyde paa, at ialfald forsaavidt angaar Omsætningen med Belgien, har ikke det franske Landbrug hentet Kræfter til Konkurrencen under det nye Toldsystem, saaledes som dettes Ophavsmænd bestemt havde haabet.

Ikke destomindre er der ogsaa i Belgien et protektionistisk sindet Agrarparti, der synes at have vokset i Styrke i de senere Aar, og under hvis Paa-virkning den belgiske Regjering nylig har fremsat Forslag til delvis betydelige Toldpaalæg paa Mais, Margarin, Mel, Malt, m. m., hvorom Generalkonsulatet under 27 Mars d. A. har afgivet ærbødigst Indberetning.

I det følgende skal man tillade sig at hidsætte endel Oplysninger angaaende de Artikler, der specielt frembyder Interesse for de forenede Riger. Uheldigvis har den belgiske Statistik hidtil stillet Norge og Sverige under en og samme Rubrik, saaledes, at det blot for enkelte Artiklers Vedkommende har været muligt at give særskilte Meddelelser om den norske og den svenske Om sætning. Denne Ulempe vil imidlertid fjernes fra nu af, idet den belgiske Statistik siden 1 Januar 1895 har sondret mellem de to Lande.

Indførsel til Belgien.

Af Træløst (bois de construction) indførtes til Belgien i 1894:

		Deraf fra Norge og Sverige.
Eg og Valnødtræ	86 961 m ³	702 m ³
Anden ikke skaaren Træløst	70 672 -	6 404 -
Skaaren Last	630 504 -	398 579 -

Til Antwerpen importeredes der, ifølge en fra denne Bys Chambre de Commerce modtagen Opgave, i 1894 følgende Kvanta af de forskjellige Slags Træløst, hvormed sidestilles de tilsvarende Tal fra de nærmest foregaaende Aar:

	1894	1893.	1892.
Huggen Gran og Furu m ³	11 468	15 042	19 487
Saget — over 5 cm. -	167 686	185 208	180 480
— — under 5 cm. -	137 526	145 498	112 699
Kassebord for Glas -	61 613	57 597	55 888
Eg -	34 968	32 469	14 717
Teak -	835	1 415	755
	m ³ 414 096	437 229	384 026

Denne Import fordelte sig i det samme Tidsrum paa følgende Lande:

Der indførtes:

	1894	1893	1892
Fra Norge m ³	57 980	70 238	68 571
„ Sverige -	119 413	151 173	146 433
„ Finland -	87 661	91 918	54 812
„ Rusland -	78 002	55 656	68 667
„ Preussen -	16 065	19 111	8 828
„ Amerika , -	31 435	28 191	26 547
„ Andre Lande -	23 540	20 942	10 168
Tilsammen m ³	414 096	437 229	384 026

Den anførte Indførsel i 1894 fra Norge, Sverige og Finland fordelte sig med Hensyn til Dimensionerne paa følgende Maade (Alt undtagen Kassebord, angivet i Antal Stykker):

Fra	Planker.			Battens			
	3" og 4" × 10— 13	3" × 9"	3" × 8" og mindre	2 ¹ / ₂ " × 8" og større	2 ¹ / ₂ " × 7"	2 ¹ / ₂ " × 6 ¹ / ₂ "	2 ¹ / ₂ " × 6" og mindre
Norge	-	47 040	13 781	-	231 044	208 071	131 948
Sverige	8 554	52 765	11 480	3 613	296 318	71 938	136 102
Finland	1 836	15 478	26 320	5 393	289 655	117 890	219 081
Tils. 1894	10 390	115 283	51 581	9 006	817 017	397 899	487 131
- 1893	13 301	153 695	72 616	15 160	978 890	490 658	676 618
- 1892	7 011	156 103	68 306	32 718	921 851	515 912	503 413

Fra	Bord					Kassebord af 1 ⁵ / ₁₆ m. m. Tykkelse.	
	Skaarne				Høvlede	Antal Stykker	m ³
	2"	6 ¹ / ₄ "	5 ¹ / ₄ "	4 ¹ / ₄ " og 3 ³ / ₄ "			
Norge	13 095	62	7 137	76 628	115 556	7 300 652	20 480
Sverige	265 213	498 531	172 047	2 148 549	326 463	10 547 188	29 096
Finland	98 390	378 151	210 532	1 753 977	43 125	5 122 834	9 433
Tils. 1894	376 698	876 744	389 716	3 979 154	485 144	22 970 674	59 009
- 1893	700 560	782 481	643 076	5 312 996	390 627	22 757 088	55 587
- 1892	421 084	528 793	452 622	3 525 736	340 634	18 153 609	54 287

Fra Rusland og Tyskland importeredes i 1894 følgende Kvant af de forskjellige Dimensioner fra nedenstaaende Udslibningssteder (Alt i Antal Stykker, undtagen Kassebord):

Fra	Bjælker.	Poutreller.	Planker 3" $\times$ 7" à 3" $\times$ 10"	Battens 2½" $\times$ 6" à 8"
Riga	5 846	1 932	319 389	335 389
Hvidehavet, Libau og Windau	—	—	11 207	58 932
St Petersburg, Kronstadt .	—	—	2 193	8 293
Danzig	—	11 821	184	—
Stettin	—	—	—	—
Memel, Königsberg	—	—	—	—
Tils. i 1894	5 846	13 753	332 973	402 614
" - 1893	10 180	17 809	304 121	199 234
" - 1892	12 462	13 749	307 479	258 104

Fra	Bord				Kassebord m ³
	2"	¾"	5/4"	¾" og 3/4"	
Riga	28 834	15 270	348	223 687	709
Hvidehavet, Libau og Windau	3 348	180 005	122 848	621 515	249
St. Petersburg, Kron- stadt	—	34 058	107	273 789	555
Danzig	629	4 505	—	6 926	—
Stettin	—	—	—	—	—
Memel, Königsberg	4 341	5 539	—	24 409	1 091
Tils. i 1894	37 152	239 377	123 303	1 150 326	2 604
" - 1893	31 953	146 955	162 278	384 759	2 010
" - 1892	73 673	169 393	121 412	915 472	1 601

Fra Florida importeredes:

	Planker		Bord			
	3" og derover	2½" $\times$ 7"	2"	¾"	5/4"	¾"
1894	47 543	13 151	155 969	81 085	35 380	153 756
1893	19 329	7 647	138 990	95 773	21 159	188 904
1892	26 887	—	97 478	86 428	51 939	123 641

Af de ovennævnte Tal fremgaar, at Trælastimporten hertil i 1894 i det Hele taget har været noget mindre end under det foregaaende Aar. Formindskelsen sees at fordele sig temmelig jevnt paa de forskjellige Dimensioner; af de fra de nordiske Lande kommende Træsorter er det alene Kassebord for Glas, hvorfra Importen er bleven forøget.

Formindskelsen i Importen sees væsentlig at have rammet den norske og svenske Trælast, nemlig med henholdsvis ca. 12 000 og ca. 32 000 m³. Omvendt er Importen fra det egentlige Rusland bleven forøget med 22 000 m³; denne Forøgelse falder væsentlig paa Battens og paa Bord af Dimensioner $\frac{1}{4}$ " og $\frac{3}{4}$ ". Tilvæksten i den russiske Tilførsel antages imidlertid væsentlig at bero paa Tilfældigheder.

Af Trælast var der i Aarets sex første Maaneder en forholdsvis livlig Konsumtion her i Landet. Men denne aftog senere, og Aaret endte med temmelig store Beholdninger. Forretningerne antages gjennemgaaende at have været noksaa lønnende, om end mindre end i 1893.

Om Udsigterne for Forretningernes Udvikling i det kommende Aar er det ikke muligt at udtale sig. Saa meget kan dog siges, at Importen af Kassebord formentlig vil blive ikke ubetydelig indskrænket formedelst de daarlige Konjunkturer, hvorunder Glasværkerne for Tiden arbejder.

Tr æ m a s s e .

Heraf indførtes i det forløbne Aar følgende Kvanta:

Fra Norge	18 115 866 Kg.,	hvoraf ca. $\frac{3}{4}$ mekanisk Masse
- Sverige	11 280 160 -	— - $\frac{7}{8}$ — —
- Holland	9 040 634 -	
- Tyskland	4 488 015 -	
- Schweiz	832 060 -	
- de forenede Stater . . .	501 323 -	
- Østerrige	348 630 -	
- England	229 656 -	
- Frankrige	125 335 -	
- Andre Lande	9 702 -	

Tilsammen 44 971 381 Kg.

Disse Ziffre betegner en Forøgelse af Importen af ca. $6\frac{1}{2}$ Million Kg., en Forøgelse, der væsentlig er kommet Sverige og Holland tilgode med resp. 5 400 000 og 3 000 000 Kg.

Medens saaledes den svenske Export hertil næsten har fordoblet sig i det sidste Aar, har den norske udvist en Nedgang af ca. 1 150 000 Kg. Den fra Sverige ankomne Træmasse kan ansees for at være saagodtsom udelukkende tør Masse, hvorimod det meste af den fra Norge indførte er vaad. Aarsagen til dette store Opsving i Sveriges og Nedgangen i Norges Træmasseexport tror man at kunne søge i den Omstændighed, at Papirfabrikanterne nu, da tør og vaad Masse stiller sig lige i Pris, foretrækker den førstnævnte, hvorved de sparer Transport af 50 % Vand. Af den hertil fra de forenede Riger indførte kemiske Masse, er det nu, som i tidligere Aar, blot en ringe Del, der forbruges her i Landet, idet de belgiske og tyske Fabriker som Regel kan levere denne Vare billigere her.

Fra Belgien exporteredes i 1894 følgende Kvanta Træmasse:

Til Frankrige	8 603 707 Kg.
- Spanien	3 993 369 -
- Rusland	2 989 918 -
- Argentina	2 610 624 -
- de forenede Stater	1 366 332 -
- England	865 284 -
- Brasilien	849 836 -
- Tyskland	611 555 -
- Holland	585 580 -
- Andre Lande	871 558 -

Tilsammen 23 347 203 Kg.

Exporten fra Belgien har i 1894 oversteget foregaaende Aars med hele 8¹/₂ Million Kg. Den meste Stigning falder paa Exporten til Frankrige (henved 3 Millioner Kg.), til Spanien (vel 1 Million Kg.) til England (vel 700 000 Kg.), til Brasilien (400 000 Kg.), til Argentina (vel 400 000 Kg) og til Holland (300 000 Kg.). Endelig maa det fremhæves, at der til Rusland, hvortil tidligere ingen nævneværdig Export har fundet Sted, i det forløbne Aar er bleven udført næsten 3 Millioner Kg.; dette skal hovedsagelig have været tysk Vare. Omvendt er Exporten til de forenede Stater aftaget med næsten 800 000 Kg.

Priserne paa Træmasse har, som man kunde forudse, ikke vedblivende kunnet holde sig paa det høie Stadium, som de havde i 1893, men har i 1894 været stadig faldende, hvilken Tendens synes at fortsætte ved Aarets Slutning. Hertil har bidraget forskellige Aarsager, navnlig en rigelig Vandforsyning i Tyskland og Frankrige, der har tilladt de derværende Træsliberier at arbeide med fuld Kraft, endvidere en betydelig Import fra Amerika til England. Prisfaldet har særlig rammet den kemiske Træmasse, hvoraf der synes at være Overproduktion.

Om Papir indeholder Statistiken følgende Oplysninger:

Indførsel.

T a p e t p a p i r:	1894 Kg.	1893 Kg.	1892 Kg.
Fra Frankrige	326 430	323 562	314 494
- Tyskland	211 865	207 813	183 729
- England	78 872	77 621	65 325
- Andre Lande	19 042	32 006	37 186
Tilsammen	636 209	641 002	600 734

K a r t o n p a p i r:

Fra Norge og Sverige	215 798	314 738	178 967
- Tyskland	229 866	128 332	120 823
- Frankrige	60 025	29 354	28 021

	1894 Kg.	1893 Kg.	1892 Kg.
Fra England	53 351	3 327	80 394
- Rusland	23 383	10 000	—
- Holland	18 171	3 607	13 708
- Andre Lande	7 639	17 136	—
Tilsammen	608 233	506 494	421 913

Andre Sorter Papir:

Fra Norge og Sverige	1 260 706	915 810	812 792
- Tyskland	4 412 086	4 338 525	3 482 926
- Holland	1 026 039	454 528	475 592
- England	499 733	465 075	408 472
- Frankrige	366 344	363 755	379 160
- Andre Lande	171 974	67 369	59 0 4
Tilsammen	7 736 882	6 605 062	5 618 016

Følgende Kvanta Papir er blevne exporterede fra Belgien:

	1894 Kg.	1893 Kg.	1892 Kg.
Tapetpapir	465 545	474 235	528 964
Kartonpapir	2 267 178	2 373 340	1 415 184
Andet Slags Papir*)	25 433 070	23 387 432	21 106 069

Det fortjener at bemærkes, at betydelige Partier af den sidstnævnte Papirsort udskibes til oversøiske Lande, saaledes i 1894 til Brasilien ca. 1 150 Tons, til Argentina ca. 560 Tons, til Chili 130 Tons, til de forenede Stater 660 Tons, til Cuba og Portorico 420 Tons, til China 170 Tons og til Japan 160 Tons. Papirpriserne har i det forløbne Aar været synkende i en endnu højere Grad end Priserne paa Træmasse.

Fisk:

Af Sild importeredes følgende Kvanta til Belgien i de 3 sidste Aar:

	1894 Kg.	1893 Kg.	1892 Kg.
Fra Norge og Sverige	1 987 023	974 981	2 209 269
- Holland	6 930 842	7 813 768	7 087 739
- England	2 957 274	1 381 591	1 236 957
- Frankrige	472 445	251 285	947 360
- Andre Lande	21 218	26 526	43 030
Tilsammen	12 368 802	10 448 151	11 524 355

*) Heraf til: 1894 1893 1892
Norge og Sverige resp. 588 431 503 199 og 272 341 Kg.

Af anden Slags Fisk importeredes:

	1894 Kg.	1893 Kg.	1892 Kg.
Fra Norge og Sverige	1 148 958	1 025 875	1 030 968
- Holland	5 947 811	6 119 037	6 185 341
- England	3 846 215	3 486 820	3 400 654
- Tyskland	945 355	647 329	457 043
- Frankrige	864 925	864 415	630 156
- Portugal	479 824	372 620	411 588
- Spanien	92 294	228 783	219 956
- Andre Lande	324 895	131 214	84 063
Tilsammen	13 650 277	12 876 093	12 419 769

Af disse Tal fremgaar, at den norske og svenske Fiskeexport hertil i det forløbne Aar igjen har hævet sig efter Tilbagegangen i 1893, saaledes, at den atter staar omtrent paa samme Standpunkt som i 1892. Det synes idethele som om den norske og svenske Fisk i de senere Aar vinder mere og mere Terræn i Belgien. I Slutningen af Oktober ankom Dampskibet „Nordkap“ hertil med en Prøveforsendelse af den maskinfrosne ferske Fisk fra Norge.

Priserne for den norske og svenske Fisk har i den sidste Vinter stillet sig omtrent saaledes: For fersk Sild er bleven betalt 7 à 8 frcs. pr. Kasse paa 100 Kg., for stor Fuldsild 22 à 30 frcs. pr. Tønde (Baril), for liden Do. 20 à 23 frcs. pr. Tønde; tom Sild er bleven solgt for 12 à 15 frcs. pr. Tønde. For anden Fisk kan følgende Priser noteres: For Flyndre 30 à 40 frcs. pr. Kasse paa 200 Kg., Helleflyndre 1.50 à 0.75 pr. Stk., Laks 3 à 4 frcs. pr. Kg., Torsk 1 à 3 frcs. pr. Stk., Kolje 0.25 à 0.40 pr. Stk., Hummer er bleven betalt med frcs. 1.50 à 3.50 pr. Stk.

Det hænder vistnok ofte at vore Fiskeexportører faar Tilbud om Kjøb til fordelagtigere Priser end de nævnte. Det turde imidlertid isaafald være Grund til at se sig for og paa Forhaand undersøge vedkommende Firmas Soliditet.

K o r n .

Indførselen af Kornvarer til Belgien har i det forløbne Aar betydelig oversteget Importen i 1893. Der indførtes nemlig (i Tons paa 1 000 Kg.):

	1894	1893	Difference
Hvede, Spelt, Blandkorn	1 212 170	1 034 096	+ 178 074
Rug	30 850	29 547	+ 1 303
Byg	265 206	233 001	+ 32 208
Havre og Mais	335 791	368 934	÷ 33 143
Tilsammen	1 844 020	1 665 578	+ 178 442

Af den stærke Forøgelse i Hvedeimporten falder den væsentligste Del paa Indførselen fra Argentina, hvilket Land stadig indtager en mere og mere fremtrædende Plads blandt de Kornexporterende Lande. Exporten af Korn fra Argentina til Belgien har i de sidste 10 Aar med enkelte Svingninger steget fra 58 663 Tons til 334 283 Tons aarlig. Alene fra 1893 til 94 har Forøgelsen gaaet op til 90 286 Tons. Forøgelsen i det sidste Aars Hvedeimport til Belgien falder forøvrigt paa følgende Lande med følgende Kvanta:

Fra Rumænien	86 230 Tons.
„ Ostindien	36 521 „
„ Brasilien	36 406 „
„ Rusland	23 247 „

Omvendt har Importen fra de forenede Stater aftaget med ca. 110 000 Tons.

Havreimporten, som i 1893 havde naaet en betydelig Høide, er i det sidste Aar, som ovenfor anført, atter gaaet ned. Dette turde væsentlig skrive sig fra, at det belgiske Landbrug i den seneste Tid er begyndt mere og mere at beskæftige sig med Dyrkning af Havre til Fortrængsel for andre Kornsorter, navnlig af Hvede. For denne Kornsorts Vedkommende bliver nemlig Konkurrancen med de oversøiske Lande mere og mere vanskelig; argentinsk Hvede kan nu erholdes for Priser, som vilde være tabbringende for en belgisk Landmand. Hvede dyrkes derfor nu maaske mere for Halmens Skyld end for Kornets. Nedgangen i Havreimporten har stærkt rammet den norske og svenske Export hertil, som er aftaget fra 7 016 554 Kg. i 1893 968 480 Kg. i 1894. Grunden hertil siges at være, at den skandinaviske Havre, ihvorvel af udmærket Kvalitet, falder for dyr for herværende Konsumenter. Af de havreexporterende Lande er det alene Rusland, hvis Export hertil særlig har udviklet sig i det sidste Aar.

Kornudførselen fra Belgien har i 1894 udgjort følgende Kvanta (i Tons paa 1000 Kg):

Til	Hvede og Blandkorn.	Rug.	Byg.	Havre og Mais.
Tyskland	207 056	12 117	18 214	48 509
Holland	62 485	14 386	9 944	25 332
Frankrige	43 475	546	24 886	38 810
Luxemburg	6 956	335	1 414	2 656
Norge og Sverige . . .	5 569	1 064	107	1 102
Andre Lande	683	268	376	1 228
Tilsammen	326 224	28 716	54 941	117 637

Af Metaller og Metalvarer er i 1894 følgende Kvanta blevne indførte hertil fra Norge og Sverige:

Staal i Stænger, Plader eller Traad	126 870 Kg.
Rujern	1 478 772 „
Jernskrab	55 820 „
Valset Jern m. m. (fer battu, étiré ou laminé)	897 645 „
Søm	348 763 „
Støbejern (fonte ouvree)	4 251 „

Af Ertser er i Aarets Løb ankommet adskillige Ladninger, fra Norge Svovlkis fra Vignæs, fra Sverige Zinkmalm fra Gøteborg.

Følgende Artikler sees endvidere af Statistiken at være ankomne fra de forenede Riger:

	1894	1893	1892
Vaaben	6 576 Fcs.	33 030 Fcs.	62 005 Fcs.
Vildt	13 800 Kg.	3 805 Kg.	18 425 Kg.
Harpix og Tjære . . .	1 698 690 „	2 118 952 „	1 975 850 „
Guano	385 484 „	65 050 „	— „

Udførsel fra Belgien.

Om Værdien af Belgiens Udførsel til Norge og Sverige foreligger endnu ingen Opgaver for det forløbne Aar. 1893 udviser imidlertid nogen Tilbagegang i sammes Udvikling, der ellers i de sidste 8 Aar har været i uafbrudt Stigning.

De sidste tre Aars Statistik udviser følgende Værdier for denne Eksport:

	Commerce spécial	Commerce général
1891:	13 663 000 Fcs.	24 056 000 Fcs.
1892:	16 000 000 „	28 650 000 „
1893:	15 326 000 „	26 354 000 „

Heraf fremgaar at Transitvarer udgjør henimod den halve Værdi af den belgiske Export til de forenede Riger. Vigtigst blandt disse Artikler er Kaffe, hvoraf i 1893 udførtes 1 567 000 Kg. til en Værdi af 3 376 000 Fcs. Den samlede Exportværdi af denne Artikel herfra udgjorde i samme Aar ca. 42½ Million Francs (af en Import af ca. 95 Millioner Fcs.)

Af Uld af udenlandsk Oprindelse udførtes i 1894 ialt 85 768 000 Kg., hvoraf til Norge og Sverige 383 188 Kg. (mod 550 432 Kg. i 1893).

Af uforarbejdede Huder udgjorde i det forløbne Aar den samlede Export 40 225 000 Kg., hvoraf til de forenede Riger 587 473 Kg.

Petroleum. Heraf indførtes i 1894 146 147 000 Kg. eller ca. 5 Millioner Kg. mindre end i det foregaaende Aar.

I de tre sidste Aar har Importen fra Rusland hertil stadig aftaget (fra 44 til 31 Millioner Kg. aarlig), medens omvendt de amerikanske Tilførsler har voxet fra ca. 98 til ca. 115 Millioner Kg. Exporten af denne Vare udgjorde i 1894 ca. 27 800 000 Kg. mod i 1893 ca. 27 100 000 Kg. I det sidstforløbne Aar udførtes til Norge og Sverige 455 798 Kg. mod i det foregaaende Aar 497 197 Kg. De Lande, som forsynes med Petroleum over Antwerpen, er foruden Norge og Sverige:

Tyskland (i 1894: 18 377 000 Kg.), Holland (3 468 000 Kg.), Luxemburg (1 835 000 Kg.), Frankrige (848 000 Kg.); derhos er i 1894 bleven exporteret ca. 2 400 000 Kg. til Rumænien, hvilket Land tidligere kun har modtaget ubetydelige Kvantaler herfra.

Som almindelig bekjendt har Petroleum i de sidste Maaneder været underkastet en stærk Prisstigning. Efter i afvigte Høst at have været noteret til en

Pris af 11 Fcs. pr. 100 Kg. er Priserene pludselig i afvigte April Maaned steget til 34 Fcs., men er senere atter dalet til 22, der er den sidst note-rede Pris.

Sukkerexporten fra Belgien, der i 1893 var bleven betydelig forøget, er i 1894 atter gaaet ned, nemlig for Raasukkers Vedkommende fra ca. 168 000 000 Kg. til ca. 95 750 000 Kg.; og for raffineret Sukker fra 38 130 000 Kg. til 27 840 000 Kg. Til Norge og Sverige er heraf i 1894 bleven exporteret resp. 4 900 og 808 332 Kg.

Export fra Belgien til de forenede Riger har i Aarets Løb endvidere fundet Sted af følgende Artikler; sammenlignende Opgaver fra de foregaaende Aar vedføjes:

Vareslags.	Maalenhed.	1894.	1893.	1892.
Kjød	Kg.	638 162	550 878	846 550
Potetemesl m. m. . .	"	50 980	44 853	Opg. mangler
Cicoric	"	943 338	1 252 514	362 260
Fedt	"	610 363	913 165	393 576
Humle	"	27 893	32 121	41 634
Lys	"	70 056	54 526	84 172
Klid	"	5 926 925	3 439 934	Opg. mangler
Palmeolie	"	97 750	22 798	2 649
Andre vegetabiliske Olier (ikke Næringsstoffer)	"	477 457	413 105	503 785
Andre vegetabiliske Olier (Næringsstoffer) . .	"	29 076	20 400	21 555
Olieholdige Frø . . .	"	1 812 385	1 366 395	98 994
Vaaben	Frc.	197 050	118 945	185 700
Uldgarn	Kg.	8 515	14 058	30 623
Kardet Bomuldsgarn .	"	46 284	20 361	41 235
Vævede Bomuldsvarer, ublegede	"	11 191	13 883	5 124
Do. farvede . . .	"	9 994	50 508	36 973
Vævede Uldvarer . .	"	760	1 819	3 433
Vævede Stoffe af Lin, Hamp og Jute . . .	"	7 903	66 699	17 590
Staalskinner	"	1 693 487	4 091 902	93 727
Jernbjælker	"	1 288 956	1 161 338	Opg. mangler
Jernplader	"	1 887 033	1 124 203	1 014 950
Andet Slags valset Jern m. m. (fer battu, étiré ou laminé). .	"	2 225 724	1 795 081	3 184 740
Forarbejdet Jern . .	"	571 547	320 249	94 070
Uforarbejdet Zink . .	"	570 158	765 563	600 480
Briquettes af Kul . .	Tons	1 374	2 286	260
Tjære, Jordbeg og Harpix	Kg.	1 017 388	855 951	869 650
Soda	"	748 365	245 370	172 894
Andre Kemikalier . .	"	1 057 504	809 766	1 362 306
Speilglas	Frc.	134 605	121 430	179 440
Vinduesglas	Kg.	1 394 333	1 329 987	1 029 179
Almindeligt Glas . .	"	19 915	12 972	15 971

I det forløbne Aar afholdtes i Antwerpen fra 5te Mai til 5te November en Verdensudstilling, der var planlagt ved privat Initiativ, men som havde en officiel Karakter, idet den stod under den belgiske Regjerings Beskyttelse. Udstillingen fik en betydelig Tilslutning fra Udlandet, og flere fremmede Regjeringer, navnlig den franske, ydede Statsbidrag til sine Landes Sektioner. Der mødte Udstillere fra saagodtsom alle europæiske Lande og ogsaa fra endel udeneuropæiske. Fra Norge var der 48 Udstillere, navnlig af Konserver, Spirituosa, Træmasse, Turistartikler, Skindvarer og Guldsmedarbejder; 30 svenske Firmaer deltog og udstillede navnlig i Træartikler, Skindvarer, Konserver, Punch og Spirituosa.

Deltagelsen i denne Udstilling var saaledes fra de forenede Riger ikke paa langt nær saa stor som ved den forrige Udstilling hersteds i 1885.

Imidlertid erholdt et betydeligt Antal af vore Udstillere Belønninger, og naar hensees til, at de norske og svenske Sektioner var istandbragt udelukkende ved privat Initiativ, maa man være tilfreds med det opnaaede Resultat.

Den belgiske Toldtarif har i 1894 ikke undergaaet nogen Forandring. Med Rumænien har Belgien under 7de April 1894 afsluttet en Handelstraktat, bygget paa Principet om Mestbegunstigelse. Omvendt er endel af Belgiens Handelstraktater i Aarets Løb blevne opsagte, nemlig, foruden vor egen, de med Danmark, Grækenland og Oranje-Republikken tidligere gjældende.

I alle disse Tilfælde er samtidig med Traktaternes Ophævelse Ønsket om Afsluttelse af nye saadanne blevet udtalt.

Sundhedstilstanden. Kolera har ogsaa i 1894 flere Gange vist sig i Belgien paa forskellige Steder, navnlig i Provinsen Lüttich. Nogen større Epidemi har dog ikke forekommet. Enkelte Provinser har i Norge været erklæret kolerasmittede i Tidsrummet 6 Februar til 18de April og 14de Juli til 13de December 1894.

W. Christophersen.

Honolulu (Sandwichsøerne).

Der ankom i 1894 fra Newcastle med Kul 2 norske Seilskibe, dr. 1 814 Ton. Bruttofragt Kr. 36 059. Begge afgik til fremmede Steder (Vancouver og Port Blakely) i Ballast. Erlagte Konsulatafgifter \$ 31—23.

Ingen svenske Skibe ankom.

Aarsberetning dateret 8de Juni 1895.

Hele Exporten udgjorde: 1894 \$ 9678794 mod i 1893 \$ 10962598. Importen var 1894 \$ 5104481 mod i 1893 \$ 4363177.

De forenede Stater har som sædvanlig den største Del af Handelen, nemlig ca. 13,3 Mill. af samlet Omsætning ca. 14,9 Mill.

De fornemste Exportartikler var: Sukker lbs. 307 Mill., Værdi \$ 8,5 Mill., Ris 7,8 Mill. lbs., \$ 327 Mill., Kaffe 190 000 lbs. \$ 38 000, Bananer 123 000

bunches, \$ 124 000, Uld 261 000 lbs., \$ 19 000, Huder 22 000 Stkr., \$ 34 000, Ananas 45 000 Stkr., 10 000 \$, Gedeskind 6 800 Stkr., \$ 2 300, Faareskind 6 500 Stkr., \$ 820, Molasse 73 000 Gallons, \$ 6 000.

Exporten af Sukker er ca. 24 Mill. lbs. mindre end i 1893. Af de andre Artikler viser Kaffe og Bananer en Tilvæxt, men Ris og Uld en Nedgang.

Under hawaiiisk Flag var registreret i 1894 51 Skibe dr. 21 494 Ton.

Til Øerne ankom i 1894 340 Skibe dr. 336 408 Ton. Heraf var amerikanske 250. 182 176 Ton, britiske 62, 127 711 Ton, hawaiiiske 17, 13 844 Ton, tyske 6, 6 708 Ton, japanesiske 3, 4 155 Ton. norske 2, 1 814 Ton.

Af disse Skibe afgik til Havne i de forenede Stater 261, Australien og New Zealand 24, britisk Columbia 22, China og Japan 25, stille Havs Øer 7.

19 Hvalfangere dr. 2 783 Ton, anløb Øerne i 1894. Øernes Befolkning tiltog i 1894 ved Indvandring med 2 637 Personer, mest Japanesere.

Aaret har maaske været det værste paa 10 Aar for alle Forretningsfolk; besynderligt nok slaar alle de herfor anførte Grunde neppe til som Forklaring. Vistnok har den store japanesiske Befolkning skadet alle hvide Forretningsfolk betydelig, og hvis den japanesiske Indvandring ikke var bleven standset, havde der ikke været Tvivl om, at den vilde være blevet de Hvides Ruin. De japanesiske Arbeidere lever saa billigt og økonomisk, at de endog driver de kinesiske Koolier ud af Landet. Alt hvad de behøver, Føde, Klæder etc., indføres fra Japan.

Siden Japan er bleven et Fabrikland og efterligner europæiske Varer til saa overordentlig lave Priser, er det umuligt for europæiske og amerikanske Varer at konkurrere dermed. Dette er især Tilfældet med Manufakturvarer, men ogsaa deres Saki (Risvin) har næsten ødelagt Handelen med Californiavin paa Øerne.

En anden Aarsag til de daarlige Tider var de yderst lave Priser paa Sukker i 1894, skjønt det samtidig har vist sig, at Rørsukker kan produceres billigere paa de hawaiiiske Øer end paa Cuba eller i noget andet Land. Udbyttet har selvfølgelig været ringe og ikke opmuntret til nye Foretagender.

Alleslags Rygter og falske Opgaver er udspreddt af Regjeringens Fiender og har afholdt fremmede Kapitalister fra at anbringe sine Kapitaler. Nogle Kapitalister i Chicago, der synes at have erkjendt Øernes virkelig gode Udsigter, har sendt Agenter for at købe Kaffe- og Sukkerplantager.

Enhver hæderlig Indvaaner af Øerne ønsker en bedre Befolkning, og Regjeringen vil udstede nye Landlove til Opmuntring for smaa Jorddyrkere og Indflyttere. Der er Overflod paa frugtbart Land passende for Kaffe og andre tropiske Produkter. Alene Distriktet Puna paa Hawaii indeholder ca. 40 000 Acres ligesaa god Kaffejord som det bedste i Guatemala. Mange har allerede nedsat sig og begyndt Plantning. Men ogsaa for Sukkerplantager er en bedre Klasse Arbeidere ønskelig. Flere store Plantager har udleiet sin Jord til Selskaber og Arbeidere, af hvem de køber de modne Sukkerrør. Det er Hensigten efterhaanden at ophøre med Arbeidskontrakter. Udsigterne er utvivlsomt opmuntrende for al Forretning; hvad der behøves er fuld Tillid ude og hjemme. Regjeringens Dygtighed er utvivlsom. Den forsøgte Revolution har kun bevist dens Styrke. De Indfødte er saa degenereret, at de er uskikket til alt aandeligt Arbejde, og de fleste er for dovne til at arbejde, endog paa Plantagerne. Overalt paa Øerne indføres Forbedringer, som elektriske Lysanlæg, elektriske og andre Sporveie, Telefoner, Udvidelse af Oahu Jernbanens store Pumpeværker til artesiske Brønde, nye Veie og forbedrede Gader, Kaier og Havneuddybninger etc. Flere Dampskibslinier fra San Francisco, Victoria, Sydney, Auckland, Hongkong og Yokohama anløber her regelmæssig.

C. Weight,
fung.

Marseille.

Skibsfarten 1894.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Frcs.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Vicekon- sulstationerne	1	312	-	-	1	312	-	-	-
- Sverige til Hoved- stationen	1	853	-	-	1	853	-	-	26 000
- Sverige til Vicekon- sulstationen	2	1 277	-	-	2	1 277	-	-	33 000
- andre Lande til Ho- vedstationen	45	29 530	2	435	47	29 965	-	-	1 092 540
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	19	11 354	3	1 908	22	13 262	-	-	204 700
Ialt	68	43 326	5	2 343	73	45 669	32	23 117	1 356 240
II. Afgaaede:									
Til Sverige fra Hoved- stationen	5	1 760	-	-	5	1 760	-	-	39 856
- andre Lande fra Ho- vedstationen	22	10 391	27	21 998	49	34 389	-	-	229 355
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	9	5 314	17	10 678	26	15 992	-	-	86 950
Ialt	36	17 465	44	32 676	80	50 141	34	24 972	356 155

Af svenske Skibe ankom 38, dr. 25 961 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Frcs. 2 844,20, ved Vicekonsulaterne Frcs. 1 390,30, hvoraf tilfaldt Konsulen Frcs. 695,30. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Frcs. 1 712,70, ved Vicekonsulaterne Frcs. 601,10, hvoraf tilfaldt Konsulen Frcs. 300,55. Ialt tilfaldt Konsulen Frcs. 5 552,60. Expeditionsafgifter af norske Expeditioner Frcs. 577,80, svenske Frcs. 270,35.

Aarsberetning dateret 10de April 1895.

Den norske Skibsfart udgjorde i Aarene 1899—94:

	Dampsk.		Seilsk.		Tilsammen.	
	Antal	Ton.	Antal	Ton.	Antal	Ton.
1890	711	329 717	129	60 238	840	389 955
1891	1 013	485 202	131	64 457	1 144	549 651
1892	383	189 735	90	47 417	471	237 152
1893	183	110 928	104	59 137	287	170 065
1894	66	48 089	87	47 720	153	95 809

De senere Aars Nedgang i den norske Skibsfart paa Distriktet er fremdeles vedblevet. I sin Helhed er Antallet aftaget siden 1893 med 46,6 pCt. og Drægtigheden med 43,1 pCt. For Dampskibene er Nedgangen resp. 63,9 og 56,6 pCt. og for Seilskibene 16,3 og 19,3 pCt. I Forhold til 5Aars Periodens første Aar, 1890 synes Nedgangen, særlig for Dampskibe, særdeles stor, men herved bør erindres, at Aarene 1890 og 1891 paa Grund af særligt gunstige Omstændigheder var usædvanligt gode. Middeldrægtigheden er i 5-Aars Perioden steget for Dampskibe fra 464 Ton til 728 og for Seilskibe fra 475 til 548.

Nedenstaaende Tabel viser den norske Skibsfarts Fordeling paa Distriktets Havne:

	1894		1893		1892		1891		1890	
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.
Marseille .	102	64 968	163	103 760	168	100 530	314	192 680	201	128 829
Cette . . .	27	16 043	99	44 601	254	112 562	743	316 734	584	243 693
Port de Bouc	9	5 986	7	5 584	6	3 898	6	3 912	6	3 754
Toulon . .	6	4 600	4	5 696	5	3 174	7	6 833	3	1 486
Nizza . . .	5	1 904	6	4 068	26	12 780	50	22 018	16	6 594
Port Ven-										
dres . . .	2	1 516	2	2 068	12	4 208	70	10 388	24	10 268
Cannes . .	2	794	2	1 828	—	—	4	1 294	2	432
Hyères . .	—	—	2	2 228	—	—	—	—	—	—
Bastia . .	—	—	2	832	—	—	—	—	2	514
Agde . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2	386

Af disse sees Cette paany at lide af Nedgangen. Sammenholdt med 1893 viser det sig, at Antallet er formindsket med 73 pCt. og Drægtigheden med 64 pCt.

Det nævnte gunstige Forhold i 1890 og 1891, og til en vis Grad ogsaa i 1892 vedkommer især Havnen Cette, hvortil der i denne Tid foregik en betydelig Indførsel af Vin fra Spanien med norske Dampskibe, som ophørte paa Grund af Traktatforandringer.

Byen Marseille fik sin Andel af denne tilfældige Stigning, men som det fremgaar af Tabellen, i betydelig mindre Grad. Fordelt paa lastede og ballastede Skibe falder paa de førstnævnte for ankommende ca. 98 pCt. og paa de sidstnævnte 2 pCt., og for afgaaede resp. ca. 35 og 65 pCt. En Fordeling paa Damp- og Seilskibe viser, at der tilkommer de førstnævnte i Antal 35,4 pCt. og i Drægtighed 46,5 pCt., samt de sidste resp. 64,6 og 53,5 pCt.

Af de øvrige Havne kan Port de Bouc og Toulon opvise en ubetydelig Stigning.

De norske Skibe opgives at have optjent følgende Bruttofragter:

	Dampskibe	Seilskibe	Tilsammen
1894	Frcs. 622 030	1 090 365	1 712 395
1893	„ 873 250	1 523 780	2 397 030
1892	„ 1 320 000	1 546 400	2 866 400
1891	„ 3 442 150	1 566 800	5 008 950
1890	„ 2 229 262	2 010 190	4 239 452

Totalbeløbet er saaledes gaaet ned med Frcs. 684 635 == 28,6 pCt. For Dampskibe er Nedgangen Frcs. 251 220 == 28,8 pCt. og for Seilskibe Frcs. 433 415 == 28,8 pCt. Siden 1891 er Beløbene for begge i Aftagende.

Følgende Fragtnoteringer er opgivet for vore Skibe:

Indgaaende:

Trælast pr. Std. N. Kalix Frs. 54 (Damp) Piteå 54 (Damp) 52 (Seil), Nord-
maling 60 (Damp), Hernøsand 53 (Seil), Sundswall 54 (Damp), Onega 80
(Damp), 78—80 (Seil), Arkangel 85—88 (Seil), Kotka 60 (Damp),
Wiborg 60 (Damp).
Jern pr. Ton Stockholm 20 (Damp).
Kul ” — Newport 8.75 (Damp).
Korn ” — (Damp) Alexandria 7.80, Odessa 9, Sebastopol 12, Eupatoria 12.
Burgas 12.50.
Svovl ” — (Damp) Licata 7.
Stykgods pr. Ton (Damp) Alexandria, Port Said, Beyrouth 10.
Corinther ” — Kalamata 10.50.
Petroleum pr. Fad (Seil) Philadelphia 3.70—3.90.
Sukker pr. Ton Point à Pitre 23.50—27, Le Moule 33—39, Fort de France
30, Tjalatjap (Damp) 57.
Logwood pr. Ton St. Lucie 40.
Boxwood pr. Ton (Seil) Maracaybo 37.50.
Oliefrø ” — (Seil) Makassar 43—48, Yap 90, Fijiø 49—56, Samoa 46
—56, Tonga à 41—56, Manila (Damp) 52.50, Tjalatjap (Damp) 57.

Udgaaende:

Oliekager pr. Ton (Seil) Flensborg 15, Apenrade 17.50, Fredrikshavn 16.75,
Stettin 12.50, Göteborg 16.75, Kalmar 16, Norrkøping 15—15.60, Stock-
holm 13.75—15 (Damp), Rostok 15.75, Stettin 15—16.60.
Banxite pr. Ton (Damp) Riga 17.
Teglsten, Cement, Stykgods pr. Ton St. Petersburg 25, (Seil) Bahia 40, Rio
Janeiro 26.50—27, Santos 25.50, Montevideo 18, Buenos Ayres 13—
18.75, Rosario 24, Maritius 20, La Réunion 21, Mozambique 30, De-
lagoa Bay 33—50.

Nedenstaaende Opgave angiver Kvantiteten af den med norske Skibe hid
indførte Varer:

		Norske	
		Dampskibe Seilskibe	
Korn	Ton	17 400	-
Petroleum	Fad	-	14 270
Oliefrø	”	3 220	8 039
Sukker	”	1 450	2 302
Trælast	Std.	525	1 674
Stykgods	Ton	54	-
Korinter	”	960	-
Svovl	”	550	-
Logwood	”	-	21
Boxwood	”	-	200
Jern	”	-	-
Stenkul	”	-	30
Bomuld	”	-	30

Med norske Skibe er følgende Varer udført herfra:

	Norske	
	Dampskibe	Seilskibe
Stykgods	Ton 428	7 718
Oljekager	” 1 332	4 208
Bauxite	” -	-
Oker	” -	-
Salt	” -	140

Følgende Opgave viser Betydningen af den direkte Import til Marseille fra Norge og Sverige:

		Norge		Sverige	
		1894	1893	1894	1893
Trælaster, saget eller hugget, af over 80 mm. Tykkelse:	kg.	—	—	66 000	906 000
Rusland	644 000	—	—	—	—
N. Amerika	7 886 000	—	—	—	—
Østerrige	8 806 000	—	—	—	—
Trælaster under 80 mm., over 35 mm. Tykkelse:	—	—	—	10 221 000	4 645 000
Rusland	16 767 000	—	—	—	—
Canada	13 617 000	—	—	—	—
N. Amerika	1 268 000	—	—	—	—
Østerrige	1 198 000	—	—	—	—
35 mm. Tykkelse og derunder:	—	—	—	13 029 000	6 478 000
Rusland	13 434 000	—	—	—	—
N. Amerika	7 930 000	—	—	—	—
Østerrige	2 218 000	—	—	—	—
Rundt Tømmer:	—	—	—	—	57 000
N. Amerika	367 000	—	—	—	—
Rusland	343 000	—	—	—	—
Østerrige	113 000	—	—	—	—
Jern:	—	—	—	653 259	465 793
England	500 240	—	—	—	—
Rusland	101 260	—	—	—	—
Tjære	—	—	—	210 479	749
Brændeved	—	—	—	28 000	5 000
Stokfisk	—	3 190	27 160	—	—
Filler	—	1 000	—	—	—
Tougværk	—	913	6 650	—	—
Tørret, saltet og røget Fisk	—	81	1 754	—	—
Kobber	—	5 000	—	—	—
Fisketran	—	4 174	16 000	—	—
Klipfisk	—	2 247	2 270	—	—
Diverse	—	489	—	—	—

Det er før fremholdt, at paalidelige Opgaver, især over Artiklerne Klipfisk og Stokfisk ikke kan erholdes paa Grund af den indirekte Import. De officielle

Opgaver indeholder følgende Tal hvoraf utvivlsomt endel turde vedkomme Norge: Fra England er indført Tørfisk 34 692 Kg., Klipfisk 18 389 Kg., Tyskland Tørfisk 32 607 Kg., Nederlandene Tørfisk 17 224 Kg., Klipfisk 8 586 Kg., Belgien Tørfisk 4 122 Kg.

Følgende Artikler udførtes herfra til Norge:

Oljekager 10 000 Kg., Gryn 5 135 Kg., Olier 221 218 Kg., Oker 56 163 Kg., Mandler 11 331 Kg., Vin og Likører 15 887 Liter, Sæbe 1 086 Kg., Macaroni 8 283 Kg., Gummi 2 868 Kg., Lakrits 1 473 Kg., Oliven, Agurker etc. 385 Kg., Vinsyre 1 200 Kg., Kobber 21 612 Kg., Farver 6 400 Kg., Papirarbejder 965 Kg., Bitume 667 Kg., Diverse 1 437 Kg.

Ved Hovedstationen blev paa norske Skibe afmønstret 158 og paamønstret 165 Mand. 18 Mand rømte.

Af opsparede Hyrebøløb hjemsendtes til Norge 5 235 frcs. mod 4 240 frcs. i 1893.

Paa Hospitalet hersteds indlagdes 13 Sømænd.

Claes Peyron.

Algier.

Skibsfarten 1894.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	3	1 253	—	—	3	1 253	-	-	-
” Norge til Vicekonsu- latstationerne	2	938	—	—	2	938	-	-	-
” Fra Sverige til Hoved- stationen	3	2 239	—	—	3	2 239	-	-	-
” andre Lande til Ho- vedstationen	3	2 695	—	—	3	2 695	-	-	-
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	6	5 076	5	2 554	11	7 620	-	-	-
Ialt	17	12 201	5	2 554	22	14 755	15	11 686	-
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Vicekonsul- stationerne	-	-	1	469	1	469	-	-	-
” andre Lande fra Ho- vedstationen	1	854	8	5 333	9	6 787	-	-	-
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	6	4 625	7	4 280	13	8 905	-	-	-
Ialt	7	5 479	16	10 082	23	15 561	16	12 492	-

Af norske Skibe ankom 17, dr. 14 098 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen frs. 476.55, ved Vicekonsulstationerne frs. 748.90, hvoraf tilfaldt Konsulen frs. 374.45. Af svenske Skibe ved Hovedstationen frs. 474.50, ved Vicekonsulstationerne frs. 693.90, hvoraf tilfaldt Konsulen frs. 346.95. Ialt tilfaldt Konsulen frs. 1 672 45. Expeditionsafgifter af norske Expeditioner frs. 141.50, svenske 59, fælles 105.50.

Aarsberetning dateret 9de Juli 1895.

Til Havne i Distriktet, hvor der ikke er ansat Vicekonsuler, ankom 2 norske Skibe, dr. 726 Ton, og 8 svenske, dr. 5 285 Ton.

Den norske Skibsfart er gaaet betydelig ned mod i 1893, da den udgjorde 74 Skibe, dr. 41 494 Ton.

De ankomne norske Skibe fordeler sig saaledes paa de forskjellige Havne: Algier 9, 6 187 Ton, Oran 3, 1 423 Ton, Bougie 2, 2 036 Ton, Philippeville 3, 2 111 Ton, Bone 1, 989 Ton, Sousse 1, 399 Ton, Sfax 3, 1 610 Ton.

Af de norske Skibe ankom fra Norge 1 Damp- og 2 Seilskibe udelukkende med Isladning samt 2 Seilskibe med Is og Trælast. De øvrige hidførte Trælast fra Sverige samt Korn og Stykgods fra andre Lande.

Træfragterne til Algier fra Sundswall var 55—60 Frs. pr. Std. Isfragterne fra Christiania for Seilskibe 20 Frs. pr. Ton, Dampskibe 25 Frs. pr. Tun.

Paa norske Skibe afmønstredes 1 Mand. Ingen Rømning anmeldtes.

Hele Skibsfarten paa Algerien udgjorde i 1894: Franske Skibe med Ladning 1 871 dr. 1 185 537 Ton, fremmede do. 1 082, 642 347 T., alle Nationers i Ballast 631 dr. 328 328 T.

Blandt de fremmede Skibe indtager de engelske første Plads, dernæst de spanske.

Blandt Artikler, der er indførte til Algeriet i 1894, kan nævnes: Fisk Kg. 1 472 716, Træ, firkantet 15 965 000 Kg. do. saget Vare 28 485 000 Kg., Øl Liter 1 532 361, Papir Kg. 4 843 520, Maskiner Kg. 2 836 148, Metalarbejder Kg. 11 731 590.

Hele Trælastudførselen til Algeriet i 1894 var efter Toldvæsenets Opgave følgende (i 1 000 Kg.):

	rundt	firkantet og saget paa 80 mm. eller derover.	saget paa 80—35 mm.	do. under 35 mm.
Fra Frankrige	Kg. 921	9 059	2 896	2 089
„ Sverige	32	1 162	10 851	4 302
„ Norge	—	—	34	—
„ Østerrige	3	1 463	471	3 427
„ Rumænien	—	73	577	1 833
„ andre Lande	45	1 999	3 283	115

Med norske Skibe udførtes fra Norge Trælast til Sousse med 1 Skib dr. dr. 399 Ton og fra Sverige til Algier med 4 dr. 2 684 T., Philippeville med 1 dr. 371 Ton og Sfax med 1 dr. 1 300 T.

Fra Algier udførtes i 1894: Alfa Kg. 81 598 497, Crin végétal Kg. 27 464 399, Korkebark Kg. 8 831 423, Vin Liter 230 702 649, Jern Kg. 308 061 500.

Skjönt Vinhøsten i 1894 var af god Beskaffenhed, var Priserne yderst lave. Ved Markedets Begyndelse solgtes de bedste Kvaliteter til en Pris af 13—16 Frcs pr. Hektoliter, men senere afhændedes Vinen fra Dalene til 8—9 Frcs. og fra Høiderne til 11—12 Frcs. pr. Hektoliter. Disse Priser giver intet Udbytte til Dyrkerne.

Agerbruget, der er Algeriets Hovednæring, er i en trykket Stilling.

Havnene ombygges og udvides paa flere Steder i Landet. I Algier vil sandsynligvis blive bygget en Dok, som Havnen hidtil har manglet.

Ghezzi,
fung.

Nürnberg.

Aarsberetning dateret 18de Juli 1895,

Forretningerne led i det Hele som almindeligt har været Tilfældet i de sidste Aar af daarlig Afsætning, Overproduktion og som Følge deraf lave Priser, Inden Landet var vistnok Omsætningerne i det Hele kvantitativt tilfredsstillende. og kun for Landbrugsartikler mærkedes mindre Afsætning, grundet paa de billige Kornpriser. Exporten til Udlandet havde atter at kjæmpe med yderst vanskelige Konjunkturer. De slette Tider i Nordamerika, politisk Usikkerhed i Brasilien og Argentina samt Krigen mellem Kina og Japan virkede hemmende paa Exporten, uden hvilken den for Masseproduktion indrettede Storindustri inden dette Distrikt ikke kan bestaa.

Bankforretningerne forløb normalt. Børsen havde det hele Aar et fast Præg, saaat endog saadanne Hændelser som Mordet paa Præsident Carnot og den russiske Keisers Død ikke øvede nævneværdig Indflydelse paa Kurserne. Den ubegrænsede Tillid til Fredens Opretholdelse medførte ogsaa, at tyske Statspapirer, især det tyske Rigsglaan, i Udlandet mangededs opkjøbtes som fast Kapital. Den officielle Vexeldiskonto var ved Aarets Begyndelse 5 pCt. og ned-sattes allerede 9 Januar til 4 pCt. og fra 5 Februar til 3 pCt. Privatdiskontoen for prima Bankpapirer stillede sig paa 1,7 pCt. mod 3,18 i 1893. Det tyske Riges 3 pCt. Laan steg i Aaret med 10 pCt. eller fra 86 til 96 pCt., en for denne korte Periode saa betydelig Forhøjelse, at lignende Tilfælde før neppe har kunnet opvises. Ogsaa 3½ pCt. Papirer gik op til 4 pCt. og har overskredet Parikursen. Da bayerske Hypothekinstitutet, der ved sine „Pfandbrief“ Emissioner absorberede en stor Del af Sparekapitalen, har udviklet en meget livlig Virksomhed, og deres Emissioner udgjorde i 1894 ca. 104 ½ Mill. Mark mod 65 Mill. i 1893.

For Trælasthandelen gjælder det samme som anført i forrige Rapport. Bordhandelen stillede sig temmelig ugunstigt. Forretningen led især ved tilfældig Konkurrence udenfra, især fra de Thüringske Kassefabriker. Den russiske Handelstraktat indvirkede ikke direkte paa denne Plads, hvorimod russisk Træ fandt Veien lige til Würtemberg. Selv Amerika sendte meget billige Offerter i Egetræ.

Humle. Sommerens vaade Veir skadede heldigvis ikke Humleplanten, der udviklede sig meget kraftigt og lovede rigelig Høst. Dette blev dog ogsaa Tilfældet i andre Lande i Europa og Amerika, skjøndt Plukning og Tørring hindredes meget af det slette Veir.

Priserne var i September Mk. 40—50 for bedre „Gebirghopfen“, Mk. 60—80 for god Hallerthau-Sigillhumle og Middelsvare fra Spalterlanddistriktet. I Oktober gik Priserne for alle finere Sorter, op, da det viste sig, at kun en mindre Del af Høsten var af prima Kvalitet.

Den bayerske Humlehøst opgiver til ca. 320 000 Ctr. mod ca. 100 000 i 1893. Udførselen, der i 1893 var ca. 56 000 Ctr., var i 1894 237 420 Ctr., hvoraf til Sverige 8 568 Ctr., til Norge 2 969. Omsætningerne paa Nürnbergs Verdensmarked var over 120 500 Baller mod 45 700 i 1893.

I Kornhandelen var i Aarets første Halvdel en vigende Tendens paa Grund af de betydelige Forraad. Hvede af god Kvalitet kostede Mk. 7,50, sekunda M. 6—7. Rughøsten var meget rig og Kvaliteten udmærket. Prisen var først M. 5,40, siden M. 5,14 pr. Ctr., Byggets Kvalitet var ikke god, det betingede M. 6,50—6,75 pr. Ctr. Af Havre høstedes meget; Prisen var M. 5—5,50.

Exporten af Nurnberger Legetøi og Kortevarer har ikke bedret sig paa Grund af Udlandets høie Importtold. En større Omsætning med Sverige var der ikke Tale om formedelst den enormt høie Beskyttelsestold. Til Rusland bedredes Exporten. Handelen paa Amerika, Kina og Japan gaar desværre stedse mere tilbage. Sølvets synkende Værdi i de asiatiske Lande samt Japanesernes Foretagsomhed lammede disse før overalt efterspurgte Varers Afsætning. Japaneserne eftergør og exporterer allerede massevis Synaale, Blyanter, lakerede Varer, billige Staalvarer og Legetøi til Asien, takket være Landets utrolig billige Arbejdsløn og de europæiske Fabrikanters Imødekommenhed i at lade Japaneserne faa Indsigt i en Mængde Fabrikationshemmeligheder, som de siden vidste at drage Nytte af i sit Hjemland.

Granit- og Syenitindustrien forløb i det Hele tilfredsstillende; der klagedes kun over trykkede Priser og dyre Jernbanefragter for slebne og polerede Stene. Svensk Granit for polerede Arbejder anvendes næsten udelukkende og øver en stærk Konkurrence med Granitindustrien i Fichtelgebirge.

Speilfabrikationen regnede 1894 til et af de ugunstigste Aar paa lang Tid. Skjønt Fabrikantterne indskrænkede Tilvirkningen saalangt det af Hensyn til Arbejdernes Existens var muligt, sank dog Salgspriserne under Tilvirkningsværdien, da manglende Efterspørgsel og forøget Konkurrence i Krystalglas tvang til meget lave Tilbud.

Tinfolier. Det er beklageligt, at den siden gammel Tid som solid og varig bekjendte Belægning af Speile med Kviksølv mere og mere fortrænges af den mindre holdbare Sølvbelægning, hvorved Omsætningen af saakaldte „Belegfolien“ er

reduceret til en Brøkdæl. Noteringerne for Raatin er jevnt gaaet tilbage i 1894; Formindskelsen udgjør M. 65 pr. 100 Kg.

Bladguld-, Bladsølv- og Aluminiumsindustrien gav et godt Resultat, skjønt Salgspriserne ikke altid harmonerede med de forhøiede Produktionsomkostninger. I Handelen med Broncefårver er forsaavidt indtraadt en Forbedring, som Afsætningen paa Rusland er steget i Aaret.

Fabrikation af Pensler opviste en væsentlig Bedring mod 1893, dog var Exportforholdene vanskelige.

I elektro-dynamiske Apparater udviklede Forretningerne sig gunstigst paa Grund af den stedse større Anvendelse af Elektricitet til Kraftoverføring i Industrien og af elektrisk Kraft til Fremstilling af kemiske Sammensætninger, f. Ex. Chlor, Chlorkalk etc. samt til paa elektrisk Vei at uddrage Metaller af Malme, som f. Ex. Aluminium, Nikkel, Kobber og Zink.

Den store Maskinfabrik hersteds, „Maschinenbau-Actien-Gesellschaft“ meddeler, at de to tidligere Aars tilbagegaaende Bevægelse ikke er fortsat i 1894. Jernindustriens Stilling var ved Aarets Begyndelse næsten støstesløs paa Grund af ringe Arbejde og Priser, der for en Del ikke dækkede selve Omkostningerne. Om Sommeren indtraadte dog en Bedring og Kjøb afsluttedes til en forhøiet Pris af 1 á 1½ M. pr. 100 Kg.

I Bjergværks- og Masovnsdtiften inden Provindsen Oberfranken er de almindelige Forhold ikke forandret. Der produceredes 54 904 Ton Kalksten, 1 491 Ton Sandsten, 37 311 Ton Granit og 5 037 Ton Støbejern.

Fabrikerne for Tilvirkning af elektriske Kul var i Sæsonen godt sysselsat, men til trykkede Priser. Det franske Marked er gaaet ganske tabt ved en Toldforhøielse fra Frcs. 1.50 til 50 Frcs. pr. 100 Kg.

Blyantfabrikationens Stilling var heller ikke i 1894 gunstig. Rusland nedsatte vistnok Importtolden med 5 Kopek pr. *st*, men herved forøgedes ikke Udførselen til dette Land. Heller ikke har den nye Toldtarif i de forenede Stater indført nogen Lettelse.

Maltforbruget og Øltilvirkningen er stedse gaaet tilbage fra 280 000 Hl. i 1891 til 261 000 i 1894. Grunden hertil maa søges i de daarlige Forretningsforhold, kolde og fugtige Sommere, samt mindre Export til Nordtyskland.

Prisfaldet paa Bomuld vedblev i 1894 og antog før ukjendte Dimensioner. Amerikansk middling kostede 1 Januar 1893 5³/₁₆ d, og sidst i Aaret 4¹/₄ d, men i 1894 faldt Prisen til 3 d paa Grund af usædvanlig stor Høst i Amerika, der ansloges til 10¹/₄ Million Baller. Spindrierne var tilfredse med Aarets Resultat, uagtet de ugunstige Handelsforhold i Amerika, og skjøndt de nye Traktater endnu ikke har øvet fuld Virkning. Tegn til endnu større Bømuldshøst i Nordamerika driver Priserne for Raavaren og Fabrikaterne uophørlig ned; men herved er frembragt en saa billig Basis, at man med Tillid kan se ind i Fremtiden.

Aaret berettes at have været meget ugunstigt for Linspinderiet. Garnpriserne gik vistnok noget op, men holdt dog ikke Skridt med den hurtige Prisstigning for Raamaterialerne. Efter Vaaren indtraadte dog heri en Tilbagegang.

Bygnings virksomheden var i Aaret temmelig livlig og Priserne for Bygningsmaterialier normale, pr. Kubikmeter rundt Tømmer M. 16—20 prima Kvalitet franco. Granit anvendes helst til Grund. Arbejdslønnen er steget noget for en god Murer eller Stenhugger M. 3.80 til 4.50 pr. Dag, Tømmermænd M. 3.30—4.

I Expeditionsafgifter erlagdes, norske M. 56, svenske M. 703,60. Udgifterne til Kontorutensilier, Plomber og Abonnement paa Tidsskrifter er M. 20
Konsulatets Adresse er fremdeles Marienplatz 11.

Bernhard Lang.

Indhold: **Algier** S. 527. — **Antwerpen** S. 503. — **Honolulu** S. 521.
— **Marseille** S. 523. — **Nurnberg** S. 529.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1894 m. M.,

No. II.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1895.

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

Shanghai.

Fra fremmede Steder ankom med Ladning til Hovedstationen 72 norske Skibe dr. 49 286 Ton og til Vicekonsulaterne 104 dr. 64 369 Ton og i Ballast til Hovedst. 3 dr. 1 444 Ton og til Vicekonsulaterne 30 dr. 17 452 Ton, ialt 209 dr. 132 551 Ton, hvoraf Dampskibe 188 dr. 122 764 Ton.

Til fremmede Steder afgik med Ladning fra Hovedstationen 34 norske Skibe dr. 20 726 Ton og fra Vicekonsulaterne 83 dr. 48 462 Ton, samt i Ballast fra Hovedst. 41 dr. 30 004 Ton og fra Vicekonsulaterne 50 dr. 31 009 Ton, ialt 208 dr. 130 201 Ton, hvoraf Dampskibe 187 dr. 120 779 Ton. Erlagte Konsulatafgifter ved Hovedstationen \$ 1 148.37, ved Vicekonsulaterne \$ 2 050.30. Expeditionsafgifter af norske Exp. \$ 163.46, svenske \$ 335.45.

Ingen svenske Skibe ankom.

Aarsberetning dateret 27 Mai 1895.

De forenede Rigers Skibsfart paa hele Distriktet var i 1894 livligere end nogensinde, og viser en betydelig Tilvæxt mod forrige Aar.

Nedenstaaende Tabel udviser Omfanget af den norske Skibsfart paa Distriktet:

I Newchwang indklareredes 34 dr. 20 442 Ton, Tientsin 18 dr. 11 797, Chefoo 32 dr. 20 664, Wuhu 3 dr. 1 353, Chinkiang 9 dr. 4 904, Shanghai 79 dr. 52 912, Ningpo 2 dr. 1 126, Tamsui 10 dr. 3 698, Tainan 3 dr. 1 095, Amoy 20 dr. 8 962, Swatow 2 dr. 968, Canton 24 dr. 16 631, ialt 236 dr. 144 552 Ton.

Selvfølgelig var Skibsfarten næsten udelukkende Dampskibe, nemlig 209 Dampskibe dr. 133 088 Ton. Resten falder paa Seilfartøier. Det norske Flag har atter været synlig paa Yangtzeffoden: i Wuhu og Chingkiang (Tschinkiang). I den sidste Havn er en stor Ris-Export til det sydlige Kina — den britiske Konsul (der er ingen Vicekonsul) dersteds varetager de forenede Rigers Interesser, som, foruden Skibsfart, bestaar af Missionærer

i Omegnen. Derimod i Wuhu, Tamsui og Tainan er ingen Vicekonsulater, desuden hvad Formosa angaar — er det jo ifølge Fredsslutningen nu en Del af det japanesiske Rige — saa for Fremtiden kan det vel neppe regnes til Distriktet; for Toldvæsenets Vedkommende faar man ingen Statistik mere derfra — ei heller fra Corea — den er udeladt allerede iaar.

Ingen svenske Skibe ankom til Distriktet.

Der paamønstredes i 1894 9 Nordmænd og 18 Kinesere.
og afmønstredes — 11 Nordmænd.

Der udstedtes ialt 147 Pas til Missionærer, foruden 20 Transit Pas til Kjøbmænd.

Følgende Tabel, ifølge Toldvæsenets Statistik, viser Antallet af norske Fartøier, der ind- og udklareredes i de kinesiske Traktathavne i Løbet af de sidste fem Aar fra 1889—1894:

1889: 71 dr. 32 418 Ton,	1892: 260 dr. 139 255 Ton,
1890: 46 - 23 272 „	1893: 224 - 140 173 „
1891: 177 - 106 383 „	1894: 471 - 288 051 „

Altsaa paa et Aar har den norske Flaade fordoblet sig herude — men uagtet det store Opsving som de forenede Rigers Skibsfart har taget i disse Farvande — har vi endnu ikke naaet én Procent af den samlede Tonnage af Skibsfarten — vor Andel var $0\frac{97}{100}$, men 1895 tegner stærkt til at vi passerer forbi én Procent — Procentbeløbet af Tonnageafgifter eller Havneudgifter for de forenede Rigers Skibe er allerede nu 2.16.

Storbritannien indtager som tidligere naturlig første Plads, idet dens Andel i Skibsfarten er 69.19; dernæst kommer Tyskland med 6.70; men disse Tal er lidt misvisende — Tysklands Skibsfart har i Realiteten ikke steget synderlig, men Tilvæksten kommer deraf, at det store kinesiske Dampskibsselskab „China Marchants Steam-Navigation Co.“ ved Krigens Udbrud fik alle sine Dampere midlertidig solgt til Tyskerne — da Kina tidligere havde Konflikt med Frankrige kom den samme store Flaade i en Fart under amerikansk Flag — men efter Fredsslutning heistes atter det gule Drageflag.

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

De fleste Dampskibe var i maanedlige Befragtninger, t. Ex.: en 628 Reg.-Tons Damper havde § 3 800 pr. Maaned, en 563 Tons Baad havde § 3 400 pr. Maaned, en drægtig 451 Reg.-Tons § 3 500, en Damper 542 Reg.-Tons § 4 700, en Baad paa 738 Reg.-Tons havde § 5 500, en anden stor 688 Reg.-Tons § 4 700 o. s. v.

Petroleumsfragterne fra New-York til Shanghai var mærkelig nok lavere end forrige Aar, de varierede fra 22 til $24\frac{1}{2}$ Gold Cents pr. Kasse for Dampere, medens Seilskibe opnaaede fra 21 til 23 Gold Cents — og Noteringerne er de samme iaar — det er en Fart hvad Seilskibe angaar — som udelukkende besørger af amerikanske og britiske Skibe, og de samme Skibe har været i Traden i aarevis — det er besynderligt ikke vore Rhedere har et eneste Skib i denne Fart — og der mangler ikke paa store tidsmæssige Jernskibe hjemme — som kan konkurrere i denne Trade — og tage Stykgods tilbage igjen til New-York — flere af Norges største Dampere bragte Petroleum fra New-York til Kina. — Fra Batum til

Shanghai noteredes 10—10½ pence pr. Kasse — den meste Olie deraf bringes nu i de i forrige Aarsberetning omtalte tanksteamers i „Bulk“.

Det var Krigen, som fra begge Sider lagde Beslag paa et stort Antal Dampere til Transport af Tropper o. s. v. — der ellers var i den regelmæssige Kystfart, men da dette Antal Dampere ikke var tilstrækkelig paa langt nær — især for Japans Vedkommende, som maatte transportere baade Tropper og Proviant og store Kulforraad til Fastlandst — blev Efterspørgselen efter Tonnagen særdeles betydelig — og Fragterne overordentlig gode, enten Baadene var passende for Traden eller ei — det toges der mindre Hensyn til, da Nødvendigheden var der.

Kulfragterne fra Nagasaki til Shanghai til Ex. — en Reise som blot varer 2½ Dag var i Januar Maaned § 1.20 pr. Ton, steg hen paa Høsten til § 3.50 pr. Ton — det samme forholdt sig med Fragterne nordover; fra Newchwang—Canton noteredes i Marts Maaned 33—34 Cents pr. picul, medens i September og Oktober var man glad at betale 38—39 Cents — det samme gjaldt med Fragterne fra Newchwang—Kobé, som om Vaaren var 24—25 Cents — medens om Høsten da Krigen nærmede sig Mandtschuriet steg Raterne op til 28—30 pr. picul — ja et Par smaa Baade erholdt endog 34 Cents pr. picul. Det er heraf let at forstaa — hvorledes alle Levnetsmidler og Kul steg i Forhold til disse høie Fragter og i Forhold til det uhyre Forbrug, som ikke alene begge Armeer og Flaade trængte til, men ogsaa den store Masse af europæiske og amerikanske Orlogsskibe, som var og er fremdeles samlet i disse Farvande.

En saadan Stigning i Fragtmarkedet kom aldeles uventet — ingen anede Krig i Begyndelsen, og da de fleste Dampere allerede var i maanedlige Befragtninger, var det ikke mange Baade, der i Begyndelsen kunde profitere af disse udmærkede Fragter — men senere kom alle med i Laget.

Krigen havde ikke alene tilføje en Stigning i Fragtsatserne, men den gav ogsaa Anledning til at Japan købte en Mængde Dampere, mest engelske — i Løbet af 9 Maaneder har Japan saaledes købt ikke mindre end 88 Dampskibe — som næsten udelukkende blev befragtet af Regjeringen til Troppetransport o. s. v.

Hvad er nu Udsigterne efter Freden? At den store Tonnage bliver nu snart fri igjen, og man skulde tro, at Fragterne som Følge af den Masse Dampere, der bliver ledige, vilde falde — falde betydelig. Dette antar jeg ikke bliver Tilfældet.

Jeg er af den Formening at Fragterne vil holde sig — af den Grund, at de fleste Skibe, Japaneserne har købt, er store Dampbaade som er dybgaaende og som ikke passer for den kinesiske Kystfart, saasom Havnene i Shanghai, Tientsin, Newchwang og langt mindre for Bangkok-Traden.

Disse Baade — Japaneserne har købt, egner sig for Japan, Hongkong og Singapore Kultraden, men efter hvad mig meddelt fra paalideligt Hold, agter Japaneserne at benytte Baadene til at aabne nye Ruter med, saasom til Australien—Manilla — ja man mener endog Yokohama—London, med Anløbssteder underveis; hvad den sidste Linie betræffer skal den erholde Subvention af den japanesiske Regjering.

Det kan derfor med nogenlunde Sikkerhed siges, at Fragterne paa Kinakysten ikke vil dale endnu — tværtom, det tyder til at der i 6—8

Maaneder — bliver en livlig Trafik for at skaffe al den Masse Varer bort, bestemt til og fra de nordlige Havne.

Importen. Nettoværdien af alle Varer indførte til Kina beløb sig til Hkw. Tls. 162 000 000 eller Hkw. Tls. mere end forrige Aar. Af alle Varer indtager Bomuldsvarer og Garn den første Plads, idet der blev indført for Hkw. Taels 52 100 000 eller Hkw. Tls. 7 000 000 mere end i 1893. Størstedelen af Bomuldsvarer kommer fra England og Amerika. I Forbindelse med Tekstilindustrien kan nævnes, at Kineserne har oprettet (og er fremdeles beskjæftiget dermed) en Mængde Fabrikker, ikke mindre end 15 Bomuldsspinderier er i Gang i Shanghai, Ningpo og op ad Yangtzeffoden. Disse Fabrikker er anlagt i storartet Skala med de mest moderne Maskiner.

Dernæst kommer Jern og Jernvarer — den hele Import beløb sig til Hkw. Tls. 7 526 651.

Af Petroleum indførtes fra New-York for Hkw. Tls. 5 905 228 og fra Batum 2 100 086.

Af Kul indførtes Tons 486 295 til en Værdi af Hkw. Tls. 3 221 343, ved Begyndelsen af Krigen steg Prisen paa Kul uhyre.

Fyrstikker. Der indførtes Gross 6 615 327 til en Værdi af Hkw. Tls. 1 638 931. Det er beklageligt at nævne, at Fyrstikker fra de forenede Riger ikke længere kan konkurrere med de fra Japan, hvor der nu fabrikeres en rigtig god Vare til langt billigere Pris, end det er muligt at importere dem fra de forenede Riger. Japanesiske Fyrstikker sælges i Shanghai for Tls. 10—11.50 pr. Kasse, alt efter Kvaliteten og Kineserne kjøber ivrig til disse Priser.

I 1894 importeredes ingen Fyrstikker fra de forenede Riger.

Smør og Ost	Hkw. Taels	85 337
Stearin og Voxlys	Piculs 12 201 —	160 246
Cement	— 143 743 —	139 197
Cigaretter	— —	125 847.

Cigaretterne er næsten udelukkende fra Amerika og denne Artikel trues stærkt med at trænges ud af Markedet — gennem en her oprettet Cigarettefabrik, der allerede nu fabrikere og sælger 1½ Million Cigaretter om Maaneden. Fabrikken kan levere op til to Millioner pr. Maaned. De importerer Virginia Tobak — som blandes med kinesisk Tobak. Prisen er fra 80 Cents (pakket i Æsker med 10 Stykker i hver) op til \$ 3 for 500. Prisen beror paa — hvormange Procenter kinesisk Tobak der sættes til — for at gi Tobakken Arom benyttes „Tonkinbønner“.

Cigarer, næsten udelukkende Manilla indførtes til en Værdi af

	Hkw. Taels	93 007
Elektriske Materialier	— —	41 859
Jernfile	Dusin 2 630 —	6 531
Ildfaste Mursten	Stykker 386 515 —	24 915
Knive, Gaffer etc.	— —	22 582
Kondenseret Melk	Dusin 27 614 —	44 592
Preserver	— —	6 584
Jernskabe	Stykker 194 —	3 544

Fra Sverige importeredes 150 Telefoner, 5 500 elektriske Lamper, samt 200 Petroleum Kogeapparater. Men for at oparbejde den svenske Industri, maa Fabrikkerne sende ud en eller flere Mænd fortrolig med Hjemlandets Produktion og som udelukkende kan pussere Jernindustrien, Maskinfabrikationen og elektriske Apparater, og finde ud, i hvilke Brancher Sverige med Fordel kan konkurrere med andre Lande. Hvad der er tabt paa Fyrstik-Importen — kan vindes igjen paa andre Omraader.

Exporten. Stimuleret gennem de lave Kurser paa Sterling — har Efterspørgselen for kinesiske Produkter været livlig, saaledes at Exporten viser en Forøgelse af Hkw. Tls. 11 400 000; der udtørtes ialt fra Kina Varer til en Værdi af Hkw. Tals 128 100 000 mod Hkw. Tls. 116 600 000 i 1893. De væsentligste Artikler som bidrog til denne Forøgelse, var Bomuld, The, hvid raa Silke, Olie, Huder, Skind og Uld. Især har den sidste Artikel tiltaget betydelig, og lover at blive en vigtig Udførselsvare — Produktionen steg fra 1884—94 fra 34 800 Piculs til 226 000. Kinesisk Uld er endnu af daarlig Kvalitet, men den kan forbedres og truer med at blive en alvorlig Rival til det australske Produkt, for som et uldvoxende Land er Kina endnu ikke udviklet, og Arealet nord om Jangtze-floden og Mongoliet er uhyre, og med de nuværende Sølvr priser kan Kina konkurrere med alle Lande, der har Guldmyntfod.

Af raa Bomuld blev der udført 747 000 Piculs, hvoraf Japan tog Løveparten — men det er værd at lægge Mærke til, at der blev exporteret over 104 000 Piculs deraf til Europa, og saalænge de gunstige Sølvr priser vedvarer, vil ogsaa sandsynlig den europæiske Efterspørgsel for denne udmærkede Bomuld vedvare. Kunde ikke vore Fabrikker forsøge kinesisk Bomuld? I 1884 var hele Bomuldsexporten blot 53 500 Piculs, dette for at vise, hvilket Opsving Exporten tager i dette store Fremtidsland. Nu er den over 747 000 Piculs.

The. Totaludførselen var 1 862 000 Piculs til en Værdi af Hkw. Tls. 31 854 000 eller 41 400 Piculs, og Hkw. Tls. 1 296 000 mere end i 1893.

Hvid raa Silke exporteredes der 73 269 Piculs eller 5 218 Piculs mere end Aaret forud. Silkehøsten var forholdsvis stor og Efterspørgselen god, takket være de lave Kurser. Gul Silke, som er af ringere Kvalitet, udførtes der mindre af end tidligere. Straafletninger er blevet til en ledende Industri — uagtet de mange Klager over daarlig Kvalitet — der blev ialt udført fra det nordlige Kina over 120 000 Piculs.

De Artikler, som synes at være af Interesse for de forenede Riger var Exporten af følgende Værdi:

Kamfer 825 345 Hkw. Tls. Dun, Fjær 283 523 Hkw. Tls. Hamp Hkw. Tls. 600 267. Huder (Ko og Bøffel) Hkw. Tls. 1 089 919. Matter Hkw. Tls. 987 274. Galnødder Hkw. Tls. 385 286. Rhabarber Hkw. Tls. 207 837. Skind Hkw. Tls. 1 681 710. Tobak Hkw. Tls. 1 336 226.

Almindelige Bemærkninger. Naar man tager i Betragtning de mange Misforhold og foruroligende Aarsager, som Handelen var Gjenstand for under det forløbne Aar — saa har Resultaterne ifølge Statistiken dog været særdeles tilfredsstillende. Det begyndte med svær Tørke i de sydlige Provinser — saa kom Pesten i Canton og Hongkong og endelig de

mørke politiske Skyer, som endte med Krig mellem Kina og Japan — som først sluttede med Freden i Mai 1895. Alt bidrog til at bringe Usikkerhed i Affæerne. Skridt blev tagne for at forsvare Kysten, og visse Ankerpladse blev stængt og Fyre slukkedes, som var til stor Ulempe og Extraudgifter for Skibsfarten — men som alt havde tilfølgende et stort Gode: En Stigning i Fragtsatserne.

Det antages med nogenlunde Sikkerhed at nu, da Freden er sluttet, vil Kina for Alvor begynde med Reformers og udvikle Landets Hjelpekilder ved at indføre Maskiner og oprette Fabrikker i stor Skala. Antallet af Fabrikker i Shanghai taler tydelig for, at de ei trænger til Opmuntring fra officiel Side. Kinesiske Kjøbmænd ved af Erfaring, hvilken Fortjeneste Japaneserne har, ved at spinde Garn ud af kinesisk Bomuld; de ser, at Silke Filatürer afhasper Silke der er værd Tls. 200 mere pr. Picul, end naar den spindes fra Coconen ad den gamle primitive Methode. Hvis nu Regjeringen giver frie Hænder til Kjøbmændene, saa kommer Fabrikker af sig selv, og Fortjenesten vil berige Kjøbmændene med Millioner af Tael mere aarligen.

Aarets store sociale Begivenhed var Enkekeiserindens 60-aarige Fødselsdag den 7de November 1894. Den blev desværre overskyet gennem Krigen, for netop som Hoffet og den svære Masse høje Embedsmænd af 1ste og 2den Rangklasse var forsamlet i Peking for at „feste“, bragte Telegrafens det ene Nederlag efter det andet, saa det forpurrede Festlighederne. Det var oprindelig bestemt, at hun skulde holde sit triumferende Indtog i Peking gennem 10 Mile af festlig smykkede Gader fra Eho Paladset til den forbudne By (Keiserbyen) i selve Centrum af Peking. Mange Millioner af Tael var subskriberet hele Landet rundt, til Indkjøb af kostbare Presenter til Enkekeiserinden, og tildels for at klæde Peking i Festskrud; det meste af Pengene stak Embedsmændene i Lommen — og hvad man saa af Dekorationer i Gaderne var blot „Krim, Kram“, som siges til og med at have været benyttet ved en tidligere festlig Anledning! Den 12te November 1894 modtog Keiseren i høitidelig Audients de forskjellige Gesandter — hver særskilt — i den forbudne Keiserby — og dette for første Gang i Historien. Tidligere har Audienser fundet Sted i en af de keiserlige Paviljoner udenfor selve Keiserens Paladskomplex.

Missionsvirksomheden. I min forrige Aarsberetning omtalte jeg, at den norske Mission i Gi-ling var totalt ødelagt — efter flere Underhandlinger og en Masse Skrivelser gik de kinesiske Myndigheder tilslut ind paa at betale den af mig forlangte Oprejsning. Endelig har jeg ogsaa faaet ordnet Spørgsmaalet om Pas for Provinsen Honan. Taotai'en her har i en Aarrække negtet Pas til denne Provins, siden den svenske Missionær Lund havde skabt Uro blandt Folket. Nu har Taotai'en ikke Fug af Ret til at negte Pas, men jeg fandt det var ikke heldig at presse Sagen, især da en engelsk Missionær, som samtidig med den omtalte uheldige svenske Missionær ogsaa blev jaget ud af Provinsen, ikke vilde bringe Sagen for sin Konsul — saa lod jeg Pasaffæren hvile, men benyttede Anledningen, da Krigen var udbrudt, til at ordne Passspørgsmaalet, og Missionærerne er meget glade over, at Pas kan erholdes for Honanprovinsen; og for nu at de kinesiske Myndigheder ikke skal glemme vor Ret til Honan, saa sætter jeg ind denne Provins i alle Passene. Krigen har ryddet

Vanskeligheder af Veien for Missionen — den har snarere fremmet Kristen-
dommens Sag. Saa vel Myndighederne som Folket har været imødegaaende
mod de fremmede; paa enkelte Steder anser Folket Missionærerne blandt
dem som en Garanti for deres Liv og Eiendom.

Carl Bock.

Buenos Ayres.

Skibsfarten i 1894.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter £
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	1	849	-	-	1	849	-	-	890
” Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	-	-	1	673	1	673	-	-	-
” Sverige til Vicekon- sulsstationerne . . .	1	582	-	-	1	582	-	-	700
” andre Lande til Ho- vedstationen	111	76 470	29	21 960	140	98 430	6	5 359	-
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	42	27 054	146	104 601	188	131 655	1	774	-
Ialt	155	104 955	176	127 234	331	232 189	7	6 133	111 313
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	1	734	-	-	1	374	-	-	1 100
” Norge fra Vicekon- sulsstationerne . . .	3	1 464	-	-	3	1 464	-	-	3 140
” Sverige fra Hoved- stationen	4	2 263	-	-	4	2 263	-	-	3 300
” Sverige fra Vicekon- sulsstationerne . . .	1	657	-	-	1	657	-	-	1 230
” andre Lande fra Ho- vedstationen	75	52 993	50	32 828	125	85 821	6	5 359	72 366
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	160	111 976	14	9 614	174	121 590	1	774	168 472
Ialt	244	170 087	64	42 442	308	212 529	7	6 133	249 608

For Havari eller Ordre anløb 22 Skibe, dr. 13 583 Tons. Af svenske
Fartøier ankom 39 dr. 20 117 Tons.

Aarsbæretning dateret 20 Juni 1895.

Den norske Skibsfarts Bevægelse paa den argentinske Republik i Aaret 1894 stiller sig i Sammenligning med det foregaaende Aar saaledes:

	1893.		1894.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Ankomne Fartøier:								
Med Ladning	153	96 350	155	104 955	2	8 605	-	-
I Ballast	96	62 533	176	127 234	80	64 701	-	-
	249	158 883	331	232 189	82	73 306	-	-
Afgaaede Fartøier:								
Med Ladning	192	125 514	244	170 087	52	44 573	-	-
I Ballast	74	45 917	64	42 442	-	-	10	3 475
	266	171 431	308	212 529	52	44 573	10	3 475
Den norske Skibsfarts samlede Omfang . . .	515	330 314	639	444 718	124	114 404	-	-
Bruttofragter:								
Med ankome Skibe . . .	Kr.	2 278 281	Kr.	2 021 444	Kr.	-	Kr.	256 837
„ afgaaede — . . .	„	2 581 556	„	4 532 881	„	1 651 325	„	-
	Kr.	5 159 837	Kr.	6 554 325	Kr.	1 394 488	-	-

Erlagte Konsulatafgifter: af norske Fartøier ved Hovedstationen Kr. 5 639,94 og ved Vicekonsulsstationerne Kr. 4 693,73; af svenske Fartøier ved Hovedstationen Kr. 377,20 og ved Vicekonsulsstationerne Kr. 600,20.

Expeditionsafgifter: af norske Expeditioner Kr. 1 470,00 og af svenske Expeditioner Kr. 226,00.

Til den herværende Sømandskirke indkom i frivillige Bidrag § 24 Guld og § 735 Papir.

I Generalkonsulatets Protokoller indførtes: 49 Protester, 14 Søforklaringer, 13 Forhør, 4 Salgskontrakter af Fartøier og 37 Opnævnelser til Besigtigelse. Der blev udstedt 25 Certifikater og Attester, 12 indenlandske Pas, 3 midlertidige Nationalitetsbevis, 32 Legalisationer samt 586 Certifikater for Fartøiers Ind- og Udklarering. Der protokolleredes 556 ankomne Breve og Skrivelser og afsendtes 710 Breve og Telegrammer.

Til Fartøier og her bosiddende Undersaatter ankom der under Generalkonsulatets Adresse ca. 16 000 Breve og Postforsendelser, hvoraf ca. 5 000 blev paaførte nye Adresser.

Til Hovedstationen ankom med Ladning følgende norske Seilskibe:

Fra Norge 1 dr. 849 Tons; fra England 58 dr. 41 837; fra Nordamerika 32 dr. 26 168; fra Brasilien 13 dr. 3 642; fra Frankrige 2 dr. 1 092; fra Spanien 1 dr. 593 samt fra argentinsk Havn 1 dr. 282 Tons.

Af Dampskibe ankom med Ladning: fra England 3 dr. 2 431 Tons og fra Nordamerika 1 dr. 425 Tons. Af de ankomne Fartøier var 58 lastede med Kul, 32 med Trælast, 13 med Yerba mate, 1 med Petroleum, 1 med Cement, 1 med Stykgods, 1 med Hø og 1 med Salt.

I Ballast ankom fra Brasilien 18 Seilfartøier dr. 11 897 Tons; fra Uruguay 4 dr. 3 187 Tons; fra England 2 dr. 2 287; fra Frankrige 1 dr. 697 og fra Sydafrika 2 dr. 1 289 Tons samt 2 Dampskibe, hvoraf 1 dr. 1 370 Tons fra England og 1 dr. 1 133 fra argentinsk Havn.

Fra Hovedstationen afgik med Ladning følgende norske Seilfartøier: til England 34 dr. 28 321 Tons; til Brasilien 14 dr. 3 937; til Tyskland 8 dr. 5 734; til Frankrige 5 dr. 3 911; til Sverige 4 dr. 2 263; til Danmark 3 dr. 2 678; til Holland 3 dr. 2 427; til Belgien 3 dr. 1 759 og til Norge 1 dr. 734 Tons samt 5 Dampskibe, hvoraf til Brasilien 3 dr. 1 723 Tons; til St. Vincent 1 dr. 1 133 Tons samt til Mauritius 1 dr. 1 370 Tons.

Af Seilskibene var 34 lastede med Hvede, 14 med Quebracho, 7 med Mais, 5 med Linfrø, 5 med Mel og Klid, 4 med Huder, 4 med Ben og Benaske, 1 med Hø og 1 med Stykgods, samt af Dampskibene 1 med Hvede og 1 med levende Kvæg.

I Ballast afgik til argentinske Havne 45 Seilfartøier dr. 29 054 Tons; til Uruguay 2 dr. 903; til Venskabsøerne 1 dr. 844 og til Moulmein 1 dr. 894 Tons samt til argentinske Havne 1 Dampskib dr. 1 133 Tons.

3 Fartøier, tilsammen dr. 1 539 Tons, blev kondemnerede og solgte.

De til hele Distriktet ankomne Fartøier havde en Besætning af 4 209 Mand.

Der paamønstredes ved Hovedstationen paa norske Seilskibe 112 Nordmænd, 22 Svenske og 60 Udlændinge, tils. 194.

Paa norske Dampskibe paamønstredes 4 Nordmænd, 2 Svenske og 12 Udlændinge.

Der afmønstredes fra Seilfartøier: 73 Nordmænd, 20 Svenske og 30 Udlændinge, tils. 123.

Fra Dampskibe afmønstredes: 2 Nordmænd, 1 Svensk og 1 Udlænding, tils. 4.

Der anmeldtes i Aarets Løb at være rømte:

Ved Hovedstationen: fra Seilfartøier 30 Nordmænd, hvoraf 9 forhyrede i Norge, 14 Svenske og 34 Udlændinge, tils. 78, hvilke havde tilgode en Hyre af Kr. 1 109, og fra Dampskibe 3 Nordmænd, forhyrede i Norge, og 1 Svensk, hvilke havde tilgode Kr. 50. I Rosario: fra Seilskibe 19 Nordmænd, 9 Svenske og 20 Udlændinge, tils. 48.

Aarets Hyrer udgjorde.

1ste Styrmand	Kr. 70—90	Stuert	Kr. 45—82
2den Do.	„ 50—65	Tømmermand	„ 54—72
Baadsmand	„ 50—68	Jungmand	„ 20—36
Donkeymand	„ 54	Dæksgut	„ 16
Seilmager	„ 50—52	Fyrbøder	„ 54
Matros	„ 38—60	Kullempers	„ 36—54
Letmatros	„ 35—40	Kvægrøgtter	„ 54

Paa Hospitalet indlagdes fra norske Fartøier 71 Mand.

Af opsparede Hyrebeløb er der gennem Generalkonsulatet hjemsendt til Norge af 11 norske Sømænd Kr. 1 080 og til Sverige af 1 svensk Sømænd Kr. 144,38.

Kornfragterne. I sin Almindelighed, men især under Aarets første Maaneder, maa Fragterne siges at have været ret lønnende saavel fra Buenos Ayres og La Plata som fra Flodhavnene, idet der betaltes henholdsvis 19 á 20 sh. og 25/6 á 26 sh. Disse Rater holdt sig meget jevnt indtil Mai Maaned, da den egentlige Udskibningssæson for Hvede ophørte, medens mindre Partier optoges af Rutedampskibene til hvilken-somhelst Fragt.

Tilstrømningen af ledigt Skibsrum under de trede næstfølgende Maaneder og en betydelig Spekulation i Dampskibstonnage frembragte et pludseligt Fald, saaat Seilskibene kun erholdt 20 sh. for Lastning i Rosario og 14 sh. fra Buenos Aires, medens Dampskibe antog 2 á 3 sh. lavere Fragt og i August selv 15 sh. fra Floderne og 8 sh. fra Buenos Aires.

Grundet paa vedholdende Reguveir gav Maishøsten ikke det forventede Udbytte, hvilken Omstændighed bidrog til, at Fragterne ikke undergik nogen Forbedring. Under Aarets sidste Maaneder steg Fragterne for Lastning fra Floderne under Januar og Februar indeværende Aar til 22 sh.

Af Kornvarer afskibedes der under det forløbne Aar 1 608 249 Tons Hvede, 54 876 Tons Mais og 40 738 Tons Hvedemel.

Saltede Huder. Fra Havne i Floderne opnaaede mindre Seilskibe under Aarets første Maaneder lønnende Fragter. Exporten af denne Artikel foregaar dog næsten udelukkende i Dampskibe.

Uld og tørrede Huder. Skibningen til Nordamerika foregaar i Regelen med amerikanske Seilskibe, der befragtes i Lumpsum efter Skibets Størrelse. Til Europa sendes disse Artikler udelukkende i Dampskibe. Der exporteredes 161 908 Tons Uld, 36 756 Tons Faareskind, 4 146 330 tørrede Huder og 1 503 650 saltede.

Ben og Benaske. Hertil benyttes 2den Klasses Fartøier. Fragterne varierede mellem 18 og 22 sh. fra La Boca og 22 til 28 sh. fra Floderne til Kanalen for Ordre. Exporten beløb sig til 60 320 Tons.

Quebracho. Fragterne for denne Træsart holdt sig nogenlunde jevnt hele Aaret igjennem. Fra Buenos Aires og La Plata noteredes de med 17 til 19 sh. og fra Floderne med 22 til 24 sh. Ogsaa til denne Artikel foretrækker Afskiberne 1ste Klasses Fartøier, grundet paa den Extrapræmie, Aæsurandørerne forlanger for 2den Klasses Skibe.

Efterspørgselen efter denne Træsart tiltager aarlig. Udførselen herfra under det forløbne Aar var 85 000 Tons mod 63 000 i 1893.

Hø. Denne Exportartikel har givet Sysselsættelse til et Antal mindre Seilskibe for brasilianske Havne. Fragterne har holdt sig mellem \$ 3 og 4 til Rio og \$ 4 og 5 for Santos. Heraf er skibet 47 118 Tons.

Tørret Kjød og Mel. Disse Produkter udføres særlig med Dampskib til Brasilien. Grundet paa den betydelige Konkurrence mellem de forskellige Dampskibslinjer holdt Fragterne sig mellem 15 á 16 sh. pr. Ton. Exporten af tørret Kjød opgik til 42 838 Tons.

Til Brasilien fandt ogsaa en livlig Export Sted af levende Kvæg.

Kulfragterne hertil holdt sig yderst lave hele Aaret igjennem. Medens de under Aarets første Maaneder ankomne Fartøier indehavde en Fragt af fra 12—13 sh. pr. Tons, saaes disse gradvis at synke indtil 10 sh., der var den sædvanlige fra Mai til December Maaned.

Under det indeværende Aar sees Fragterne for Seilskibe at have faldt lige til 8 sh. 3 d. For Dampskibe noteredes endnu lavere Rater.

Af Kul indførtes hertil 747 805 Tons mod 583 773 i 1893.

Det forøgede Skibsrums, der nu udfordres til Transport af Landets Produkter og særlig af Kornvarer, har havt til Følge en fuldkommen Omvæltning af det tidligere Befragtningsvæsen, idet de fleste Certepartier nu afsluttes gennem de herværende Mægleres Agenter i Europa eller med Rederierne direkte.

Ihvorvel Befragtningen derved lægges i Redernes egne Hænder, medfører Systemet den Fare, at Redere, ukjendte med Forholdene, ofte indlader sig med mindre paalidelige og med uvederheftige Mæglere, der tilstaar Fordele, hvilke ikke kan opfyldes, dersom Fartøiet ankommer under et faldende Fragtmarked. Under indeværende Aar har der desværre været altfor mange Exempler derpaa. At anlægge Søgemaal for Erhvervelse af Skadeserstatning vil i de allerfleste Tilfælde være resultatløst, da saavel de betræffende Mæglere som de Straamænd, der opføres i Certepartierne som Befragtere, er blottede for Midler.

Større Forsigtighed ved Befragtninger herfra kan derfor tilraades.

Ihvorvel den her almindelig antagne Form for Certepartier, der blot varierer i enkelte Detailbetingelser, hidtil har givet liden Anledning til Disput, bør dog paapeges, at Bestemmelsen „the vessel to be approved by the agent of the underwriters“ eller „by underwriters surveyor“, oftere har foranlediget, at hertil ankomne Fartøier ikke er blevne godkjendte af Assurandørerne Besigtigelsesmænd, og Certepartiet som Følge heraf hævet.

Man skulde formode, at et Skib, der er klassificeret i norsk eller fransk Veritas, engelsk eller tysk Lloyds som første Klasse, og hvis Kobber ei er over 2 å 3 Aar gammelt, burde være fritaget for yderligere Inspektion. Dette er dog ikke Tilfældet, idet Antwerper Komiteen for de Assurance-selskaber, hvori de fleste af de herværende Kornexportører assurerer deres Ladninger, gjør det til en ufravigelig Regel, at Fartøierne undersøges af en af Assurance-selskabets Agent udnævnt Export. Hvis denne finder, at Skibet ikke opfylder de udkrævede Betingelser, bliver det uden videre refuseret.

Flere Forsøg er blevne gjorte for at faa ophævet denne for vore Redere saa lidet tilfredsstillende Bestemmelse, men uden Fremgang selv mod Erlæggelse af en større Assurancepræmie.

Besigtigelsesmanden betales i Regelen af Befragteren, men skulde Dykker gjøres nødvendig for at undersøge Kobberet, erlægger Fartøiet dennes Honorar.

Af de respektive Assurance-selskaber er der bleven fastsat følgende Limite for Dybgaende af Fartøier, der laster i Parana- og Uruguay-Floderne for derved at forhindre et forlænget Ophold eller Havari ved Passeringen af Martin Garcia Bar:

fra 1ste Juni	indtil 30te September	16	Fod
„ 1ste Oktober	„ 31te Mai	18½	„

I disse Dage har det henværende Handelskammer imidlertid fastsat Dybgaaende til 17 Fod fra Juni til September og til 18½ Fod fra Oktober til Mai.

Havneafgifter. I de Afgifter, som Fartøier har at erlægge hersteds, er der under indeværende Aar bleven indført en Forøgelse af § 0.01 ct. Guld pr. Ton af de Skibe, som ankommer fra smittede Steder, eller som ikke medbringer Sundhedspas. Den tidligere Afgift var § 0.02 Guld pr. Ton, der nu er fastsat til § 0.03 Guld pr. Reg. Ton.

I La Plata er derimod Havneafgifterne blevne betydelig forøgede. Efter den nye Forordning skal Seilskibe over 300 Reg. Tons betale § 0.20 Papir pr. Reg. Tons og Damp- og Seilskibe i Ballast § 0.10 Papir pr. Reg. Tons for Indgaaende samt i Kai- eller Dokpenge § 0.01 Papir pr. Reg. Tons pr. Dag.

Saalænge Præmien paa Guld overstiger 100 %, skal disse Afgifter erlægges med det dobbelte Beløb.

Havnearbejderne ved Buenos Aires nye Havn gaar langsomt fremad, særlig af Mangel paa Kapital. Basin No. 4 vil derfor neppe blive færdigt før Slutningen af indeværende Aar. Regjeringen har nu anholdt Kongressen om at votere de fornødne Midler til Opmudring og Udvidelse af Sydkanalen, der tjener til Indløb saavel for Dokkerne som for La Boca og Riachuelo. Disse Arbejder er stærkt paakrævede, da Dokkerne i modsat Fald ikke vil blive tilgængelige for større Fartøier. Postdampskibene samt idetheletaget næsten alle Fartøier, hvis Dybgaaende overstiger 20 Fod, maa for nærværende foretage sine Ladningsoperationer i La Plata Havn, hvor man altid kan paaregne indtil 24 Fod Vand.

Handel. Den argentinske Republiks Handelsomsætning under det forløbne Aar opgik til en Værdi af 193 972 926 Pesos Guld mod § 187 642 160 i 1893. Heraf kommer paa Importen 92 724 102 Pesos og Exporten 101 248 824 Pesos mod § 96 154 428 og § 91 487 736 i 1893. Medens Exporten saaledes sees at være forøget med næsten 10 Millioner Pesos, er Importen aftaget med 3½ Millioner Pesos, sammenlignet med Aar 1893.

Denne Formindskelse har vistnok særlig sin Aarsag i de trykkede økonomiske Forholde, der under det forløbne Aar har været raadende inden næsten alle Samfundsklasser og den deraf følgende Indskrænkning i Befolkningens Konsumtionsevne. Forøgelsen i Exportværdierne falder næsten udelukkende paa Uld og Hvede, hvilke tvende Hovedartikler trods de lave Priser har givet rigt Udbytte.

Værdien af Omsætningen med de forskellige Lande fremgaar af følgende Tabel:

	Import. Pesos Guld.	Export Pesos Guld.		Import. Pesos Guld.	Export. Pesos Guld.
Tyskland	10 689 487	11 544 515	Frankrige	10 156 320	18 843 963
Antillerne	2 549	1 391 318	Italien	8 873 377	3 066 767
Belgien	8 958 561	12 769 341	Holland	105 126	164 473
Bolivia	73 547	385 586	Paraguay	1 712 613	211 730
Brasilien	2 079 429	13 869 404	Portugal	48 286	74 276
Chile	20 843	1 764 500	England	33 189 014	20 410 884
Spanien	1 703 314	2 384 507	Sverige og Norge	—	21 211
Forenede			Uruguay	2 327 139	4 511 725
Stater	10 149 018	5 285 210	Diverse	2 635 479	4 549 414

Toldindtægterne, der udgjorde 17 914 074 Pesos Guld, viser en Formindskelse af 4 Millioner Pesos mod det forudgaaende Aar.

Værdien af de forskellige Ind- og Udførselsartikler stiller sig i Sammenligning med Aar 1893 saaledes:

Indførsel.	Pesos Guld.	Forøgelse eller Formindskelse.
1. Levende Dyr	222 815	+ 21 382
2. Fødevarer	9 812 078	÷ 994 496
3. Drikkevarer	6 953 564	÷ 1 375 533
4. Tobak	343 622	÷ 61 907
5. Vævede og spunne Varer	25 863 828	÷ 1 949 132
6. Konfektionsvarer	3 650 430	÷ 1 115 706
7. Kemikalier og Droger	4 234 414	+ 133 187
8. Træ og Trævarer	5 387 532	+ 497 455
9. Papir og Tilvirkninger deraf	3 194 506	+ 66 612
10. Læder og Lædervarer	650 219	÷ 195 019
11. Jern og Jernvarer	10 544 003	÷ 235 657
12. Agerbrugsmaskiner og Redskaber	3 707 130	+ 1 450 211
13. Materialier for industrielle Anlæg, for Jernbaner etc.	1 913 730	÷ 1 365 918
14. Metaller og Tilvirkninger deraf	1 653 721	+ 76 915
15. Sten, Fajance og Glasvarer	2 542 710	+ 183 259
16. Kul, Lys og Lysoljer	8 784 051	+ 1 915 205
17. Diverse Varer	3 265 749	÷ 519 348

Udførsel.	Pesos Guld.	Forøgelse eller Formindskelse.
1. Produkter af Kvægavl og Fædrift	60 519 801	+ 7 513 644
2. — - Agerbrug	32 520 256	+ 3 502 851
3. — - Industri	4 394 394	÷ 260 798
4. — - Skovdrift	1 511 145	÷ 107 075
5. — - Mineralriget	311 653	÷ 37 764
6. — - Jagt	403 811	÷ 377 329
7. Dyriske og vegetabiliske Affaldsstofte	1 144 063	÷ 26 449
8. Diverse	443 701	÷ 445 992

Over Værdierne af den mellem de Forenede Riger og Argentina stedfundne Handelsomsætning foreligger ingen Opgaver, da hvad Importen hertil angaar, denne næsten udelukkende foregaar over andre Lande.

Direkte er blot ankomne tvende Ladninger Trælast, hvoraf en fra Norge og en fra Sverige. Flere af vore Produkter finder dog et Marked hersteds, hvoraf Importen sees at have været i Tiltagende. Dette gjælder særlig for Sveriges Vedkommende Meierimaskiner og Hesteskosøm og for Norges Klipfisk og Fiskevarer.

Den officielle Statistik opgiver Importen af Klip- og Stokfisk til 1 043 428 Kilos mod 786 457 i 1893, der næsten udelukkende er af norsk Oprindelse.

Betræffende Exporten, saa er ikke ubetydelige Partier Huder, Uld og Talg indkjøbte hersteds særlig for svensk Regning, men afskibede med Dampskib til Antwerpen eller Hamburg.

Direkte afskibedes derimod: Til Laurvig Bark „Orient“ 680 Tons Hvede. Til Do. Bark „Arab“ 710 Tons Hvede. Til Farsund Bark „Minde“ 960 Tons Hvede. Til Christianssand Bark „Handy“ 710 Tons Linfrø. Til Do. Bark „Velkommen“ 500 Tons Linfrø. Til Stockholm Bark „Ragna“ 1000 Tons Hvede. Til Do. Bark „Elieser“ 800 T. Do. Til Do. Bark „Isabel“ 1300 T. Do. Til Do. Bark „Kathlein“ 1900 T. Do. Til Malmø Bark „Chioggia“ 700 Tons Hvede. Til Do. Bark „Northern Empire“ 1300 T. Do. Til Kalmar med Bark „Rosenberg“ 1250 Tons Hvede. Til Nykjøping med Bark „Colin Archer“ 970 Tons Hvede. Til Gøteborg med Bark „Fremgang“ 600 Tons Linfrø. Til Do. med Bark „Jonas Lie“ 480 Tons Do. Til Do. med Bark „Success“ 400 Tons Linfrø.

Nedenstaaende Tabel angiver de for indeværende Aar gjældende Told-satser for de Artikler, der har særlig Interesse for de Forenede Riger:

	Enhed.	Officiel Værdi.	Toldafgift.	
		\$ Guld.	Specifik \$ Guld.	ad valo- rem.
Klipfisk	Kg.	—	0.04	—
Stokfisk	”	—	0.02	—
Klipfisk, opskaaren	”	—	0.06	—
Sild, røget, paa Fad	”	—	0.05	—
” ” i Daaser	”	—	0.08	—
Konserveret Fisk med Undtagelse af Sardiner	”	—	0.20	—
Konserveret Kjød med Undtagelse af saltet	”	—	0.20	—
Fisk i Lage eller presset	”	—	0.04	—
Sardiner i Olje eller Lage	”	—	0.07	—
Kjød, saltet, paa Fad	”	—	0.02 ¹ / ₂	—
Kondenseret Melk	”	—	0.07	—
Fisketran	Dus. Fl.	4.07	—	25 %
Staal i Barrer og Plader	Kg.	0.10	—	25 -
Jern- og Staaltraad indtil No. 14	”	0.05	—	5 -
Jern- og Staaltraad galvan. indtil No. 14	”	0.06	—	5 -
Fyrstikker af Træ	”	—	0.40	—
Do. - Vox	”	—	1.60	—
Tjære	”	0.05	—	25 %
Hesteskosøm	”	0.30	—	25 -
Plouge, simple af Jern	St.	3.00	—	5 -
Do. af Jern eller Staal	”	—	—	—
Do. polerede	”	6.00	—	5 %
Whitepine	□m.	0.35	—	15 -
Spruce	”	0.25	—	15 -
Pitchpine	”	0.30	—	15 -
Prælast, høvlet	”	0.50	—	25 -
Træmasse	Kg.	0.04	—	2 ¹ / ₂ -

Vexelkursen paa England for 90 Dages Sigtvexler har i Aarets Løb varieret mellem $47\frac{5}{8}$ og 49 pence pr. Peso Guld, og paa Frankrige frs. 4.98 og frs. 5.15 pr. Peso Guld.

Papirpengenes Værdi har været underkastet følgende Fluktuationer:

	Minimum pr. 100 Pesos Guld.	Maximum pr. 100 Pesos Guld.	Middels pr. 100 Pesos Guld.
Januar	327	354	340
Februar	343	363	353
Marts	350	359	354
April	353	376	362
Mai	378	433	401
Juni	365	418	399
Juli	359	382	368
August	338	378	354
September	307	344	324
Oktober	323	346	334
November	336	370	350
December	345	377	362

Immigrationen. Fra oversøiske Lande ankom der under det forløbne Aar 54 720 Indvandrere, medens 20 585 Personer udvandrede. Sammenlignet med foregaaende Aar stiller Indvandningsbevægelsen sig saaledes:

	Indvandrede.	Udvandrede.
1891 . . .	28 266	72 380
1892 . . .	39 972	29 893
1893 . . .	52 079	26 051
1894 . . .	54 720	20 585

Det forløbne Aar viser saaledes en for de herværende Forholde glædelig Tilvæxt, og gjør man sig Forhaabning om, at Emigrantstrømmen atter vil tage Veien hertil.

Af de ankomne Immigranter var 37 699 Italienere eller henimod 70 %.

Jernbaner. Ihvorvel Bygningen af Jernbaner stadig er gaaet fremad, er der ved Anlæggene ikke bleven fulgt nogensomhelst Plan, afpasset efter de forskjellige Distrikters økonomiske Forholde. Følgen har været, at de fleste Linjer arbejder med Tab.

Ved indeværende Aars Begyndelse omfattede Jernbanenettet 14 174 Kilometer, fordelte paa 30 Linjer. Den derpaa anvendte Kapital opgaar til 447 614 437 Pesos Guld eller ca. 90 Millioner £.

Under det forløbne Aar befordredes der over 14 Millioner Passagerer saaledes fordelte:

1ste Klasse . . .	7 519 342
2den „ . . .	6 704 829

Tilsammen 14 224 171

medens Godstrafiken opgik til 7 759 741 Tons.

Af de oven angivne Linier er

Kilometer 1 026	Statens Eiendom,	repræs. Værdi af	§	44 424 305
" 3 864	garanterede af Staten	"	" - -	86 031 080
" 6 331	private Selskabers	"	" - -	251 977 182
" 2 953	Provindseiendom	"	" - -	65 181 870

Post- og Telegrafvæsenet har under det forløbne Aar gjort Fremskridt, idet 48 nye Stationer er blevne aabnede. Antallet af Postforsendelser opgik til 127 504 667, klassificerede saaledes: Breve 72 709 160, Brevkort 698 348, Aviser, Cirkulærer etc. 52 582 491, Prøvepakker 154 580 og andre Forsendelser 1 360 008.

Udstrækningen af de Staten tilhørende Telegraflinjer opgaar til 14 588 Kilometer, hvorpaa der befordredes 2 437 957 Telegrammer.

Sundhedstilstanden. Naar undtages nogle sporadiske Tilfælde af Kolera under Aarets sidste Maaneder, har Sundhedstilstanden været tilfredsstillende.

S. Christophersen.

Kapstaden.

Skibsfarten 1894.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	7	3 642	—	—	7	3 642	-	-	4 407
" Norge til Vicekonsu- latstationerne	22	12 198	—	—	22	12 198	-	-	22 048
" Fra Sverige til Hoved- stationen	5	2 920	—	—	5	2 920	-	-	3 900
" Sverige til Vicekon- sulsstationerne	44	32 313	—	—	44	32 313	-	-	40 213
" andre Lande til Ho- vedstationen	19	8 380	—	—	19	8 380	-	-	11 910
" andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	43	21 424	—	—	43	21 424	-	-	50 296
Ialt	140	80 877	—	—	140	80 877	-	-	102 774
II. Afgaaede.									
Til andre Lande fra Ho- vedstationen	8	2 946	22	11 501	30	14 447	-	-	-
" andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	7	2 628	96	58 782	103	61 410	-	-	-
Ialt	15	5 574	118	70 283	133	75 857	-	-	-

7 norske Skibe anløb for Ordre, 1 for Reparation, 1 for Proviant og 1 for at faa Lægehjælp, ialt 10, dr. 4 915 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen £ 50.10.7, ved Vicekonsulsstationerne 216.3.6, hvoraf til Generalkonsulen £ 108.1.9. Af svenske Skibe ved Hovedstationen £ 10.3.3, ved Vicekonsulsstationerne £ 41.15.7, hvoraf tilfaldt Generalkonsulen £ 20.17.8. Ialt tilfaldt Generalkonsulen 189.13.3. Expeditionsafgifter af norske Exp. £ 1.16.8, svenske £ 0.19.2, fælles £ 0.12.0.

Aarsberetning dateret 26de Juni 1895.

Den norske Skibsfart udviser mod 1893 en Nedgang af 29 Skibe og 13 398 Tons, uden Tvivl en Følge af den betydelige Konkurrence, Dampskibene gjør ogsaa i Befordring af saadanne Varer, der før udelukkende afsendtes i Seilskibe, som Kul, Cokes, Korn etc. Befordring af Varer med Dampskibe bliver naturligvis i Gjennemsnit fordelagtigere end med Seilskibe, og Fragtforskjellen maa være betydelig for at kunne opveie de Fordele, Dampskibene tilbyder med Hensyn til Reduktion af Tid etc.

Som sædvanligt maatte adskillige Skibe søge Havn her for at reparere Skader lidt i de stærke Vinterstorme. En norsk Bark „Sea Gull“ af Risør strandede udenfor Kysten af Mossel Bay og blev helt og holdent Vrag. Mandskabet reddedes imidlertid og blev hjemsendt af Konsulatet.

Kapstadens Havn er, ligesom i de senere Aar, stedse bleven udvidet og forbedret. Den sidste og vigtigste Forbedring er den saakaldte „Lock Jetty“, bygget af Jern 570 Fod lang og 70 Fod bred, som strækker sig 35 Fod ned i Vandet og saaledes yder en fortræffelig Tillægsplads i mere end 1 000 Fods Længde, hvilket jo er fuldt tilstrækkeligt selv for de største og mest dybtgaaende Skibe. Yderligere 1 000 Fods Kai er næsten bleven færdig ved „South Pieren“ og bliver snart aabnet for Trafik. Selve Pier-Volden er færdig i en Længde af 1 700 Fod. Arbeidet med „East-Pieren“ gaar hurtig fremad, og man skal snart begynde med Pierhovedet, der tilligemed „South-Pierens“ Hoved skal danne Indløbet til den ydre Havn. Bølgebryderen er færdigbygget i sin fulde Længde.

Tilbygninger og Forbedringer er foretaget i Henseende til Pakhuse og Magaziner tilhørende Toldvæsenet for at gjøre dem rummeligere og bekvemmere for Magasinering af Varer, og et større Pakhus er under Bygning ved „Lock Jetty“. Større Værksteder er ogsaa bygget nærved Tørdokken, hvilke uden Tvivl vil blive til Lettelse ved Skibes Reparationer.

En ny Tidskugle, der staar i elektrisk Forbindelse med Observatoriet, er opført, og falder daglig Kl. 1.30 E. M., Kaptid, modsvarende Middags-tiden i Greenwich.

Ligesom Havnen i Kapstaden er bleven betydelig forbedret er ogsaa Havnen i Port Elisabeth undergaaet flere Forandringer til Bedste for de Søfarende og Søfarten, hvoriblandt jeg særskilt vil fremholde, at Arbeidet

med Forlængelse, Udvidelse og Forbedring af „The North Jetty“ nu er fuldendt. Kaien er forsynet med hydrauliske Kraner, der kan anvendes ved Losning af Skibe af betydelig Længde og Bredde. Havnestyrelsen er derfor betænkt paa at lade alle Skibe, som ikke ligger mere end 20 Fod, komme langs „The North Jetty“, naar Kaimesteren i behørig Tid underrettes derom. Videre bemærkes, at hydrauliske Ankerspil og Moringer er anskaffet til Benyttelse for Skibe, der fortøies ved „The North Jetty“. Ligeledes er der sørget for saadanne Fortøjninger, at Skibene kan faa losse Ballast og forsyne sig med Vand, medens de endnu ligger ved Kaien.

Ved sidste Folketælling viste Folkemængden sig at udgjøre 1 527 224, dels Hvide, dels Kaffere, Fingos, Hottentottere og Malaier, samt en blandet Race. Det opgivne Tal er selvfølgelig for hele Kolonien. En stærk Indvandring har fundet Sted, især fra Australien og Nordamerika, og mange er hidlokket af de nye rige Guldfund, der er paatruffet i Transvaal og Matabeleland; de Haandværkere, Malere, Murere og andre saakaldte Grovarbeidere, som indvandrer hid, enten til Kolonien eller opad Landet, kan temmelig let paa-regne at faa stadig Sysselsættelse, og, hvis de er dygtige, ganske god Dag-løn. Meget vanskeligt er det for dem, som reiser hid for at faa Ansættelse inden Forretningsverdenen som Kontorister, Bogholdere, etc., thi for dem er Udsigterne helt anderledes. De rige Guldfund lokker som nævnt mange og kræver mange Arme til sin Bearbejdelse; dog maa jeg paa det stærkeste fraraade saadanne Personer at hidreise, der hører til den sidstnævnte Kate-gori og er afhængige af en saadan Ansættelse for sit Levebrød, uden paa Forhaand at have sikret sig saadan Ansættelse.

Handelen. I det Hele har 1894 været et meget godt Aar, og Kolonien har udviklet sig saavel i kommerciel som i politisk Henseende. Nedenstaaende Tal viser Værdien i £ af Indførselen i 1894 til Kolonien — Natal ikke iberegnet — af Artikler, der vedkommer de forenede Rigers Export.

Cement £ 31 330, Dynamit og Sprængstoffer £ 406 660, Jernmanufaktur-varer £ 645 802, Jern og Plader £ 208 671, Maskiner £ 796 718, Malt-drikke £ 81 174, Ost £ 41 063, Smør, ogsaa Margarine, £ 85 246, Sprit-varer £ 184 043, Trævarer, uforædlede, £ 165 193, do. forædlede £ 176 401, Fyrstikker £ 3 963, Agerbrugsredskaber £ 80 334.

De forenede Rigers Andel i denne Import udgjorde: Jernmanufaktur-varer fra Norge £ 52, Sverige £ 98, Trævarer, uforædlede, Norge £ 11 708, Sverige £ 116 145, do. forædlede Norge £ 38 863, Sverige £ 33 118, Møbler, Norge £ 10 096, Sverige £ 5 102.

Af disse Tal fremgaar i hvor ringe Grad, Trævarer undtaget, Norge og Sverige har deltaget i Exporten til Kapkolonien, og der er ikke Tvivl om, at begge Lande i mange af disse Artikler og flere andre, skulde kunne optage Konkurrencen med andre Stater.

De europæiske Stater, der især er interesseret i Koloniens Import, er følgende:

Storbritanien, hvorfra i 1894 indførtes for £ 8 877 632, Tyskland £ 448 412, Sverige £ 155 824, Holland £ 135 747, Norge £ 60 965, Belgien £ 52 585, Italien £ 17 344, Danmark £ 2 213, Frankrige £ 1 314, Portugal £ 1 115.

Af ikke-europæiske Lande har følgende deltaget med betydelige Tal i Importen til Kolonien:

Amerikas forenede Stater med £ 522 497, Brasilien £ 368 734, Natal £ 137 836, Mauritius £ 220 392, Ostindien £ 99 529, Australien £ 130 495, Kina £ 26 853.

Nedenstaaende Opgave viser Værdien af Exporten til de europæiske Lande og de forenede Stater i 1894:

Amerikas forenede Stater £ 18 401, Belgien £ 2 648, Frankrige £ 15 328, Tyskland £ 66 193, Holland £ 23 396, Italien £ 325.

Totalimporten til Kolonien var i 1894 £ 11 298 645 og Exporten £ 13 696 538. Importen viste en Nedgang imod 1893 af £ 66 191, og Exporten en Tilvæxt af £ 739 984.

Værdien af de fornemste Exportartikler fra Kolonien var følgende:

Angorahaar £ 421 248, Diamanter £ 3 013 578, Guld £ 7 147 308, Huder £ 78 264, Kobbermalm £ 284 800, Gjede- og Faareskind £ 340 947, Strudsfejer £ 477 414, Uld £ 1 599 632, Vin £ 18 908.

Fragter. Fragterne for Trælast fra Sverige har i Aaret ikke varieret betydeligt. I Begyndelsen af Aaret betaltes fra Hernøsand til Kapstaden 57 sh. 6 d. pr. Std., hvilket gik ned senere paa Aaret, saaat der i September kun opnaaedes ca. 50 sh. fra Søderhamn, men sidst i Aaret steg dog Fragterne paany til, hvad de havde været i Begyndelsen. Fragterne fra Norge varierede fra 50 sh. til 58 sh. 6 d. pr. Std. Stenkulsfragterne fra England var først paa Aaret 14 sh. 6 d. pr. Ton à 2 240 lbs og ved dets Slutning ca. 12 sh.

Jernbanen fra Delagoa Bay til Transvaal er nu færdig, Jernbane fra Natal til Johannesburg er under Bygning og vil blive færdig antagelig i Løbet af 1895. Disse nye Baner vil konkurrere stærkt med Jernbanerne i Kapkolonien, der før næsten udelukkende har fragtet alt det Gods, der er indført til den rige Transvaalske Republik, især da Afstanden fra Natal til Guldelterne i Transvaal er kortere end Afstanden med Koloniens Baner, og Afstanden med Linien fra Delagoa Bay er endog kortere end den Natalske Linie, hvorfor det befrægtes, at den sidstnævnte Bane vil blive den fornemste og derved fradrage Kolonien en stor Indtægt. Sammenkomster mellem Delegerede fra de forskellige Jernbanestyrelser har dog fundet Sted og Befolkningen haaber at Sagen vil blive ordnet paa en for denne Stat fordelagtig Maade og Fragten delt mellem de tre Lande, hvilket jo vilde være bedre og mere besparende end den skjæbnesvangre Konkurrence, der jo ellers var at frygte.

Guldfelterne i den Transvaalske Republik viser sig næsten uudtømmelige og i Stedet for at, som man troede, Tilgangen paa Guld skulde gaa ned, tiltager den for hver Maaned og nye Gruber aabnes i flere Dele af Landet. Dette har, som man jo kunde forudse, trukket en Mængde Fremmede til Republikken, der i alt gaar frem med Stormskridt og i Fremtiden antagelig vil vise sig som den rigeste og mægtigste af de sydafrikanske Stater. Ogsaa i det nye af British South African Company beseirede Matabeleland og Mashonaland er Guld opdaget, hvilket ogsaa har lokket en Mængde Spekulanter og Kapitalister, der har anbragt store Kapitaler til

Oparbejdelse af Gruberne,* og det er mere end sandsynligt, at ogsaa disse Gruber vil blive ligesaa lønnende som de Transvaalske. Store Kvantiteter Træ anvendes ved Gruberne i Transvaal, hvoraf næsten alt er indført. Disse Trævarer er indtil Færdigbyggelsen af Delagoa Bay Linien, som nævnt, blevet fragtet gennem Kolonien (det Meste gennem Port Elisabeth og East London), men vil sandsynligvis nu den største Del deraf blive indført gennem Delagoa Bay, hvilket paa Grund af den kortere Afstand maa stille sig billigere: men hvad angaar Gruberne i Mashonalandet, vil de herfor nødvendige Grube- og andre Artikler blive indført via Beira, portugisisk Besiddelse paa Østkysten, der allerede har anlagt en Jernbane, som strækker sig ca. 90 Mil ind i Landet. Træ og andre Grubeartikler i Matabeleland vil antagelig blive forsendt paa Jernbaner i Kolonien til Mapeking i Bechuanaland og derfra transporteret med Oxevogne til Hovedstaden Buluwayo i Matabeleland.

Helbredstilstanden var i Aaret særdeles god.

Durban (Port Natal). (Vicekonsul Schjøth's Indberetning).

Almindelige Forhold e. De tre sidste Aar har ikke været meget tilfredsstillende for Natal, hvad Forretningsvirksomhed angaar. Efter de særdeles gunstige Aar 1889—91, da denne Koloni havde tilegnet sig en betydelig Del af Handelen med den, nu hurtigt fremadskridende sydafrikanske Republik (Transvaal) følte Tabet af denne Aabning næsten øieblikkelig, da det lykkedes Kapkolonien at afslutte en gunstig Traktat med Republiken angaaende Jernbaneanlæg til Johannesburg — Centralpunktet for Guldminerne, hvilket ogsaa strax blev sat i Arbejde og fuldført. Man har imidlertid nu Haab om, at Udsigterne vil forbedre sig her. Forløbne Aar fik Natal afsluttet en lignende Traktat, saagar paa bedre Vilkaar, og som Følge deraf vil vort Jernbanenet i Løbet af dette Aar forbindes med det øvrige i Sydafrika. Natals Hovedlinje fra Durban til Grænsebyen Charlestown, 304 eng. Mile, er allerede forlænget til Standerton i Transvaal, omtrent 45 Mile, og skal aabnes i Løbet af Februar. Resten, omtrent 90 Mile, er ogsaa vel fremskreden og antages at blive aabnet omkring September dette Aar.

En Sidelinie til Natals Stenkulsgruber i Dundee skal ogsaa forlænges i den nærmeste Fremtid til Vrijheid, i det sydøstlige Transvaal. En betydelig Udførsel af Uld finder Sted derfra, og denne Linie vil ogsaa fremskynde Udviklingen af de forskjellige Guldminer, opdagede der i den senere Tid. Med Stenkul i det nærmeste Naboskab, desforuden god Vandkraft og nær Kysten med forholdsvis billig Transport, skulde disse Miner kunne betale sig bedre, selv om Ertsen er mindre righoldig end i Minerne længere oppe i Landet. En af dem, Denny-Daltous, har allerede storartede Maskinerier og en Masse Erts færdig, og afventes Udfaldet med megen Interesse. Man lader til at have det bedste Haab og mange andre Companier der i Nærheden og paa Grænsen af Natal er færdige at begynde, saasnart Tilliden er styrket ved et godt Resultat fra denne Mine. Findes dette nu at være nogenlunde efter Forventning, vil der aabnes gode Udsigter for Natal.

Der er ogsaa under Forslag i Parlamentet at bygge smalsporede lette Jernbaner til forskjellige Distrikter, hvortil man hidtil kun har havt Adgang med de langsomme og kostbare Oxevogne for Befordring af Varer og Lan-

dets Produkter og saaledes næsten gjort det umuligt at benytte sig af noget Marked.

Af Industrier er der endnu ikke mange udviklede, men man begynder at indse, at der er en god Aabning i flere Retninger for Kapital og Erfaring forenet. En Fabrik for Buckskin og billige Uldvarer har arbeidet tilfredsstillende i nogle Aar og et Garveri producerer udmærkede Maskinremme og Læder for Skotøi, der bliver forarbejdet her i Durban. Materialet til de to forestaaende er jo blandt de betydeligere Udførselsartikler fra Kolonien. En Jernvarefabrik er paa Tale og bliver sandsynligvis sat igang før længe. Jernet; der findes her, er anseet for at være af meget god Kvalitet. Der er ogsaa nogle ikke ubetydelige Maskinværksteder som leverer Maskinerier for Guldminer etc.

Agerbrug er besat med Vanskeligheder. Formeget eller forlidet Regn — Locusts (Græshopper), der fortærer Grøden af mange Acres i et Par Timer og andre uberegnelige Omstændigheder er ikke lette at arbejde imod, men trods dette lader det til, at de ældre Kolonister har fundet det muligt at arbejde sig op til formuende Folk. Kvæg- og Faareavl synes at betale sig godt oppe i Landet 3—4000 Fod over Havet trods Sygdomme og Kaffirtyve. Ved Kysten, hvor der er betydeligt varmere, dyrkes mest Sukkerrør, The, Frugt osv. Frugt- og Træplantning idetheletaget er en særdeles fordelagtig Spekulation for smaa Capitalister, de første Par Aar er naturligvis ikke meget at regne paa, men derefter bringer hvert Aar en forhøiet Indtægt og med forholdsvis mindre Udlæg og Arbejde.

Af Produkter, dyrket i Kolonien, kommer først Mais (Kaffernes hovedsagelige Fødemiddel). Paa 46 573 Acres blev der avlet 198 817 Muids (à 180 Pund). Sukkerrør var plantet paa 15 034 Acres, hvilket udvirkedes til 18 969 Tons Sukker og 157 706 Gallons Rum. The, 2 210 Acres, bragte omtrent 700 000 Pund og Kaffe paa 358 Acres gav 28 254 Pund. Af Tobak blev der paa 532 Acres indhøstet 115 626 Pund. Frugt er plantet paa mere end 6 000 Acres med omtrent 4 000 Tons Udbytte. Desforuden dyrkes Hvede, Havre, Byg, Poteter, Bønner og Ærter, Arrowroot, Bomuld og Olie-nødder i temmelig store Qvaliteter.

Indførsel for 1894 beløb sig til £ 2 316 596 imod £ 2 236 738 i 1893. Dette kan imidlertid ikke ansees som en Forbedring, da Overskuddet er mere end udlignet ved en større Indførsel af Jernbanemateriel og andet for Regjeringen. Af Artikler, der muligens kunde have nogen Interesse for Skandinavien, deltager i ovenstaaende Beløb: Smør og Margarine 120 002 Pund, Værdi £ 7 526. Vinduesglas £ 3 189. Jern i Stænger 1 344 Tons, £ 8 776. Galvaniseret Jern 5 237 Tons, £ 58 714. Jerntraad for Gjærder £ 28 360. Staal £ 3 424. Fyrstikker 172 761 Gros, £ 10 296. Preserveret Kjød og Fisk 577 806 Pund, £ 17 490. Melk (kondenseret) 28 983 Kasser £ 27 703. Sæbe 29 017 Centner £ 24 741. Tjære og Beg £ 1 220. Planker 1 379 181 Cubikfod £ 66 524. Brædder 594 774 Cubikfod £ 28 871. Andre Trævarer (ikke Møbler) £ 14 470. Bomuldstæpper og Lagen for Kafferbrug 265 596 Par £ 28 643. Uldtæpper og Ringe for do. 176 776 Par £ 54 971. Med Hensyn til forangaaende bemærkes: Det meste Smør indført her for Øieblikket er dansk. Margarine mest fra Norge, og om Prisen for dette vel er lidt dyr for Durban, sælges temmelig store Qvantiteter oppe i Landet. I Vinduesglas har Belgien Fortrinnet. Svensk Stangjern

og Staal er meget godt anseet, om denne Bemærkning ogsaa indbefatter norsk, kan jeg ikke med Bestemthed sige, da dette saavel som de fleste skandinaviske Artikler for Størsteparten kommer gennem London. Galvaniseret Jern (corrugated) er en stor Artikel her, saavel som i de fleste nye Kolonier og burde have Opmærksomhed, tilligemed Jerntraad for Gjærder tjæret og galvaniseret, glat og tagget (barbed). De dertil hørende Jernposter — omtrent 6 Fod lange — er heller ikke uden Betydenhed. Ovne, Jerngryder, Plougjern, Spiger, Hestesko og Hesteskosøm kunde vistnok ogsaa leveres hjemmefra til Priser, der vilde modstaa Konkurrence. Fyrstikker er for største Delen svenske, norske forefindes, men sjelden. Præservede Fiskevarer finder god Afsætning, især norske, derimod er norske præservede Kjødvarer ikke meget søgte. Af denne Slags sælges næsten udelukkende amerikansk salt Kjød og Oxetunge i 1 og 2 Punds Tindaaser. I Melk har Schweizer, Engelsk og Tysk Herredømmet. Engelske Kolonier er yderlig konservative med Hensyn til bestemte Mærker og Fabrikater, men jeg tror i dette Tilfælde er det tildels berettiget, da iallefald et Par Forskibninger fra Norge slet ikke var tilfredsstillende. Sæbe indføres i Kvantiteter, men næsten udelukkende, hvad En gros Forretningen angaar, blaa og hvid marmoreret og gul i de billigste Qualiteter i Kasser 54 Pund Netto Vægt. Med Tjære holder Stockholm første Rang. Trævarer er neppe nødvendigt at omtale. Med Undtagelse af Par Ladninger af Planker fra Oregon for en Tid siden er udelukkende norske og svenske at forefinde for almindeligt Bygningsmateriel. Derimod forarbejdede Sager som Døre, Vinduer, Lister, billige Møbler etc. har hidtil været indført mest og i ganske betydelige Qvantiteter fra Amerika. Det skulde synes at Skandinavien burde være istand til at tilegne sig Størsteparten af denne Forretning. Hvad Qualitet angaar staar vore Produkter høit og Priserne, saavidt jeg kan erfare, taaler vel Sammenligning med de amerikanske. Man hører dog enkelte Klager over, at Fyldinger i Døre undertiden sammensættes af mindre Stykker, som i det varme Klima her efterhaanden trækker sig sammen og frembringer en hæslig Split; ogsaa at Fyldingerne burde forsynes med Lister (Mouldings). Uld- og Bomuldstæpper for Kaffirbrug er en stor Artikel og burde have Opmærksomhed. Træmasse og Fiskeguano skulde ogsaa kunne finde et Marked her.

Udførsel for det sidste Aar udgjorde £ 1 197 611 inclusive Guld £ 222 750. De betydeligste Gjenstande var Uld £ 460 388, Angorahaar £ 16 311, Sukker £ 75 629, Sølv-Malm £ 52 665, Stenkul £ 62 291, Huder £ 49 125, Garver-Bark £ 13 114 og Frugt £ 8 644. Hvad Uld, Angorahaar og Huder angaar, kunne disse ikke netop regnes som udelukkende Natalprodukter, da en stor Del kun passerer i Transit fra de indenlandske Republiker, ligesom Sølv-Malm, der kommer udelukkende fra Transvaal. Sukker derimod fremhæves ikke tilstrækkelig ved ovennævnte Tal, hvilke kun giver, hvad er udført tilsøs, hvorimod vistnok langt mere gaar til Indlandet. Stenkul lader til at ville spille en stor Rolle i Natals Fremtid. Der produceres nu omtrent 140 000 Tons aarlig, men dette vil sandsynligvis forøges i en betydelig Grad, naar Jernbaneforlængelsen bliver færdig og den derved antagelig forbedrede Forretningsvirksomhed bringer flere Dampskibe til Havnen. Allerede er Natal begyndt at blive betragtet som en fordelagtig Kulstation, engelske og tyske Krigsskibe stationerede paa Østkysten, ogsaa andre Dampskibe, efter at have løstet i Kaphavnene, kommer hid for Kul. En anden, omend mindre Udførselsartikel, er frisk

Frugt. I de sidste Aar har Frugtplantagerne taget et stort Opsving, især i Kystregionen, hvor nu omtrent 1000 Acres er plantet mere end i 1893. Det bedste Marked er for Øieblikket Kapkolonien, og derfra til Guldmarkerne, men Forskibninger er ogsaa sendt til England og med saavidt tilfredsstillende Resultat, at man kan forudse en ikke ubetydelig Forøgelse i denne Branche. I den nærmeste Fremtid vil Marmorgruberne i Umzimkulu, omtrent 60 engelske Mile syd for Durban, gjøre sig gjældende som Exportører. Der er uberegnelige Qvantiteter af den smukkeste Sten i alle Farver fra det reneste hvide til rosa, mørkt, grønt og rødt. Dette vil kanske komme Fartøier til gode; thi omend ikke virkelige Fragter vilde tilbyde sig for det første, muligens en Forretning kunde udvikles ved, at Marmor blev taget til en billigere Fragt og derved undgaa at købe Ballast.

Skibsfart.

	Indgaaende.				Udgaaende.			
	Damp.		Seil.		Damp.		Seil.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Engelske	407	611 953	20	8 349	408	615 351	18	8 236
Amerikanske . .			3	1 998			3	1 998
Østerrigske . . .			1	452			1	452
Danske			4	1 653			4	1 653
Franske			2	828			2	828
Tyske	20	29 119	11	6 045	19	27 730	8	4 019
Norsk-Svenske .			60	30 535			59	30 318
Portugisiske . . .	1	1 922			1	1 922		
Russiske			1	399			1	399

Af ovenstaaende vil sees, at under Afdelingen Seilskibe Norge og Sverige er de dominerende. Indtil for nogle Maaneder siden var Trælastfragterne saagodtsom udelukkende i norsk-svenske Hænder, men i den senere Tid har flere tyske Fartøier bragt Ladninger fra Østersøen. Der er uheldigvis for Øieblikket ingen Udfragter herfra. I Fremtiden vil sandsynligvis Fartøier blive søgt for Kulfragter, af hvilke der hidtil har tilbudt sig nogle faa, men neppe værd at tale om. Undertiden findes Fragter fra Australien og Calcutta tilbage hertil, og disse lader til at betale sig, da flere har kommet ind i en næsten regelmæssig Trafik dermed. Transport af Coolies fra Indien og tilbage for Regjeringens Regning gives delvis Beskjæftigelse for et Dampskibsselskab; men jeg tror neppe, det vilde være af nogen Nytte for skandinaviske Rhederier, da det ikke vilde betale sig at holde 2—3 Dampskibe af omtrent 2000 Tons Drægtighed for dette alene. Der er vistnok ogsaa Ladning at faa desforuden, saavel hertil som til Kaphavnene, men jeg maa antage, at Resultatet ikke kan have været tilfredsstillende, da Regjeringen har forhøiet sidste Aars Passagerpris £ 5 7 sh. 6 d. til £ 6 7 sh. 6 d. for hver Person.

Dampskibslinier, der besørger Vare- og Passagertrafikken til og fra Natal er Union Steam Ship Co. fra Southampton, Castle Mail Packet Co. og Colonial Steam Navigation Co., begge fra London, Clan Line fra Glasgow og Liverpool — alle disse anløber Kaphavnene. King & Sons og

I. T. Rennie & Sons er direkte Linier fra London til Natal og die deutsche Ost Afrika Line gaar fra Hamburg gjennem Middelhavet og Suezkanalen anløbende alle Pladse fra Østkysten af Afrika. Der er ogsaa en regelmæssig Linie fra New York via Kap hertil.

Havneanlæg. De ydre Arbeider med Forlængelsen af begge Pierne er foreløbig indstillede, da Resultaterne ikke viste sig at være saa tilfredsstillende, som man havde ventet. Derimod er der bestilt en ny Sandpumpe, betydelig større og stærkere end de to nu anvendte, til at holde aaben en Kanal gjennem Barren. Ved Pierforlængelsen opnaaede man tildels en bedre Dybde, men i anden Retning og vanskelig at navigere, derimod naar Sandpumpen har kunnet arbeide nogenlunde uforstyrret, har den brukt igjennem Barren i en ret Linie, saa man uden Fare kunde bringe inde de længste Fartøier. Gjennemsnitsdybden har været i de sidste 5 Aar: 1890 10' 1", 1891 10' 9", 1892 13' 8 1/2", 1893 13' 4", 1894 11' 10 3/4".

Ovenstaaende Tal nævnes ved Ebbetid, Flodtiden giver 4—6 Fod mere. Af de i forløbne Aar ankomne Fartøier nemlig:

	Dampskibe.		Seilskibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
blev indbragte i Havnen og kunde losse	428	642 994	102	50 259
ved Kaien	222	244 702	100	48 905
som ikke kunde passere over Barren	206	398 292	2	1 354

de sidste bestaaende hovedsagelig af de 4—7 000 Tons Postdampskibe fra England.

Toldvæsen. Tolden i Natal er betydelig lavere end i Kapkolonien og de indenlandske Republikker, og trods den trykkende Periode Kolonien har gennemgaaet i de sidste 3—4 Aar, har Regjeringen ikke anset det nødvendigt at foreslaa nogen Forhøielse, tvertimod, Transittolden til de indre Stater er for flere Artiklers Vedkommende endog betydelig nedsatte, idet nu alt gaar for 5 % paa Værdien og for enkelte Artikler billigere. Det høiest beskattede er Spirituosaer 9 sh. pr. Gallon, Vin, Champagne 5 sh., Rødvín 1 sh. 6 d, andre Vine 4 sh. og Øl 9 d, alt pr. Gallon. Cigarer 4 sh. pr. Pund, Cigaretter og Røgtobak 2 sh., uforarbejdet Tobak 6 d pr. Pund. Derefter kommer Artikler for Kaffirbrug, bestaaende af Uld- og Bomuldstæpper, der betaler 15 % paa Værdien. Fyrstikker 1 sh. pr. Gros (ikke over 100 Stikker i hver Æske). Smør og Margarine 3 d pr. Pund. Flesk, Skinke, preserveret Kjød, Fisk, Frugt, Grønsager, Confecter etc. 2 d pr. Pund. Geværer £ 1.00 pr. Løb, Pistoler og Revolvere 5 l d. Med enkelte Undtagelser er alle andre Varer 5 pCt. paa Værdien. Frit er Gjærdemateriel, Guano, Maskinerier, trykte Bøger og Musik, Jern, Staal, Kobber og Tin i Stænger og Plader, Trykpapir og alt til Bogtrykkeri henhørende, Jernbane- og Sporvognmateriel m. m.

A f B a n k e r er nu 4 repræsenteret i Natal:

	Subskriberet Kapital.	Indbetalt Kapital.	Reserve- fond.
Standard Bank of South Africa Ltd. med 7 Filialer i Natal. London, Kontor: 10 Clements Lane, Lombard Street E. C.	£ 4 000 000	£ 1 000 000	£ 680 000
Bank of Africa Ltd. med 3 Filialer i Natal. London, Kontor: 113 Can- non Street E. C.	£ 750 000	£ 250 000	£ 135 000
African Banking Corporation Ltd. Kun repræsenteret i Durban. London, Kontor: 43/46 Threadneedle Street E. C.	£ 595 290	£ 297 645	—
Natal Bank Ltd. med 5 Fi- lialer i Natal. London, Kontor: 156/7 Leadenhall Street E. C.	£ 878 110	£ 284 237	£ 45 000

B e f o l k n i n g. Sidste Folketælling for hele Kolonien udviste:

	Europæere.	Kaffere.	Indier.
	43 742	475 992	41 208
deraf var i Durban. . . .	13 993	6 862	5 898
— - Pietermoritzburg.	9 986	4 969	2 545

Det maa synes besynderligt, at med et saadant Antal af Kaffere der skal være Mangel paa Arbeidskraft her i Kolonien, men dette er dog virkeligt Tilfælde. De indfødte Sorte lever i en aldeles primitiv Tilstand, deres Nødvendigheder er ikke mange og nogle faa Maaneders Arbeide er tilstrækkelig til at forsørge dem for Resten af Aaret. Med Undtagelse af de forholdsvis faa, der paa Missionsstationerne og ellers er opdragne til Haandværkere og anden nyttig Beskæftigelse og enkelte, som driver Agerbrug i en lidt større Maalestok end netop for deres eget Behov, er de fleste dovne og ligegyldige. Med den forøgede Virksomhed ved Guldminerne trænges naturligvis der ogsaa mere Arbeidskraft (det er anslaaet, at der for Øieblikket anvendes omtrent 50 000 Kaffere paa Witwatersandguldminerne alene), og naar almindelige Kaffere kan opnaa £ 4—5 pr. Maaned, er det jo ikke at forundre sig over, at af de faa, der har Lyst til Arbeide, en stor Del gaar derhen. Klimatet er næsten for varmt for Europæere, ialfald om Sommeren, at udføre haardt Arbeide, og af Indiere er de fleste indførte under Engagement for en længere Tid, og naar denne er udløben begynder de, der ikke gaar tilbage til deres Hjem, i Almindelighed enten med Jordbrug eller Handelsforretning for deres egen Regning, og i begge Retninger bliver de slemme Konkurrenter for hvide Kolonister. Men om der end er Mangel paa den Slags Arbeidskraft — for alle andre Stillinger er der Overflod, og kan man ialfald for Øieblikket ikke tilraade nogen at komme hertil, der ikke har Kapital eller godt Tilhold hos Venner og Be-

kjendte allerede i Stilling her. Haandværkere, der forstaar sit Fag vel, er kanske en Undtagelse og vilde i Almindelighed finde Arbeide.

Missionsvæsen. Siden 1843 og navnlig siden 1850, da afdøde Biskop Schreuder fik Adgang til Zululand, har der været vedligeholdt en norsk Missionsvirksomhed i Sydafrika. De fire første Udsendinger, som var H. P. S. Schreuder, O. C. Oftebro, L. Larsen og T. Udland, er nu døde.

Fra 1850 til 1879, da Krigen brød ud mellem Zulufolket og Englænderne, havde den norske Missionsvirksomhed efterhaanden voxet sig større, saa at det norske Missionselskab ved det Tidspunkt (1879) havde 10 Stationer paa forskjellige Steder i Landet. Disse Stationer var af Zulukongerne overdragne til nævnte Selskabs Repræsentanter. Paa disse Stationer virkede dengang 7 ordinerede og 5 ikke ordinerede Missionærer. Da den hedenske despotiske Styrelse ikke tillod Religionsfrihed, var dog deres Tal, som i Tiden før Zulukrigen vovede virkelig at gaa over til Kristendommen, ikke saa stort. Under Krigen blev Missionsstationernes Huse for det meste nedbrændte. Englænderne omdannede en af disse til Fæstning, og da Zuluerne mærkede, at Missionsstationerne kunde bruges paa den Maade, ødelagde de dem.

Fra 1880 (da Freden igjen var oprettet) indtil den nuværende Tid har Missionsarbeidet, trods Forstyrrelse nu og da ved mere lokale Stemmestridigheder og Oprørsudbrud, gjort gode Fremskridt. Stationerne er næsten alle gjenopbyggede og nye saadanne er komne til. Det norske Missionsselskab har fortiden i Zululand og Natal 12 Hovedstationer med mange smaa Bistationer rundt omkring de første. Antallet af indfødte Kristne tilhørende Zulufolket og boende ved det norske Missionsselskabs Station, udgjør omtrent 1 200. Mange af disse benyttes som Evangelister og Skolelærere blandt sine egne. Paa alle Hovedstationer og ved nogle Bistationer findes nu Børneskoler, hvor de Sorte lærer Religion, Læsning, Skrivning og lidt Regning, omtrent i samme Udstrækning, som det var Tilfældet ved de norske Almueskoler i Midten af indeværende Aarhundrede.

Dette er dog kun, hvad der ved Statistikens Hjælp kan paavises. Missionærernes Indflydelse og Paavirkning blandt de indfødte Racer gaar adskilligt videre, som blandt andet vistes ved et Kirkemøde i England under Ærkebiskoppen af Canterbury, hvor Biskoppen af Lebombo (i Østafrika) i sin Tale sagde, „at da han var i Zululand, bad Høvdingerne bestandig om kristne Lærere, og dette var Resultatet af den Sæd, der var saaet af de Norske for 60 Aar siden“.

Der findes ikke saa lidet norsk Eiendom paa de ovennævnte Stationer. Kostbar som Husbygningen er i dette Land, maa Værdien af Vaaningshuse, Skolehuse og Kirker paa flere Steder anslaaes til £ 800 à £ 1 000. Et Par Stationer, hvoraf den ene har et Seminarium til Uddannelse af indfødte Lærere og den anden en Industriskole til Oplærelse i Haandværk, koster vistnok, hvad Husbygninger angaar, henimod £ 3 000. Enkelte af Missionselskabets Stationer, der ligger enten i Natal eller (hvad der er Tilfælde med en af dem) i den sydafrikanske Republik, er sikrede ved retsgyldige Skjødebreve; men for flere Steders Vedkommende er endnu ingen retslig Sikkerhed tilveiebragt. Stationerne beholdtes, som allerede paapeget, i Zululandets barbariske Tid, da der endnu ikke var Tale om skrevne Dokumenter, og siden Landet kom under engelsk Styrelse er heller ingen fast Ordning kommen istand. Det vilde visselig være af Betydning, om de forenede Rigers Diplomati kunde se sig istand til ved venskabelige Forestillinger

hos britiske Autoriteter at støtte Missionsselskabets berettigede Krav med Hensyn til disse gamle Stationer, hvor baade Arbeide og Midler er anvendt til Fordel for den oprindelige Befolkning.

I de sidste Aar har ogsaa det norske Missionsselskab ansat en ordineret Missionsprest i Durban, hvor han foruden hans egentlige Missionsarbeide, tillige virker blandt de i denne opvoxende By boende Skandinaver og de mange Sømænd, som ankommer hertil.

Bortset fra det norske Missionsselskab, hvis Gjerning jo er baaret af det norske lutherske Kirkefolk, virker her ogsaa en anden norsk kirkelig Mission. Brødrene N. og H. Astrup fortsætter med det Arbeide som Biskop Schreuder paabegyndte, efterat han var udtraadt af det norske Missions-selskabs Tjeneste. Denne sidstnævnte Mission virker navnlig paa 3 Stationer i Natal og Zululand. De indfødte Kristne, boende paa disse tre Steder, antages at være i Antal 4 à 500.

Siden 1876 har den svenske Kirkes Mission vedligeholdt en Virksomhed blandt Hedningerne, først blot i Natal, men senere ogsaa i Zululand. Denne svenske Mission besidder 6 Stationer, paa disse virker tre ordinerede Missionsprester og et Par ordinerede Missionærer. Ved en af dem, kaldet Oscarsborg, er oprettet et stort Pigeinstitut for indfødte Zulukvinder, og nævnte Anstalt bestyres af en udmærket Dame, Baronesse Hedvig Posse, som, trods sin høie Samfundsstilling, med Iver søger at opbjælpe de sorte Zulupiger. Forresten virker den svenske Mission ligesom den norske ved kirkelig Evangelieforkyndelse og ved Skoler.

Da den svenske Mission her i Sydafrika har optaget sin Gjerning saameget senere end den norske, og da den svenske Kirkemissions Stationer udelukkende ligger indenfor saadanne Distrikter, hvor Retsforholdene er ordnede, ligesom jo ogsaa denne Missions Stationer oprindelig er kjøbt (ikke givne af indfødte Konger til noget Selskab) er, saavidt bekjendt, den svenske Missions velbebyggede Stationer fuldkommen sikrede i retslig Henseende, d. v. s. denne Mission har det samme retslige Hold paa sin Eien-dom, som enhver anden Godsbesidder her i Kolonien har.

Forresten har aldrig, hverken de norske eller de svenske Missionærer i Sydafrika foraarsaget Diplomater eller Konsuler noget Bryderi. Missionærerne har ved Forsigtighed og Takt altid søgt at undgaa Vanskeligheder. Selv under Zulukrigens Rædselstider søgte de at hjælpe sig selv saa godt de formaaede, eller de indhentede i det Høieste Raad hos Koloniens engelske Autoriteter. Der er selvfølgelig megen Meningsforskjel angaaende den kristne Kirkes Missionsarbeide, men det er da heller ikke Meningen her at ville drøfte Missionsgjerningens Berettigelse eller Ikkeberettigelse. Det skal dog siges, at baade de svenske og de norske Missionsarbeidere har i Sydafrika vundet Agtelse hos alle, som har lært dem og deres Gjerning at kjende og som har besiddet Betingelserne for at kunne bedømme dem, og endelig maa tilføies, at disse Missionærer ikke har bidraget saa lidet til at gjøre de skandinaviske Folk baade kjendte og respekterede her i Kolonien.

Norsk Indvandring. I 1882 udvandrede fra Norge til Natal noget over 30 Familier. De fleste kom fra Aalesund og Landdistrikterne deromkring. Koloniens Regjering ønskede at gjøre et Forsøg med norske Emigranter, eftersom disse har erhvervet sig et godt Ord paa Grund af den Dygtighed, de havde udvist under Rydningen og Bebyggelsen af nye Landskaber i Amerika. Emigranterne fik fri Overreise med engelsk Damp-

skib. Land anvistes dem i Alfred County, i den sydlige Del af Kolonien paa Sydsiden af en Flod kaldet Umzimkulu, hvor der var opmaalt en hel Del Jordlodder, hver paa 100 Acres og betalbare i 10 Aar. Da der var flere Lodder end Emigranter kunde en Mand erholde mere end en Lod. Regjeringen gjorde alt, hvad man med Billighed kunde vente for at hjælpe de nyankomne under Emigrantlivets første Vanskeligheder, men det viste sig dog snart, at Afrika ikke var det herlige Land, som Emigranterne havde tænkt. Skuffelser oplevedes, den ené efter den anden: de begyndte at plante, men Solen opbrændte og Aberne opspiste Frugterne af deres haarde Arbeide. De Penge, som de havde medbragt fra Norge, var snart opbrugte, alt, der skulde kjøbes i Kolonien, stod i høi Pris. Kvæg og Heste, som de søgte at anskaffe sig, døde for dem. Flere af disse Uheld var simpelthen en Følge af Ubekjendtskab med Klimatet og Landets eiendommelige Forholde. Det værste var dog, at der ikke i rimelig Nærhed fandtes noget Marked for de Produkter, som Emigranterne efterhaanden udvandt af Jordlodderne. Her var ingen Fjorde, ingen Baade, — Transportmidlet var Oxevognen, men den er et kostbart Transportredskab og det vilde koste mere at bringe Produkterne fra Umzimkulu til Durban f. Ex. end Producenterne kunde opnaa for sine Varer der.

Imidlertid aabnedes en Udvei, som ingen havde tænkt paa. I Aarene fra 1886 fremover, da de betydelige Guldmarker i Transvaal opdagedes, strømmede dertil Folk fra alle Kanter. Ved Guldminerne var i hine Tider Lønningerne for arbejdsdygtige Mænd meget høie, man behøvede ikke at være nogen udmærket Haandværker for at kunne fortjene 20 Pund Strl. om Maaneden. Flere af vore norske Emigranter reiste dertil, dog ikke med Familier, og under saadanne Forholde gjorde de ædruelige og sparsommelige Nordmænd gode Forretninger. Efter et Aars Forløb, stundom to, drog de med fyldte Lommer tilbage til sine Hjem ved Umzimkulu, hvor de efterladte Kvinder med Kafferarbeidernes Hjælp havde søgt at holde Stillingen. Nu byggedes gode Huse og Jordstykkerne udbedredes. I den senere Tid er jo ikke Lønningerne ved Minerne saa høie, alligevel besøges de flittig, navnlig af yngre Mænd fra den norske Koloni. Ihvorvel en Del af Emigranterne er flyttede bort fra det her omtalte Distrikt og har nedsat sig paa andre Steder i Natal, findes der alligevel for Tiden omtrent 40 Familier ved Umzimkulu; Befolkningen har nemlig ikke forøget sig lidet.

Vanskeligheden foranlediget ved Mangel paa Marked for Varerne er endnu forhaanden, dog vil det i den nærmeste Tid blive bedre. Der skal nu bygges en Jernbane, der vil naa fra Durban omtrent halvveis til Umzimkulu ca. 40 engelske Mil.

I det Hele maa det siges, at de norske Emigranter har klaret sig godt og at, for fleres Vedkommende, den økonomiske Stilling nu er bedre, end den efter alle rimelige Udsigter nogensinde vilde være bleven, om de havde forblevet at leve i Hjemlandet. Enkelte har kjøbt Eiendomme udenfor det gamle Settlement. Emigranternes Avling bestaar mest af Mais og Frugt, dog findes ogsaa smaa Kaffeplantager der.

A. Ohlsson.

Lissabon.

Aarsberetning dateret 15de Juli 1895.

Skibsfarten 1894.

Norske Skibe.		Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. £
		Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
								Ant.	Ton.	
I. Ankomne:										
Fra Norge til Hovedsta- tionen	34	11 693	1	505	35	12 198	-	-	3 415	
” Norge til Vicekon- sulatsstationerne . .	44	15 490	1	953	45	16 443	-	-	7 142	
” Sverige til Hovedsta- tionen	2	574	-	-	2	574	-	-	525	
” Sverige til Vicekon- sulsstationerne . . .	2	603	-	-	2	603	-	-	480	
” andre Lande til Ho- vedstationen	70	27 609	15	6 116	85	33 725	-	-	18 263	
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	27	10 809	61	21 607	88	32 416	-	-	5 547	
Ialt	179	66 778	78	29 181	257	95 959	186	71 450	35 372	
II. Afgaaede:										
Til Norge fra Hovedsta- tionen	21	7 272	-	-	21	7 272	-	-	4 655	
” Norge fra Vicekon- sulsstationerne . . .	23	8 400	-	-	23	8 400	-	-	4 438	
” Sverige fra Hoved- stationen	4	1 581	-	-	4	1 581	-	-	500	
” Sverige fra Vicekon- sulsstationerne . . .	17	5 396	-	-	17	5 396	-	-	3 310	
” andre Lande fra Ho- vedstationen	28	8 522	67	27 687	95	36 209	-	-	5 375	
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	27	10 836	66	23 976	93	34 812	-	-	6 321	
Ialt	120	42 007	133	51 663	253	93 670	185	90 797	24 599	

Af de Skibe, der opgives som afgaaede i Ballast, er en Del afgaaet til Setubal med Ballast af Salt — Del af Last for der at komplettere Lasten, og følgelig er disse Skibe, der i Virkeligheden kun under en Reise i Portugal har lastet Salt, blevet optaget 2 Gange, først i Ballast og siden med Last.

Af svenske Skibe ankom 72, dr. 37 273 Tons.

Erlagte Konsulatsafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Reis 591 720, ved Vicekonsulsstationerne R. 680 795, hvoraf tilfaldt Generalkonsulen 340 395. Af svenske Skibe ved Hovedstationen R. 206 085, ved Vicekonsulsstationerne R. 246 180, hvoraf tilfaldt Generalkonsulen R. 123 990. Ialt tilfaldt Generalkonsulen R. 1 261 290. Expeditionsafgifter af norske Exp. R. 13 225, af svenske R. 4 700.

Fragtfortjenesterne i 1894 var for Varer indført i norske Skibe £ 24 520 i Dampskibe og £ 10 852 i Seilskibe, og for udførte Varer: i Dampskibe £ 15 855 og i Seilskibe £ 8 744.

Den norske Skibsfart paa Distriktet udgjorde i 1891 269, dr. 83 973 Tons, 1892 237, 78 349 Tons, 1893 241, 92 551 Tons, 1894 257, 95 959 Tons.

Skibsfarten stiller sig saaledes for 1894 i Lighed med den i 1893, hvilket er saameget mere værd at bemærke, som de forenede Rigers Export og Import paa Portugal er aftaget. Forklaringen er at søge deri, at et større Antal norske Dampskibe paa 250—350 Tons Drægtighed har havt regelmæssige Fragter mellem Portugal og Holland med Salt, mellem England og Portugal med Stenkul og fra Spanien med Vine.

Den finansielle Krise, hvorunder Portugal har lidt siden 1891 og som ikke er forbedret i 1894, samt den slette Kornhøst i 1893 og de politiske Misforhold mellem Portugal og Brasilien, der betydelig har hemmet Handelen mellem de to Lande, har i høj Grad bidraget til endnu mere at forværre Landets økonomiske Stilling. Disse Forhold har medført, at yderligere Stagnation i Handelen er indtraadt, og at den i 1893 begyndte livligere Udvikling af Forretningerne atter gik tilbage. Importen til Portugal er derfor i Aaret aftaget undtagen af Klipfisk, som i høj Grad er forøget, hvilket tydelig vidner om Landets Armod.

Ogsaa de forenede Rigers Export til Portugal var i Aaret mindre end i 1893. Dette ugunstige Forhold kan dog ikke tilskrives den nye Told-tarif af 1892, som ikke har havt synderlig Indflydelse paa de forenede Rigers Handel paa Portugal. Denne Tarif er nu underkastet en Revision, hvori ikke forekommer nogen yderligere Forhøjelse af Tolden paa Artikler, der skal kunne exporteres fra de forenede Riger til Portugal, undtagen Klipfisk, hvorpaa Tolden foreslaaes forhøiet fra 39 til 40 Reis pr. Kilo.

Agioen paa £ varierede i 1894 mellem 23 og 25 pCt.

Klipfisk. Importen af Klipfisk til Portugal var i 1894 usædvanlig stor, især fra Norge, hvorfra den paa mange Aar, maaske aldrig, har været saa stor som i dette Aar. Nedenstaaende Sammenligning mellem de sidste 4 Aars Import viser den norske Exports Tilvæxt i de sidste 2 Aar.

	1891.	1892.	1893.	1894.
Fra alle Lange tilsammen Tons	19 568	19 562	21 114	22 482
„ Norge „	7 879	6 620	9 910	12 108

Middelprisen i Lissabon paa norsk Klipfisk kan antages at have varieret mellem 9 000 og 11 000 Reis for 60 Kilo fortoldet Vare og i Oporto mellem 7 200 og 10 200 Reis pr. ditto. Ogsaa i 1894 indførtes med tyske Dampskibe ca. 2 500 Tons norsk Klipfisk.

Trævarer. Da Importen i 1893 var usædvanlig stor og ved Aarets Slutning et betydeligt Forraad af Trævarer havdes paa Oplag, var det at forudse, at Importen deraf i 1894 vilde aftage, som det fremgaar af følgende Sammenligning.

Til Portugal indførtes i 1893:

		I alt:		Deraf fra Norge og Sverige:	
		1893.	1894.	1893.	1894.
Bjelker	cmtr.	17 034	12 507	4 865	3 217
Planker	"	5 937	5 042	4 991	1 623
Sagede Bord	"	42 746	32 149	32 257	23 244

Ogsaa iaar har de forenede Riger beholdt første Plads blandt de Lande, der exporterer disse Varer.

Jern og Staal. Importen fra de forenede Riger af alslags Jern, som Stangjern, Jernplader etc. var

		I alt:		Deraf fra Norge og Sverige:	
		1893.	1894.	1893.	1894.
Jern	Tons	41 943	38 954	4 407	3 267
Staal	"	1 773	1 685	132	159

Træmasse. Allerede i foregaaende Rapport anførtes, at den direkte Indførsel af Træmasse fra de forenede Riger aftager hvert Aar, hvilket ogsaa var Tilfældet i 1814. Til Portugal indførtes:

		1891.	1892	1893.	1894.
Fra alle Lande tilsammen	Tons	993	887	1 183	1 363
" Norge og Sverige	"	389	287	237	186

Heraf fremgaar at, hvis ikke den direkte Indførsel tiltager i de nærmeste Aar, vil den efterhaanden ganske ophøre. Nogen gyldig Grund hertil kan neppe foreligge, især for en Vare som denne, der her i Landet aarlig finder større Afsætning, og hvori de forenede Riger med Lethed burde kunne konkurrere med andre Lande saavel i Pris som Kvalitet.

Is. I 1894 indførtes til Portugal ikke Is. Det eneste Ølbryggeri i Lissabon, der i hele Distriktet importerer en Ladning norsk Is, tilbaged kaldte i Aaret en allerede gjort Bestilling paa Grund af en Avisartikel, der advarede mod al Import af naturlig Is under Paaskud af, at den skulde være usund.

Salt. Skjønt Aarets Salthøst var meget bedre og rigere end i 1893, var dog Exporten af denne Vare i 1894 mindre end i 1893, ogsaa til de forenede Riger. Det billigere Middelhavssalt vedbliver stærkt at konkurrere med det portugisiske. Priserne paa Salt i Setubal var i hele Aaret fast til 1 400 Reis pr. Moi frit langs Siden af Fartøiet.

Portugals Export af Salt var

		1893.	1894.
Til alle Lande tilsammen	Tons	168 055	150 855
" Norge og Sverige	"	64 583	48 176

Vin. Vinhøsten 1894 var i Forhold til den i 1893 ganske god, saavel i Kvalitet som Kvantitet. Exporten til de forenede Riger er i de to sidste Aar betydelig tiltaget, som fremgaar af følgende Sammenligning:

	Til alle Lande tilsammen.		Til Norge og Sverige.	
	1893.	1894.	1893.	1894.
Hvide og røde lettere				
Vine Dltr.	4 882 848	3 479 145	829	1 236
Madeira "	196 211	200 651	208	256
Portvine "	2 592 856	2 410 857	17 910	47 355

Kork. Exporten var i Aaret ubetydelig mindre end i 1893 og udgjorde

		1893.	1894.
Til alle Lande tilsammen	Tons	22 656	22 558
„ Norge og Sverige	„	1 292	1 000

Fragterne var i Aaret meget lave, som fremgaar af følgende Noteringer: Salt fra Lissabon

Til Trondhjem	1 Kr. pr. 140 Liter
„ Stavanger	80—85 Øre - „ —
„ Christiansund	90—95 „ - „ —
„ Gøteborg	50—60 „ - Hektoltr.
„ Vlaardingen	6 sh. 6 d.—7 sh. 9 d. pr. Ton.
Kork „ Libau	50 sh. - „
„ „ Stockholm	50 sh. - „

Salt fra Setubal

Til Sverige	60—77 Øre pr. Hektoltr.
„ Norge	70 Øre—1 Kr. pr. 140 Ltr.
„ Danmark	Kr. 1.25—1.30 - dansk Tønde
„ Finland	Finske Mrk. 1.10 pr. finsk „
„ Holland	7 sh.—7 sh. 6 d. pr. Ton
„ Skotland	7 sh. 6 d.—8 sh. - „

Paa norske Skibe paamønstreredes 18 og afmønstreredes 14 Mand.

I 1894 herjede i Lissabon i nogle Uger temmelig stærkt en saakaldt Kolerine-Epidemi, der først befrygtedes at være en mild Kolera, hvilket snart viste sig ikke at være Tilfældet, da der ikke forekom noget Tilfælde med dødeligt Udfald.

Generalkonsulatets Kontorlokale er Campo das Cebolas 43, aabent alle Hverdage fra 9—3.

A. Cronhielm.

Indhold. **Buenos Ayres** S. 539. — **Kapstaden** S. 548. — **Lissabon** S. 561. — **Shanghai** S. 533.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1894 m. M.,

No. 12.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1895.

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

Bilbao.

Skibsfarten 1894.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Brutto- fragter. Kr.
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.				
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	
I. Ankomne.											
fra Norge til Hovedstationen	4	739	59	21 213	—	—	—	—	63	21 952	189 273
- Norge til Vicekonsulstationerne . .	4	693	88	33 508	—	—	—	—	92	34 201	185 129
- andre Lande til Hovedstationen .	3	1 645	12	10 586	—	—	40	32 332	55	44 563	118 835
- andre Lande til Vicekonsulstationerne	9	3 986	42	18 334	—	—	4	1 655	55	23 975	118 096
Tilsammen	20	7 063	201	83 641	—	—	44	33 987	265	124 691	611 333
II. Afgaaede.											
til Norge fra Hovedstationen	—	—	—	—	6	2 332	2	498	8	2 830	—
- Norge fra Vicekonsulstationerne . .	—	—	—	—	5	1 502	—	—	5	1 502	—
- andre Lande fra Hovedstationen .	—	—	107	62 973	1	52	2	660	110	63 685	430 843
- andre Lande fra Vicekonsulstationerne	—	—	126	49 569	7	2 970	8	3 928	141	56 467	12 165
Tilsammen	—	—	233	112 542	19	6 856	12	5 086	264	124 484	443 008

I 1894 ankom til Distriktet 18 svenske Fartøier, drægtig tilsammen 7 896 Tons.

Desuden anløb 3 norske Skibe, drægtig 954 Tons, Distriktets Havne for at reparere Skade eller indhente Ordre. Intet svensk Fartøi ankom i dette Øiemed.

Erlagte Konsulatafgifter.

Ved Hovedstationen.				Ved Vicekonsulsstationerne.		Ialt tilfaldt Konsulen eller Konsulskassen.	
				Ialt erlagt.	Heraf tilfaldt Konsulen eller Konsulskassen.		
	Pes.	Cts.		Pes.	Cts.	Pes.	Cts.
Af svenske Fartøier . .	251	30		398	75	199	38
- norske " . .	5 147	22		3 582	07	1 791	03
Summa Pes.	5 398	52		3 980	82	1 990	41
						7 388	93

Expeditionsgebyrer.

Ved Hovedstationen.		Ialt erlagt.		Ialt tilfaldt Konsulskassen.	
		Pes.	Cts.	Pes.	Cts.
For svenske Expeditioner .		16	80	13	44
" norske —		460	80	368	64
Summa Pes.		477	60	382	08

Aarsberetning dateret 10de Juli 1895.

Den norske Skibsfart fordelte sig paa Distriktets Havne som følger:

Ankomne Fartøier:

	1893.		1894.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Bilbao	90	46 294	118	66 515
Coruna	14	6 823	12	4 305
Ferrol	—	—	2	1 192
Gijon	12	5 362	7	3 181
Pasajes	105	47 142	56	23 359
San Sebastian	5	1 221	7	1 658
Santander	47	16 248	38	16 452
Vigo	26	9 683	25	8 129
Tilsammen	299	132 773	265	124 691

Sammenlignet med 1893 udviser altsaa det sidst forløbne Aar en Nedgang baade i de norske Skibes Antal og Drægtighed. Hvad Tonnagen angaar, saa er denne Formindskelse kun tilsyneladende, naar man tager i Betragtning, at de enkelte Dampskibes Nettodrægtighed er blevet betydelig mindre ved Indførelse af de nye Maalingsregler. Nedgangen i Antal falder især paa Pasajes og skyldes den formindskede Vinexport. Derimod indtager Hovedstationen nu, baade med Hensyn til Skibenes Antal og Drægtighed den første Plads i den norske Skibsfart paa Nordspaniens Havne. Den har nemlig faaet en Tilvæxt af ikke mindre end 28 Fartøier og 20 221 Tons. Forøget Anvendelse af norsk Tonnage i Jernmallexporten er den vigtigste Aarsag hertil.

Skibsfarten paa Bilbao var som følger:

1894.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Total.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Storbritanien	10	1 692	1 665	2 225 604	1 675	2 227 296
Spanien	504	13 547	1 459	609 231	1 973	622 778
Frankrige	2	214	294	181 129	296	181 343
Tyskland	—	—	130	94 563	130	94 563
Norge	7	2 384	111	64 131	118	66 515
Holland	—	—	62	63 385	62	63 385
Belgien	—	—	45	44 855	45	44 855
Sverige	—	—	3	2 849	3	2 849
Danmark	10	1 050	3	630	13	1 680
Østerrige	—	—	1	1 207	1	1 207
Italien	3	1 182	—	—	3	1 182
Rusland	1	354	—	—	1	354
Portugal	2	170	—	—	2	170
Tilammen	539	20 593	3 783	3 287 584	4 322	3 308 177

1885.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Total.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Storbritanien	30	6 610	1 665	1 754 931	1 695	1 761 541
Spanien	967	29 365	729	264 633	1 696	293 998
Frankrige	21	3 043	375	253 411	396	256 454
Tyskland	3	336	101	74 796	104	75 132
Holland	1	67	80	64 608	81	64 675
Belgien	—	—	40	27 391	40	27 391
Norge	14	4 274	51	17 873	65	22 147
Sverige	2	486	6	2 556	8	3 042
Danmark	7	602	3	254	10	856
Forenede Stater	4	2 546	—	—	4	2 546
Italien	2	683	—	—	2	683
Østerrige	1	479	—	—	1	479
Rusland	1	629	—	—	1	629
Tilsammen	1 053	49 120	3 050	2 460 453	4 103	2 509 573

Til Sammenligning hidsættes Opgave over den totale Skibsfart:

	Antal.	Drægtighed.		Antal.	Drægtighed.
1893	3 949	3 198 843	1881	4 580	2 261 395
1890	4 363	2 439 623	1876	2 200	368 233
1887	4 333	3 289 759	1860	512	47 570
1884	3 704	2 012 481			

Man behøver kun at kaste et Blik paa ovenstaaende Tabel for at danne sig et Begreb om Bilbaos uhyre Fremgang som Havn i Løbet af de sidste 20 à 30 Aar. Siden 1876 har Tonnagen fordoblet sig mere end 9 Gange. Og-saa i det sidst forløbne Aar har baade Fartøiernes Drægtighed og Antal steget. Bilbao hævder fremdeles sin Rang som Spaniens første Havn, og for engelske Fartøiers Vedkommende staar den paa det europæiske Kontinent kun tilbage for Antwerpen. Sammenligner man de forskellige Nationers Skibsfart paa Bilbao i 1885 og 1894, saa vil man finde, at den spanske Tonnage har mere end fordoblet sig, og at det britiske Flag er gaaet lidt tilbage med Hensyn til Fartøiernes Antal, men derimod forøget med en halv Million Tons i Drægtighed. Tyskland udviser ubetydelig Opgang, og Hollands Skibsfart er stationær. Belgien og Norge har gjort betydelige Fremskridt. Sverige har beholdt sin Plads som No. 8 i Rækken, medens Norge har gaaet forbi Holland og Belgien og staar nu som No. 5 istedetfor No. 7 i 1885. Frankriges Skibsfart paa denne Havn er derimod aftaget med ikke mindre end henimod 75 000 Tons. — Det viser sig her som i de fleste andre store Havne, at Seilskibene lidt efter lidt fortrænges af Dampskibene. I Bilbao synes denne Overgang at have fundet Sted hurtigere og mere afgjørende end i nogen anden Søhavn af større Betydning. Af den samlede Tonnage faldt i 1885 98 % paa Damp- og 2 % paa Seilskibene imod henholdsvis 99.38 og 0.62 % i 1894. Antallet af de fremmede Nationers Seilskibe var i 1894 reduceret til kun 35.

I det nævnte Tidsrum eller fra 1885 til 1895 har Dampskibene tiltaget betydelig i Størrelse. Gjennemsnietsdrægtigheden af samtlige Nationers Dampskibe var i 1885 807 Tons imod 869 i 1894, af de storbritanniske henholdsvis 1 054 og 1 337 af de norske 350 og 578 og af de svenske 459 og 949.

Følgende Oplysninger angaaende Bestemmelsesstederne for den fra Bilbao i 1894 afgaaede Tonnage turde læses med Interesse:

Af de engelske Dampskibe gik 1 482 til England, 116 til Holland (Rotterdam), 47 til Frankrige, 9 til Belgien, 7 til Spanien og 4 til Italien; af de franske 206 til Frankrige, 79 til England og 5 til Holland. De fleste tyske og hollandske afgik til Rotterdam og alle belgiske til Antwerpen og Terneuzen. De spanske Dampskibe gaar især i Kystfart samt til Amerika, Havanna, Porto Rico og nogle til England og Rotterdam.

Naar man sammenligner Antallet og Drægtigheden af de i 1894 til Distriktet ankomne lastede og ballastede norske og svenske Fartøier med den gennemsnitlige Skibsfart i Løbet af Femaarsperioden 1889—1893, saa stiller Forholdet sig saaledes:

	1894.		I Gjennemsnit for hvert Aar under Femaars- aaret 1889—1893.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske Fartøier	265	124 691	268	102 284
Svenske	18	7 896	39	22 695
Ialt	283	132 587	307	124 943

Heraf var Seilskibe:

Norske	20	7 063	49	14 991
Svenske	13	3 867	13	4 329
Ialt	33	10 930	62	19 320

og Dampskibe:

Norske	245	117 628	219	87 257
Svenske	5	4 029	26	18 366
Ialt	250	121 657	245	105 623

For de norske Fartøier var Forholdet følgende:

Seilskibe	20	7 063	49	14 991
Dampskibe	245	117 628	219	87 257
Ialt	265	124 691	268	102 248

Ved at gjennemgaa ovenstaaende Ziffre vil man se, at den norske Skibsfart er tiltaget med omtrent 22 %.

Seilskibsfarten har i mange Aar været i stærk Nedgang. For Norges Vedkommende udgjorde den i 1894 i Forhold til næstforegaaende Femaarsperiode 53 %. Til Belysning af denne Bevægelse hidsættes en Opgave over de ankomne norske Seilskibes Antal og Drægtighed fra 1882, i hvilket Aar de begyndte at fortrænges af Dampskibene fra Trælasttransporten fra Østersøen.

1882 166 Skibe dr. 44 764 Tons, 1885 54, dr. 16 869, 1888 65 dr. 19 530, 1891 44 dr. 13 945, 1894 20 dr. 7 063.

Seilfartøierne er nemlig lidt efter lidt afløste af Dampskibene i Klipfisk, Trælast og Petroleumstraden. De tog indtil 1884 ikke ubetydelig Del i Klipfiskførselen. Efterat Klipfiskimporten begyndte at foregaa i Former, der mere svarer til Nutidens Fordringer, saa blev denne Fart lidt efter lidt unddraget Seilskibene. I det sidste Aar ankom der saaledes kun et Par smaa Jagter med denne Slags Ladning. Som en Følge heraf er det ogsaa den norske Seilskibsflaade, som er gaaet mest tilbage.

Trælastførselen besørgetes indtil 1882 næsten udelukkende af Seilskibe. Men fra nævnte Aar har disse stadig maattet vige Terræn i denne Fragtart. Trælastimporten fra Østersøen til de vigtigste Importsteder Bilbao og Santander foregaar nu udelukkende i Dampskibe. Disse foretrakkes paa Grund af de billigere Fragter, hurtigere Reiser og bedre Bevaring af Lasten. Seilskibene er nu, hvad Østersøen angaar, blevet henvist til de mindre Havne. Fra Norge er derimod ifjor to Seilskibe ankommet til Bilbao med Kassebord. Pitchpine- og Sprucefarten paa Nordspanien fra Nordamerika og Canada har derimod Seilfartøierne endnu beholdt. Til Dato har nemlig ikke, saavidt vides, mere end et eneste Dampskib, nemlig i Ottiaarene, fundet Anvendelse i denne Trade. Vore større Seilskibe bragte forhen ofte Petroleum i Kasser fra Nordamerika

til Nordspanien; men de har ogsaa her maattet vige Pladsen, idet nemlig Raffinaderierne nu importerer sit Raastof i Tankdampskibe, hvilket Transportmiddel er baade billigere og hurtigere.

I Forbindelse hermed hidsættes Fortegnelse over de i 1894 til Distriktet ankomne norske Seilskibes Ladning samt Afgangs- og Bestemmelsessteder:

Til Hovedstationen 2 fra Norge med Kassehord, 1 med Trælast fra Archangel, 1 med Spruce fra Canada, 1 med Pitchpine fra Pensacola og 2 med Klipfisk fra Norge; til Pasajes 1 fra Savannah med Pitchpine; til Sebastian 3 fra Norge med Is, 1 fra Sverige og 1 fra Norge med Trælast samt 1 med Caolin fra Charleston; til Santander 2 fra Sverige og 2 fra Finland med Trælast; til Gijon 1 med Trælast fra Sverige; til Corunna 1 med Trælast fra Finland eller tilsammen 11 med Trælast fra Østersøen, Norge og Archangel, 3 med Trælast fra Nordamerika, 3 med Is og 2 med Klipfisk fra Norge samt 1 fra Nordamerika med Caolin.

Af ovenstaaende Opgave vil bemærkes, at der i dette Distrikt foruden Istransporten hovedsagelig kun er levnet Seilskibene Spruce- og Pitchpinefarten fra Nordamerika samt Trælastfragterne fra Østersøen og Norge til de mindre Havne.

Medens Norges Deltagelse i Seilskibsfarten siden 1882 stadig er gaaet tilbage, saa gjælder det modsatte for Dampskibenes Vedkommende.

Som af følgende Oversigt over norske til Distriktet ankomne D a m p s k i b e vil sees, stiller Forholdet sig saaledes:

	Antal.	Tons.
1882	85	24 474
1885	131	46 102
1888	131	45 139
1891	243	92 719
1892	266	107 773
1893	269	119 924
1894	245	117 628

Det vil heraf bemærkes, at den norske Dampskibstrafik paa Nordspanien har gjort jevn og sikker Fremgang. Den norske Dampskibsfart paa Distriktet er fremdeles hovedsagelig baseret paa Forbindelsen med Hjemlandet; men den har ogsaa gjort betydelig Fremgang paa andre Farvande. Af de i 1885 til Distriktet ankomne norske Dampskibe ankom 50 direkte fra Norge med Ladning, 49 med Ladning fra Norge via Havne inden Distriktet, 23 fra Udlandet med Ladning og 9 i Ballast fra Udlandet, imod af 245 i 1894 henholdsvis 94, 53, 54 og 44. Antallet af Dampskibe, ankomne direkte fra Norge, har altsaa næsten fordoblet sig. Dette hidrører især fra den betydelige Import af Træmasse og Seilskibenes Fortrængen fra Klipfisktraden. Klipfiskfartøjerne anløber nu paa samme Tur flere Havne end før var Tilfældet; de udstrækker saaledes ofte sine Reiser fra de nordspanske Byer til portugisiske, sydspanske og italienske Havne. Der er altsaa ogsaa ankommet mere end dobbelt saa mange Dampskibe fra Udlandet med Ladning. Aarsagen hertil er, at de i Vinfarten mellem Pasajes og Frankrige samt Mineraltraden mellem Bilbao og England deltagende Fartøier bringer henholdsvis tomme Vinfade og Kul tilbage til Spanien. Den betydelige Forøgelse af ballastede Fartøier hidrører ogsaa fra de norske Damp-

skibes stigende Deltagelse i den overordentlige store Mineraleksport fra Bilbao, idet de fleste returnerer hertil i Ballast, enten direkte eller via fransk Havn.

Af nedenstaaende Opgave over ankomne Dampskibe i 1894 vil man se, paa hvilke Farvande og med Transport af hvilke Varer den norske Dampskibstonnage paa Nordspanien var beskjaeftiget.

Norske Dampskibe: 112 fra Norge med Klipfisk, hvoraf 45 via spanske Havne inden Distriktet; 30 med Træmasse, Hesteskosøm, Kassebord og Stykgods fra Norge til Bilbao og Pasaje, hvoraf 22 direkte Reiser; 6 med Træløst fra Norge og Finland; 1 med Rogn fra Norge til Gijon; 32 med Vinfade og Stykgods fra Rouen til Pasajes; 9 fra England og 2 fra Gijon med Kul samt 1 med Cokes fra Rotterdam; 3 med Bønner og Svovl fra Catania; 3 med Jernbaneskiner, hvoraf 2 fra Sevilla og 1 fra Cardiff; 2 med Korn fra Odessa samt 44 i Ballast, hvoraf 17 fra franske, 13 fra engelske, 5 fra spanske og 5 fra portugisiske Havne til Bilbao og 1 fra Rouen til Pasajes, 2 fra Pasajes og 1 fra Oporto til Gijon.

Næsten al Træløst fra Østersøen hidføres nu til Hovedstationen og Santander i Dampskibe. Denne Trade gav især før 1882 vore Seilskibe ikke ubetydelig Sysselsættelse. Efterat Træløstimporten begyndte at foregaa ved Hjælp af Dampskibe, saa optog den engelske Tonnage Konkurrencen med os ogsaa paa dette Omraade, og siden er den hele Trafik næsten gledet over i de engelske og spanske Skibsrederes Hænder. Det er beklageligt, at vore Rederier ikke tager virksommere Del i denne Trade. Ifjor ankom hertil kun et svensk og intet norsk Dampskib med Træløst fra Østersøen. De engelske og spanske Dampskibe, som nu finder Beskjaeftigelse i denne Trade, laster fra 500 til 700 Standards. Efter hvad der er blevet Konsulatet meddelt hersteds, viser det sig imidlertid vanskeligt at finde saa store Fartøier i Norge og Sverige. Derimod sees der at være ankommet 4 norske Dampskibe til Santander og Gijon med Træløst fra Norge.

De norske Dampskibe har ogsaa i sidstforløbne Aar havt Konkurrence med den tyske „Neptunlinies“ Fartøier i Klipfiskfarten, hvorom mere nedenfor. Derimod ophørte det spanske Dampskib „Yurre“ i Marts Maaned at deltage i denne Trade.

Fordelingen mellem ankomne lastede og ballastede Fartøier stillede sig i 1893 og 1894 som følger:

Fartøiernes Art.	1893.				1894.			
	Med Ladning.		I Ballast.		Med Ladning.		I Ballast.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Seilskibe . .	30	11 792	2	331	20	7 063	—	—
Dampskibe . .	183	73 829	86	46 095	201	83 641	44	33 987
Tilsammen	213	85 721	88	46 426	221	90 704	44	33 987

Ved Granskning af disse Tal viser det sig, at i 1894 73 $\frac{0}{100}$ af de norske Fartøier ankom med Last og 27 $\frac{0}{100}$ i Ballast imod henholdsvis 65 og 35 $\frac{0}{100}$ i det næstforegaaende Aar, altsaa en Forøgelse af 8 $\frac{0}{100}$ i 1894 af bestuvet Tonnage. Aarsagen hertil er at søge i den Omstændighed, at i 1893 en Mængde af de i Vinfarten mellem Frankrige og Spanien deltagende norske Dampskibe ankom til Pasajes i Ballast, medens i afvigte Aar dette kun var Tilfælde med et eneste norsk Fartøi. Alle norske Seilskibe havde Ladning. Af norske Dampskibe ankom 71 $\frac{0}{100}$ med Ladning og 29 $\frac{0}{100}$ i Ballast. De ballastede Dampskibes Antal var i 1893 dobbelt saa stort som i 1894, medens Drægtigheden kun var en Fjerdedel større. Størstedelen af den ballastede Tonnage udgjordes nemlig i 1893 af de smaa i Vinfarten beskæftigede Fartøier, medens i 1894 de store Mineralskibe er talrigst repræsenterede. Af de ballastede faldt i 1893 18 paa Hovedstationen og 70 paa Vicekonsulsstationerne imod respektive 40 og 4 i det sidst forløbne Aar. Alle disse 40 Fartøier indtog Jernerts i Bilbao.

Grupperingen af de afgaaede Fartøier, lastede og ballastede var følgende:

Fartøiernes Art.	1893.				1894.			
	Med Ladning.		I Ballast.		Med Ladning.		I Ballast.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Seilskibe . . .	3	445	30	12 404	—	—	19	6 856
Dampskibe . .	254	113 464	15	6 460	233	112 542	12	5 086
Tilsammen	257	113 909	45	18 864	233	112 542	31	11 942

I forrige Aar androg altsaa den bestuvede Tonnage for samtlige afgaaede norske Fartøier til lidt over 90 $\frac{1}{2}$ og den ubestuvede til næsten 9 $\frac{1}{2}$ imod omtrent 86 og 14 $\frac{0}{100}$ i 1893 eller en Tilvæxt af 4 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{100}$ i 1894 for Skibe afgaaede med Ladning. Alle Seilskibe afgik i 1894 i Ballast, men af Dampskibene kun lidt over 4 $\frac{0}{100}$.

Det har altsaa vist sig vanskeligt for vore Seilskibe at erholde Udfragter fra de nordspanske Havne; for Tiden er disse henvist til Kulfragter fra Gijon og enkelte Gange Pitprops fra Corunna til England.

Samtlige norske Seilskibe har maattet afseile i Ballast, deraf 11 til Norge, 3 til spanske og portugisiske Salthavne, 3 til engelske og 2 til nordamerikanske Havne.

For Dampskibenes Vedkommende stiller Forholdet sig langt gunstigere. Af de i 1894 i Ballast afgaaede 12 norske Dampskibe var ikke mindre end 7 bestemte til andre spanske Havne for at indtage Ladning, 1 afgik til en nær-

liggende portugisisk Havn og 1 fra Pasajes til Bordeaux, medens et i Klipfiskførselen anvendt norsk Dampskib afseilede to Gange til Norge og en Gang til Færøerne i Ballast.

Med Hensyn til de med Ladning afgaaede norske Dampskibe maa man skjelne mellem dem, som afgik med Restlast, og de øvrige, som indtog Ladning i Distriktets Havne. Over Halvdelen eller 135 afseilede med Restlast; af disse var atter Størstedelen eller 130 ankomne fra Norge med Klipfisk, Træmasse etc. Af de Dampskibe, som indehavde Restlast, afgik 104 med Klipfisk, deraf 46 til Havne inden Distriktet, 22 til Sydspanien, 34 til Portugal og 2 til Italien; med Træmasse 17, deraf 8 til Havne inden Distriktet (Bilbao og Pasajes), 7 til Bordeaux og 2 til Portugal; 8 med Stykgods, deraf 5 til franske, 2 til spanske og 1 til hollandsk Havn; 6 med Trælast, Rogn, Korn og Svovl til spanske og portugisiske Havne.

Af de norske Dampskibe, som indtog Ladning i Distriktets Havne, afgik:

- 63 fra Bilbao med Jernmalm til England, Holland, Belgien og Frankrige.
- 30 - Pasajes med Vin til Rouen.
- 3 - Gijon med Kul til Pasajes og Oporto.
- 2 med gammelt Jern fra Terrol til Italien.

Ialt 98

Dampskibene kan næsten altid opnaa Jernmalmfragter i Bilbao til Middlesborough, Tyne, Stockton, Cardiff, Newport, Terneuzen, Rotterdam, Antwerpen, Calais og Dunkerque. Medens det svenske Flag i 1894 kun var repræsenteret med 3 Fartøier, saa har Antallet af de norske Dampskibe, som fandt Sysselsettelse i denne Trade været større i 1894, end forhen har været Tilfældet. Norges Deltagelse i Mineraltransporten har tiltaget Aar for Aar, og det er især den, som har hidraget til at dække det Underskud i norsk Tonnage, som er foraarsaget ved Vinfartens Nedgang. I 1885 og 1890 afgik herfra kun respektive 19 og 32 norske Dampskibe med Mineral imod 63 i det sidstforløbne Aar. Af disse var 51 bestemte til Storbritanien, hvoraf ikke mindre 39 til Middlesborough og 12 til Terneuzen, Rotterdam, Antwerpen, Calais og Dunkerque. Et enkelt Fartøj, nemlig Dampskibet „Calliope“ af Tønsberg, var hele Aaret igjennem sysselsat i denne Fart og gjorde tilsammen 12 Reiser mellem Bilbao og Middlesborough. „Calliope“ returnerede fra England 5 Gange med Kul hertil, 2 Gange med Kullast til franske og portugisiske Havne samt 5 Gange direkte fra England i Ballast. Det norske Rederiselskab „Heklas“ Skibe havde ogsaa en større Kontrakt.

Lastningen af Mineral foregaar hersteds meget hurtigt, naar Skibene engang har faaet „Tørn“, og saavidt Konsulatet har havt Anledning til at erfare, har der ikke hersket nogen Misfornøielse fra vore Skibsføreres Side med Expeditionen. De norske og svenske Fartøier, som i det sidstforløbne Aar har fundet Anvendelse i denne Trade, maaler fra 222 til 1 369 Tons. Mange Skibe har været under 500 Tons Register, og kun et eneste af har saaledes været drægtig over 1 100 Tons. Det er et Spørgsmaal, om ikke vore Dampskibe er for smaa til at afgive noget Udbytte i denne Fart; thi de i 1894 ankomne engelske Dampskibe, som næsten ikke har fragtet andet end Mineral herfra, havde en Gjennemsnitsdrægtighed af ikke mindre end 1 337 Tons Register eller omtrent næsten dobbelt saa stort som det største af vore Fartøier, som afgik med

Jernerts. Paa Grund af Vandstanden paa Barren er de store engelske Dampskibe, som besøger denne Havn, i Regelen meget grundgaaende. I Mineral-eksporten herfra anvendes stadig flere og flere engelske Dampskibe forsynede med Triplexexpansionsmaskiner og alle øvrige moderne Forbedringer.

I Forbindelse med det ovenfor anførte hidsættes Fortegnelse over de i 1894 noterede Fragtsatser, særskilt for Seilskibe og Dampskibe, for de til Distriktet ankomne og afgaaede Fartøier:

Indgaaende Fragter.

Klipfisk fra Norge til de nordspanske Havne: Dampskibe 5 à 6 Rvn. pr. Kvintal à 54 Kg. imod 6 à 7 Rvn. i 1893; Seilskibe 6 Rvn. pr. Kvintal à 54 Kg.

Rogn pr. Tønde, Dampskibe: Fra Norge Pes. 4 til Bilbao og Gijon.

Trælast pr. Petersburger Standard: Dampskibe fra Østersøen Pes. 55 og Frcs. 45 til Bilbao, og til Santander Pes. 47 à 48; fra Norge Frcs. 40 à 45 til Bilbao og Pes. 55 à 60 til Gijon. Seilskibe fra Østersøen Frcs. 40 til Corunna, Pes. 44 à 50 til Santander og Pes. 52 til Vigo; fra Gøteborg Pes. 45 til Santander; fra Norge Pes. 42 til Bilbao; fra Archangel Frcs. 62 til Bilbao; fra Chatham Frcs. 63 til Bilbao og fra Pensacola 97 sh. 6 d. til Bilbao. Fra Savannah til Corunna betalttes Pes. 52.50 pr. 1 000 „superficial feet“.

Kassebord pr. Standard, Seilskibe: Fra Norge til Bilbao Frcs. 38.

Træmasse pr. Ton, Dampskibe: Fra Østersøen Pes. 45 à 48 og fra Norge Pes. 25 og Frcs. 21 à 25 til Bilbao.

Kul pr. Ton, Dampskibe: Fra England til Bilbao 3 sh. 1½ d. à 4 sh. 7½ d.

Hesteskosøm pr. Ton, Dampskibe: Fra Norge Frcs. 30 til Bilbao.

Korn pr. Ton, Dampskibe: Fra Odessa 12 sh. for Rug og 17 sh. for Hvede.

Bønner og Svovl pr. Ton, Dampskibe: Fra Catania 8 sh. 6 d. til Bilbao.

Udgaaende Fragter.

Jernmalm pr. Ton fra Bilbao, Dampskibe: Til Middlesborough 4 sh. 7½ d. à 5 sh. 6 d. Til Stockton 5 sh. 4½ d. Til Boness 5 sh. à 5 sh. 6 d. Til Newport 4 sh. Til Cardiff 4 sh. à 4 sh. 3 d. Til Glasgow 5 sh. 6 d. Til Dunkerque 5 sh. 9 d. Til Calais 5 sh. 4 d. Til Antwerpen 5 sh. 3 d. à 6 sh. Til Terneuzen 5 sh. 6 d. à 5 sh. 10 d. og til Rotterdam 5 sh. 6 d. à 5 sh. 7 d.

Kul pr. Ton fra Gijon: Til Santander Pes. 5, Bilbao Pes. 6, Cadiz Pes. 9 og Barcelona Pes. 11.

Fragterne har i forrige Aar været yderst lave. Man haabede, at de havde naaet sit Minimum i 1892 og 1893; men for flere Varers og Farvandes Vedkommende har de i det sidste Aar gaaet endnu længere ned. Skibsfarten paa dette Distrikt har derfor sikkerlig givet de fleste Redere lidet eller intet Udbytte. Det er nemlig høist sandsynligt, at der kun er blevet ubetydelig Nettogevinst tilbage, naar Udgifterne til Kul, Proviant, Besætning samt Assurance og Værdiforringelse etc. er dækkede. Som Bevis herpaa kan anføres, at enkelte Redere i Tyne- og Clydedistrikterne, som før havde Dampskibe gaaende i Mineralfarten, har foretrukket at lægge dem op for at lade dem seile til Fjoraarets lave Rater. Mineralfarten har i den senere Tid kastet lidet af sig. Rederne har derfor ogsaa, naar Leilighed har tilbudt sig, sendt sine Fartøier til andre Farvande; saasnart Østersø- og Sortehavsfarten aabnes, ser man saaledes, at Antallet af de i Mineraltraden deltagende Fartøier formindskes i ikke ubetydelig Grad. Hvad specielt Jernmalnfragterne angaar, saa var de underkastet ikke ubetydelige Svingninger. Der noteredes saaledes i Januar 5 sh. à 5 sh. 3 d til Englands Østkyst. I Marts steg Fragterne til 5 sh. 4½ d à 5 sh. 6 d; de holdt sig nu paa samme Standpunkt til August, da de faldt til 5 sh. à 5 sh. 4½ d for endelig i December at dale helt ned til 4 sh. 5 d à 4 sh. 7½ d. Hovedaarsagen til denne Nedgang i Fragterne er først og fremst formeget Tonnage. Der er lidet Haab om Bedring under indeværende Aar. Den i England byggede Tonnage var vistnok betydelig mindre end i 1893, men dog langt større end nødvendig til at dække den paa Grund af Forlis, Ælde etc. udgaaende Tonnage. Indeværende Aar begynder derfor, hvad dette Distrikt angaar, under alt andet end lysende Auspicier for vor Rederibedrift; thi da disse Linier nedskrives noteres følgende Fragter for Jernmalm: fra Bilbao til Cardiff 3 sh. 10½ d à 4 sh., Tyne 4 sh. 6 d à 4 sh. 7½ d, Middlesborough 4 sh. 10½ d, Stockton 5 sh., Dunkerque 5 sh. 2 d, Antwerpen 5 sh. 3 d og Rotterdam 5 sh. 4½ d à 5 sh. 6 d etc. Disse Rater er saaledes lavere end de i 1894 betalte Fragter. Forhaabentlig vil der indtræde en Bedring, naar der bliver Efterspørgsel efter Tonnage til Østersøen.

Enkelte af de Fartøier, som har erholdt Kulfragter fra England til Bilbao, turde have seilet med nogen Avance, naar de hersteds blev hurtig udlossede. Idetheletaget var dog Kulfragterne til Bilbao lidet regningssvarende i 1894, og mange Dampskibe foretrak under Sommertiden at gaa fra England til Bilbao i Ballast. Fartøier, som paa Hidsuren fra England fik Kulfragt til La Rochelle, St. Nazaire og andre franske Byer, seilede derimod med bedre Udbytte, da Udlosningen dersteds foregaar meget hurtig.

De af norske Fartøier opseilede Bruttofragter udgjorde:

	1894.	1893.	I ethvert enkelt Aar under Femaarsperioden 1889—1893.
Indgaaende . . . Kr.	611 333	Kr. 767 847	Kr. 773 687
Udgaaende . . . „	443 008	„ 487 770	„ 477 194
	Ialt Kr. 1 054 341	Kr. 1 255 617	Kr. 1 250 881

I Sammenligning med 1893 og Middelresultatet i den næst foregaaende Femaarsperiode udviser de norske Bruttofragter i 1894 en Nedgang af henholdsvis 16 og 15.7 %. Det bør bemærkes, at den norske Fragtfortjeneste i afvigte Aar i Virkeligheden er noget større; thi det har ikke lykkedes Vicekonsulen i Pasajes at tilvejebringe Oplysning om Beløbet af de Bruttofragter, som er optjent af den i Vintraden mellem nævnte By og Rouen i „time charter“

anvendte norske Tonnage. Hvis disse Beløb havde været medtaget, saa vilde de udgaende norske Bruttofragter i 1894 overstegte de i 1893 og i Femaarsperioden 1889—93 optjente. Vinfarten mellem Pasajes og Frankrige har den hele Tid været besørget af norske og svenske samt franske Dampskibe. De franske har især gaaet til Bordeaux og de norske og svenske til Rouen. I det sidstforløbne Aar deltog i denne Trafik 5 norske Dampskibe med 30 Reiser imod 6 Fartøier og 79 Reiser i 1893 og 11 Fartøier og 67 Reiser i 1892. Alle de ifjor i denne Trade benyttede norske Fartøier var hjemmehørende i Stavanger og drægtig fra 259 til 482 Tons. Et norsk Fartøi, drægtig 259 Tons, var befragtet for Frs. 4 350 pr. Maaned under saakaldet „Government charter“ : Skibet betalte kun Mandskab og Olie og Befragteren Kul og alle Skibs- og Havneafgifter. I 1892 gjorde 6 svenske Dampskibe 30 Reiser mod 5 i 1893 og 9 Reiser. For Tiden transporterer kun et eneste norsk Fartøi Vin fra Pasajes til Rouen. Vinexporten fra Pasajes er nemlig som Følge af de høie franske Toldsatser nu næsten fuldstændig lammet, og der er kun ringe Udsigt til, at vore smaa Dampskibe skal finde Beskæftigelse i denne Fart i nogen større Udstrækning under indeværende Aar, forsaavidt ikke den franske Vinhøst skulde slaa feil. Men dersom Udførselen kommer til at tiltage, saa vil vistnok de norske og svenske Dampskibe blive foretrukne baade paa Grund af Skibenes passende Størrelse og den Omsorg og Nøiagtighed, hvormed Transporten har været besørget.

Følgende Linier har underholdt fast eller nogenlunde regelmæssig Fart paa Bilbao og Nordspanien:

Den subvenerede norsk-spanske Dampskibslinie. Skibsreder Otto Thoresen af Tønsberg har, i Henhold til Kontrakt afsluttet med det Kongelige Departement for det Indre, underholdt den i § 16 af den norsk-spanske Handelstraktat af 27 Juni 1892 omhandlede faste Dampskibsrute paa Spanien. Farten tog sin Begyndelse ved Dampskibet „Glanvern's“ Ankomst til Santander den 17 Februar. Ruten har været underholdt af følgende Dampskibe: „Forsete“ drægtig 319 Tons med 1 Reise, „Venezia“ dr. 359 Tons med 2 Reiser, „Porro“ dr. 366 Tons med 4 Reiser, „And“ dr. 539 Tons med 3 Reiser, „Glanvern“ dr. 575 Tons med 3 Reiser, „Seaton“ dr. 596 Tons med 4 Reiser og „Sulitjelma“ dr. 653 Tons med 3 Reiser eller ialt 20 Anløb af Skibe ankomne direkte fra norsk Havn. Ifølge Meddelelser fra Vicekonsulerne og vedkommende Mæglere medførte af disse Fartøier 17 Varer fra Aalesund, 16 fra Christiansund, 16 fra Bergen, 9 fra Christiania, 3 fra Fredriksstad, 1 fra Drammen og 1 fra Laurvig eller ialt 62 norske Afgangssteder. Af Havne inden dette Konsulsdistrikt blev Bilbao anløbet af 15 Skibe, deraf 13 direkte fra Norge, Santander af 19, deraf 6 direkte fra Norge, Coruna af 5, Vigo af 5, Gijon af 3 samt Pasajes af 1 Fartøi, som ankom direkte fra Norge, eller tilsammen 48 Anløb af nordspanske Havne. Alle Fartøier med Undtagelse af 5 besøgte paa samme Tur Bilbao og Santander. Som af det ovenfor anførte vil sees, har Fartøierne i Almindelighed først ankommet til Bilbao og derefter fortsat Reisen til Santander og de øvrige nordspanske Havne. Kun de to første Skibe anløb Santander først og derefter Bilbao for siden at afgaa til Gijon, Coruna og Vigo. Tidsrummet mellem hver direkte Ankomst fra Norge har varieret fra 8 til 24 Dage. En Gang fulgte det ene Fartøi efter det andet med 3 og en Gang med 29 Dages Mellemrum. Skibene har omtrent altid havt fuld og næsten aldrig mindre end $\frac{3}{4}$ Ladning. De er blevet hurtig expederet i Havn, og Opholdet har i Almindelighed været i 2 Dage. De i Ruten benyttede Fartøier har, saavidt vides, været heldige med Hensyn til Havari. Fra

Havnene inden dette Konsulsdistrikt afgik 12 Fartøier til Oporto, 3 til Lisabon og 5 til sydspanske Havne.

Vægten og Arten af de Varer, som den subvenerede Linies Fartøier bragte til Nordspanien, var følgende: Klipfisk 5 418 118 Kg., Trælast 1 309 775 Kg., Rogn 473 687 Kg., Træmasse 87 000 Kg., Maskinsager 36 122 Kg., Hestekosøm 35 106 Kg., Øl 14 321 Kg., Cement 12 240 Kg., Tran 10 463 Kg., Diverse 1 511 Kg., Tilsammen 7 398 343 Kg.

Ved Granskning af disse Tal vil man finde, at Klipfisk, Rogn og Tran udgjør den aldeles overveiende Del eller ikke mindre end 79.8 $\%$, dernæst kommer Trælast med 17.7 $\%$. Paa de øvrige Varesorter falder saaledes kun 2.5 $\%$.

De norske Vestlandsbyer er repræsenterede med en Kvantitet af 5 956 596 Kg. Foruden Klipfisk, Rogn og Tran ankom fra disse Steder kun 53 328 Kg., hvoraf 37 000 Kg. Træmasse. Resten bestod af Øl, Cement, Hestekosøm, Maskiner og nogle faa Kilogram andre Slags Varer, som tilligemed Træmassen formodes at være Transitgods fra Østlandet. Østlandsbyernes direkte Export med den subvenerede Linies Fartøier androg til 1 441 747 Kg. Størstedelen eller 1 309 775 Kg. var Trælast. Dernæst kommer Maskiner, Hestekosøm og Øl. Importen fra Norges Østkyst fordeler sig paa Santander med 603 454 Kg. Trælast, Maskiner, Hestekosøm etc., Gijon med 546 409 Kg. Trælast og Bilbao 242 884 Kg. væsentlig Trælast, samt Pasajes med 50 000 Kg. Træmasse. Santander kommer baade med Hensyn til Varernes Vægt og Antal først. Aarsagen hertil er, at Størstedelen af Vareførselen mellem Bilbao og det sydøstlige Norge er foregaaet med det nedenfor omhandlede norske Dampskib „Garonne“. I Vigo og Coruna udlossedes kun Klipfisk.

Til hver enkelt Havn importeredes med den subvenerede Linie: Til Bilbao 2 928 298 Kg., til Coruna 389 109 Kg., til Gijon 642 376 Kg., til Pasajes 50 000 Kg., til Santander 3 104 610 Kg., til Vigo 283 950 Kg., Tilsammen 7 398 343 Kg.

Naar man opkaster Spørgsmaalet om, hvilken Betydning den subvenerede Linie har havt for den norske Export paa dette Distrikt, saa maa der skjælnes mellem Udførselen fra Vestlandet og Østlandet. Endskjøndt Klipfiskfartøiernes Ankomstdatoer for Bilbaos Vedkommende falder mere ujevnt i 1894 end i 1893, saa turde alligevel i det store og hele taget den faste Rute have bidraget til en regelmæssigere Tilførsel, idet i Almindelighed hvert enkelt af den subvenerede Linies Skibe har bragt Klipfisk til flere Kjøbmænd paa samme Sted i større Udstrækning, end før var Tilfældet. Den vil saaledes formentlig kunne bidrage til, at Fluktuationerne i Priserne bliver mindre udprægede. Desuden vil den ogsaa kunne faa Betydning, forsaavidt som de mindre norske Forretningsmænd vil kunne faa Anledning til at sende selv de mindste Kvantiteter Fisk og Rogn til det nordspanske Marked. Det turde dog i Begyndelsen være forbundet med en Del Vanskeligheder for ukjendte Firmaer at sælge sin Fisk direkte til de spanske Importører af løs Klipfisk. Disse, ialfald de større, pleier nemlig at betale de kjøbte Varer ved Bankreimburse i Hamburg og London mod Afskibningsdokumenterne $\circ$: Connossement og Assurance police. De indlader sig derfor naturligvis ikke gjerne med ukjendte Exportører, til hvis Handelsmoral de ikke har den fornødne Kjendskab. Rigtigheden heraf synes ogsaa at bestyrkes af den Omstændighed, at, saavidt Konsulatet har kunnet bringe i Erfaring, Antallet af Exportører og Importører af løs Klipfisk har holdt sig stationær, siden den subvenerede Linie begyndte sin Fart. Man naar de mindre og ukjendte Ex-

portører blot sender kontraktmæssig Vare, saa vil de hurtig overkomme de ovenfor berørte Vanskeligheder.

De store Importørers Kreds vil formentlig blive begrændset, i alle Fald i Hovedindførselsstederne Bilbao og Santander; thi det er nødvendigt at være i Besiddelse af betydelig Kapital og megen Erfaring for med Held at drive en Forretning, der afhænger saa meget af Konjunkturer og ydre Omstændigheder, hvorover man ikke selv er Herre.

Vickonsulen i Coruna udtaler følgende angaaende Etableringen af den subvenerede Linie: „Der er ingen Tvivl om, at denne Dampskibalinie letter Trafiken mellem denne Havn og Norge, men kun for Klipfiskens Vedkommende. Nu da Kjøbmændene her paa Pladsen har vænnet sig til at købe nævnte Artikel direkte, og da Forsendelse i Consignation saaledes næsten er unødvendig, saa er det af Vigtighed at kunne regne paa Fartøier, som anløber Havnen til bestemte Tider. Derved er de blevet sat istand til at foretage mindre betydelige Indkjøb, medens før flere Kjøbmænd maatte slaa sig sammen for at bestille 1000 Bundter, som er det mindste Kvantum, for hvilket et Dampskib anløber Coruna.“

Størst Betydning turde den faste Rute, hvad dette Konsulsdistrikt angaar, have for Exporten fra Norges Østland til de vestenfor Bilbao liggende Havne, især Santander; denne har nemlig næsten altid været forbundet med Omlastning og derved foraaarsaget Tidsspilde og følelige Omkostninger. Det er meget vanskeligt at faa sendt Transitgoods fra den ene spanske Havn til den anden udenfor det Tilfælde, at et spansk Fartøj netop ligger seilfærdigt for vedkommende Sted, og selv da afstedkommer Formaliteterne ved Omlastningen mange Ulemper. Transport med Jernbane falder for kostbar, og Forsendelse med denne vilde desuden gjøre det nødvendigt at have en Agent i Udlosningshavnen for Varnernes Toldklarering.

Af Exportartiklerne fra Norges Østland vil Kassebord sandsynligvis kunne blive Gjenstand for stigende Udførsel. Under Østersøens Lukning turde ogsaa den faste Linie kunne gjøre Regning paa forøget Transport af Trælast. Hvad Maskiner angaar, saa kan man ikke gjøre sig store Forhaabninger om, at denne Export vil vedvare. Derimod turde man under den lette Kommunikation kunne skaffe Afsætning for andre Varer paa det nordspanske Marked. Antydning herom vil blive givet under Behandlingen af de enkelte Indførselsartikler. Da Kystfarten, undtagen for nogle enkelte faa Varers Vedkommende, er forbeholdt det nationale Flag, saa har ikke de subvenerede Fartøier en eneste Gang opnaaet Fragt til spanske Havne. Kun et eneste Fartøj har erholdt Fragt til Portugal, nemlig 95 000 Kg. Egestav. Til Italien er aldrig indtaget nogen Last. Der er nemlig liden Forbindelse mellem disse Lande og Nordspanien.

Fra Santander og Bilbao er med denne Linies Fartøier kun exporteret 3 341 Kg. til Norge, hvoraf Størstedelen Fjer og Rødvin. Der er heller ikke megen Udsigt til, at Omfanget af Exporten til Norge vil blive forøget i nogen betydelig Udstrækning; thi foruden Jernmalm og Rujern fra Bilbao, Jern-, Zink- og Blymalm fra Santander, Kul fra Gijon, Pitprops fra Coruna og Vin og Conserver fra forskellige Byer findes her kun ubetydelige og lidet voluminøse Udførselsartikler. Desuden tager det formentlig for lang Tid, inden Værne ankommer til Norge. Vicekonsulen i Vigo gjør imidlertid opmærksom paa, at den subvenerede Linies Skibe ved Anløb af nævnte Havn paa Tilbageturen vilde kunne tage Del i Transporten af de store Partier Konserver, som derfra sendes til England.

Byerne ved Christianiafjorden — Bilbao og Pasajes. Det Firmaet Fearnley og Eger i Christiania tilhørende Dampskib „Garonne“ har i afvigte Aar gjort 11 Reiser mellem nævnte Steder med Træmasse og Stykgods. Fra Pasajes er det afgaaet til Bordeaux. Den betydeligste Del af Vareførselen mellem Norges Østland og Nordspanien, især Bilbao og Pasajes, er formidlet ved dette Fartøi.

Norges Vestland — Nordspanien. Dampskibsselskabet „Neptun“ i Bremen har ogsaa i det sidst forløbne Aar underholdt Forbindelse mellem Nordspanien, Trondhjem, Christiansund, Aalesund og Bergen. Dette Rederi har mellem 20 à 30 smaa Jern- og Staalskibe, som for en stor Del anvendes i Fragtfart mellem Antwerpen og Bremen samt Norge, Spanien og Portugal. Det er efter Sigende et meget stærkt og vel administreret Selskab. De af „Neptunliniens“ Fartøier, som i 1894 er benyttede i Klipfisktraden mellem Norge og Nordspanien, maaler i Almindelighed fra ca. 400 til lidt over 500 Tons. De indtager Klipfisk og Rogn, kun sjelden andre Varer, i Christiansund, Aalesund og Bergen og afgaar derfra til de spanske og portugisiske Havne, for hvilke tilstrækkelig Last tilbyder sig; de tager dog ugjerne Last til mere end fem Havne paa samme Reise. Fra dette Distrikt har de fortsat Reisen via portugisiske og sydspanske Havne til Sevilla, som, naar det har ladet sig arrangere, har været sidste Anløbssted. Mindre Fiskepartier skal være omskibede dersteds for de spanske Middelhavshyer. Enkelte Gange har de ogsaa fortsat til de større spanske Middelhavshavne, ja endog stundom til Italien. Undertiden har de vendt tilbage direkte fra Trapani, Cadiz og Setubal med Salt til Christiansund, Aalesund og Bergen. I Sevilla har de en sjelden Gang indtaget Vin og Frugt. Naar Sevilla har været sidste Bestemmelsessted, saa har Skibene pleiet at gaa til Gibraltar for at laste Kork for Bremen og til Pomaron, en liden By i Nærheden af Huelva, hvor der er indtaget Last af Malm, hovedsagelig Kobbermalm, for Antwerpen. Undertiden, men meget sjelden, har de, saavidt vides, ogsaa paa Turen fra Sevilla kompletteret sin Ladning i Lisabon med Salt og Kork for Antwerpen og Bremen. Paa Nordturen anløber de som Regel Antwerpen, Rotterdam og Bremen, ofte korresponderende med Selskabets Østersølinie. Norgesreisen har oftest begyndt i Bremen, idet man har anløbet Antwerpen for Stykgods for Bergen, Aalesund, Christiansund og Trondhjem.

„Neptunliniens“ Fartøier har i 1894 gjort 37 Anløb inden dette Konsuldistrikts Havne, deraf 13 i Bilbao, 12 i Santander, 7 i Vigo, 4 i Coruna og 1 i Gijon.

De af denne Linie befordrede Varer udgjorde: 4 598 478 Kg. Klipfisk, 253 225 Kg. Rogn, 1 362 Kg. Hestekosøm, ialt 4 853 065 Kg. eller 24.3 % af al den fra Norge til Nordspanien exporterede Klipfisk og Rogn.

„Neptunlinien“ har den hele Tid, med enkelte Undtagelser, beregnet 5 Rvn. pr. Kvintal løs Klipfisk og 6 Rvn. pr. Bundt til Bilbao. Dampskibet „Pallas“, som ankom hertil i Marts Maaned, havde kun 2½ Rvn. pr. 50 Kg.

Antwerpen — Nordspanien. Sidstnævnte Selskab har ogsaa Dampskibe i Fart mellem Antwerpen og de største nordspanske Byer. De afgaar to Gange i Maaneden fra Antwerpen med Generalcargo og gaar i Almindelighed ikke længere end til Vigo. Paa Tilbageturen nordover bringer de snart Rujern og Jernmalm fra Bilbao til Dunkerque, Terneuzen og Antwerpen, snart Generalcargo til Antwerpen bestaaende især af Vin, Ben, Filler og Terpentin samt Subprodukter af Koks fra en herværende Fabrik, snart tager de fuld Ladning

af Jern-, Zink- og Blymalm fra Santander og Gijon til Antwerpen. Agent i Antwerpen A. Manceau og i Bilbao Carlos Hoppe y Cia.

Antwerpen — Nordspanien. Selskabet „La Betica“ i Sevilla's Dampskibe afgaar to Gange i Maaneden til San Sebastian, Bilbao, Santander etc. indtil Sevilla og returnerer derfra til London og Antwerpen. Agent i Antwerpen Walford de Baerdemaeker et Cie. og i Bilbao Ricardo Rochelt.

Antwerpen — Pasajes og Bilbao. „La Société de Cockerill's“ Dampskibe afgaar i Almindelighed hver fjorten Dage à tre Uger fra Antwerpen til de nævnte spanske Havne. Fra Antwerpen bringer de Generalcargo, Træmasse og større Maskinsager. De anløber ogsaa undertiden Santander, naar de medfører større Varepartier for denne Havn; ellers omskibes de Varer, som er bestemte til Santander, i Bilbao. De returnerer altid med Jernmalm fra Bilbao til Antwerpen og nogle Gange til Terneuzen. Agent i Antwerpen H. Ortmanns og i Bilbao Martin Oyanguren.

Hamburg — Nordspanien. „La Compania Marítima“, ogsaa kaldet „Mac Andrews Linie“ og domicilieret i Barcelona, underholder direkte maanedlig Rute mellem Hamburg og de øvrige større nordspanske Havne, hvortil tilstrækkelig Ladning tilbyder sig. Dette Selskabs Skibe gaar aldrig længer end til Vigo og anløber altid Bilbao sidst, hvorfra de afgaar direkte til Hamburg med Rujern, Vin og Generalcargo. Enkelte Gange, naar de ikke faar Stykgodsfragt, indtager de hersteds Jernmalm for Rotterdam og Amsterdam og afgaar derfra direkte til Hamburg i Ballast. Agenter i Hamburg Suhr & Classen og i Bilbao Ricardo Rochelt.

Rotterdam — Bilbao. Wm. H. Müller & Co. i Rotterdam underholder direkte Rute mellem nævnte Steder med Afgang omtrent en Gang hver fjorten Dage fra Rotterdam. Denne Linie indtager Stykgods til alle spanske Havne med Omlastning i Bilbao i det spanske Selskab Ibarra y Cia's Dampskibe. Paa Tilbageturen tager Müller's Fartøier Generalcargo og Mineral til Rotterdam. Agent i Rotterdam Wm. H. Müller & Co. og i Bilbao Norberto Seebold.

Dunkerque — Bilbao. „La Société de Denain et d'Anzin's“ Dampskibe afgaar til Bilbao fra Dunkerque med Generalcargo eller i Ballast omtrent en Gang hver fjorten Dage med Anløb af Havre. Paa Tilbageturen bringer de Mineral. Agent i Dunkerque La Société de Denain et d'Anzin og i Bilbao Pablo Fay.

Bordeaux — Bilbao. Keller & Aubian's Dampskibe afgaar to Gange i Maaneden fra Bordeaux med Generalcargo og fra Bilbao med Stykgods og Rujern. Agent i Bordeaux Keller & Aubian og i Bilbao Teodoro de Maruri.

London — Nordspanien. Dampskibsselskabet „La Betica“ i Sevilla's Fartøier afgaar fra London hver fjorten Dage til San Sebastian, Bilbao etc. indtil Sevilla, hvorfra returneres til London. Agent i London Robt. Mac Andrew & Co. og i Bilbao Ricardo Rochelt.

Liverpool — Gijon, Santander, San Sebastian og Bilbao. Dampskibsselskabet „Serra's“ Dampskibe afgaar fra Liverpool hver ottende à tiende Dag med Generalcargo og returnerer fra Bilbao til Liverpool via Glasgow,

Ayr etc. med Jernmalm, Agenter i Liverpool Bahr, Behrend & Ross og i Bilbao R. Real de Azua y Cia.

Liverpool—Santander og Cuba. Dampskibsselskaberne „Serra“ og „La Flecha“ underholder Rute mellem Liverpool og Havanna med ugentlig Anløb af Santander og Cadiz. Agent i Santander Francisco Salazar og i Liverpool J. Nickells & Co. og G. H. Flecher, henholdsvis for Selskaberne „Serra“ og „Flecha“.

Bilbao, Spanien—Cette og Marseille. Ibarra y Cia's Dampskibe afgaar hver Torsdag fra Bilbao til alle de vigtigste spanske Byer samt Cette og Marseille og hver Søndag til Havnene indtil Sevilla. Agent i Bilbao Ramon Berge.

Bilbao—Barcelona. Oscar Olavarria y Cia's Dampskibe gaar i Rute mellem nævnte og mellemliggende Havne. Agenter i Bilbao Aznar y Cia.

De store transatlantiske Dampskibe anløber Santander, Corunna og Vigo.

Den svenske Korvet *Saga* besøgte i Mai Ferrol.

Intet norsk eller svensk Fartøj er i Aarets Løb blevet solgt til Udlændinge under dets Ophold i nordspansk Havn. Heller ikke er der ved Konsulatet udfærdiget midlertidigt Nationalitetsbevis for noget for norsk eller svensk Regning indkjøbt Fartøj.

Saavidt vides har ikke noget norsk eller svensk Fartøj lidt større Havari eller Forlis paa den nordspanske Kyst i 1894. I Gijon exploderede i Slutningen af Mai Maaned Donkeykjedlen paa Dampskibet „Norden“ af Stavanger, hvorved fem Mand omkom. Indberetning herom er i sin Tid afgivet til det Kongelige Departement for det Indre.

Ved Kgl. Dekret af 1ste Februar 1895 blev Ferrol ophøiet til 1ste Klasses Toldsted, hvorved denne Havn er berettiget til at indføre Klipfisk, Kolonialvarer etc.

Afgifterne til Havnearbeiderne i Vigo erlægges nu efter følgende Tarif:

For Kul, Koks og Jernmalm fra spanske Havne	Pes. 0.10 pr. 100 Kg.
„ „ „ - „ - fremmede Havne	„ 0.25 - „ „
„ Salt fra fremmede og spanske Havne	„ 0.37 - „ „
„ al anden Last fra Europa	„ 1.25 - „ „
„ - „ „ - Amerika	„ 2.50 - „ „
„ Mineraler og Kul til spanske Havne og Kolonier	„ 0.50 - „ „
„ „ - „ - Europa	„ 1 15 - „ „
„ „ - „ - Amerika	„ 2.50 - „ „
„ al anden Last til spanske Havne og Kolonier	„ 0.25 - „ „
„ - „ „ - Europa	„ 0.50 - „ „
„ - „ „ - Amerika	„ 1.00 - „ „

For Varer, som indtages eller udlosses ved den Havneforvaltningen tilhørende „Muelle de Hierro“ (Jernkaien), erlægges pr. Ton Varer følgende Afgifter:

	Til og fra Ud- landet.	I Kystfart.
Naar Kran ikke benyttes	Pes. 0.90	Pes. 0.65
Ved Benyttelse af Dampkran	„ 1 40	„ 1.00
„ — - Haandkran	„ 1.20	„ 0.95

Mulfter. Ved Mellemkomst af Hs. Majestæts Gesandtskab i Madrid opnaaede man Eftergivelse og Tilbagebetaling af en et norsk Firma paalagt Supplementtold af Pes. 2 715 for en Trælastladning, en Mulkt til Beløb Pes. 200 for Feil i et norsk Seilskibs Sundhedspas og en Mulkt paa Pes. 500, ilagt et norsk Dampskib for Undladelse af at forevise partielt Manifest.

Hjemsendelse af Hyrebeløb. Der er hverken blevet udfærdiget nogen norsk eller svensk Sømandsanvisning i det forløbne Aar. Derimod er der flere Gange ved Konsulatets Forsorg indkjøbt Anvisninger paa Paris og London for Søfolk.

De af afdøde norske og svenske Sømænd efterlodte kontante Penge udgjorde tilsammen Pes. 148.21, deraf remitteredes Pes. 91.45 til Norge og Pes. 56.76 til Sverige.

Paa- og Afmønstringer. Med norske Fartøier paamønstredes 12, hvoraf 4 Nordmænd, 1 Svenske og 7 Udlændinger, og afmønstredes 14, hvoraf 7 Nordmænd, 4 Svensker og 3 Udlændinger.

Det er meget vanskeligt at erholde Hyre inden Distriktet og vore Sømænd advares derfor mod at opsiges sin Tjeneste i nordspanske Havne.

Det vilde være heldigt, om vore Skibsførere, i Tilfælde af Arrest af nogen af Mandskabet i nordspansk Havn, øieblikkelig vilde afgive Meddelelse derom til de forenede Rigers konsulære Repræsentant paa Stedet, forat han strax kan have Anledning til at intervenere til Fordel for Sømænd. Man vilde formentlig derved delvis kunne befri vore Sømænd for de meget strenge Straffe, som rammer Forseelser, der i Sverige og Norge ofte kun er belagt med Mulkt.

Rømninger. Der rømte 2 Sømænd fra et norsk Fartøi i Bilbao, nemlig en Nordmand og en Udlænding.

Dødsfald. 8 norske Sømænd, deraf en Skibskaptein, afgik ved Døden inden Distriktets Havne. Af disse druknede en Sømænd i Floden Nervion og fem omkom i Gijon ved Explosion ombord i Dampskibet „Norden“ af Stavanger.

Journalen over indkomne Sager omfatter 311 Nummere mod 194 i 1893 og 152 i 1892. Der indkom ialt 581 Skrivelser.

De udgaaende Skrivelser fordelte sig saaledes: Til det Kongelige Udenrigsdepartement 54. Til det Kgl. Departement for det Indre 95. Til det Kgl. Kommercekollegium 7. Til Hans Majestæts Gesandtskab i Madrid 34. Til Vicekonsulerne, norske og svenske Privatmænd, spanske Myndigheder og Privatmænd etc. 493 — tilsammen 683 Skrivelser.

Konsulatets Adresse er fremdeles: Gran Via de Lopez de Haro, No. 16, 1ste Etage. Expeditionstiden er fra 10 til 2; men i Almindelighed har der været ydet Embedsbistand ogsaa om Eftermiddagen.

Import.

Klipfiskhandelen. Importen af Klipfisk (løs og bundtet) Aar 1894 til Nordspaniens Havne udgjorde:

Klasse.	Bilbao.	Santander.	Vigo.	Corunna.	Gijon	Pasajes.	Tilsammen.
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Norsk	10 484 800	5 824 600	1 792 400	938 000	54 800	—	19 094 600
Islandsk og Færøisk	2 278 000	36 700	—	—	—	—	2 314 700
Skotsk .	552 100	345 600	—	18 800	300	—	916 800
Fransk .	—	—	—	—	—	1 719 900	1 719 900
Ialt	13 314 900	6 206 900	1 792 400	956 800	55 100	1 719 900	24 046 000

583

imod

Aar	1893	Kg.	22 541 650	(hvoraf norske Kg.	17 758 900)
"	1892	"	20 851 880	(	16 941 863)
"	1891	"	20 111 719	(	14 896 539)
"	1890	"	22 697 365	(	16 204 865)
"	1889	"	22 254 714	(	14 181 840)
"	1888	"	20 476 590	(	12 577 364)

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

Klasse.	1881	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.
	%	%	%	%	%	%	%	%
Norsk	71.36	61.42	63.72	71.40	74.07	81.22	78.79	79.41
Islandsk og Færøisk	20.46	7.92	9.71	7.85	5.62	7.35	12.29	9.63
Skotsk	6.51	4.70	3.46	3.04	3.66	4.13	2.53	3.81
Fransk	1.67	25.06	23.11	17.71	16.65	7.30	6.39	7.15

Af den til Nordspanien importerede norske Klipfisk ankom:

Til Bilbao.		1894.	1893.	
Pr. 49 norske Fartøier		7 897 895 Kg.	imod	6 560 100 Kg.
- 13 tyske	"	2 203 855	" "	1 999 400 "
- 2 spanske	"	383 000	" "	758 000 "
Ialt		10 484 750 Kg.	imod	9 317 500 Kg.

Til Santander.		1894.	1893.	
Pr. 31 norske Fartøier		3 685 855 Kg.	imod	4 198 100 Kg.
- 12 tyske	"	1 801 792	" "	1 017 800 "
- 2 spanske	"	337 000	" "	1 037 600 "
Ialt		5 824 647 Kg.	imod	6 253 500 Kg.

Til Vigo.		1894.	1893.	
Pr. 24 norske Fartøier		1 378 950 Kg.	imod	1 297 000 Kg.
- 7 tyske	"	413 453	" "	232 000 "
Ialt		1 792 403 Kg.	imod	1 529 000 Kg.

Til Corunna.		1894.	
Pr. 11 norske Fartøier	.	.	813 422 Kg.
- 4 tyske	"	.	124 578 "
Ialt		938 000 Kg.	

Til Gijon.		1894.
Pr. 1 tysk Fartøi .		54 800 Kg.

Importeret med	115 norske Fartøier	13 776 122 Kg.	eller	72 %
—	37 tyske ”	4 598 478 ”	”	24.4 -
—	4 spanske ”	720 000 ”	”	3.6 -

Tilsammen 19 094 600 Kg.

Alle de Lande, som i 1894 har deltaget i Klipfiskindførselen til Nordspanien, har nydt godt af samme Toldsats. Danmark afsluttede i Juli 1893 Traktat med Spanien, som senere er blevet ratificeret. Ved denne Traktat opnaaede Danmark den samme Told paa Klipfisk som Norge. England fornyede i Januar d. A. sin midlertidige Overenskomst, og Frankriges „modus vivendi“ vedbliver. Saaledes betaler nu alle nævnte Nationer Pes. 24.00 i Indførselsafgift, hvoraf Pes. 18.00 i Told og Pes. 6.00 i saakaldte indre Afgifter.

Som af ovenstaaende Tabeller vil fremgaa, indførtes der til Nordspanien ikke mindre end $1\frac{1}{2}$ Million Kg. mere Klipfisk i det sidstforløbne Aar end i 1893. Der pleier i Almindelighed at importeres fra 20 til 22 Millioner, og man maa gaa helt tilbage til 1884 for at finde et lignende Kvantum. Importen i 1894 var den største hidtil noterede. Hovedaarsagerne hertil maa søges i de moderate Priser paa Exportstederne, den gode Kornhøst i Castilien og de forholdsvis høje Kjød- og Fleskepriser samt i de spanske „Atun“- og „Besugo“-Fiskeriers mindre tilfredsstillende Udbytte. Der var ogsaa rig Vinhøst; men paa Grund af de lave Priser konsumeredes ikke saa meget Fisk i Rioja i 1894, som før har været Tilfældet. Indhøstningsarbejdet, som danner en af de vigtigste Faktorer i Forbruget af Klipfisk, gav mange Arbeidere Beskæftigelse, og Maanederne Juni, Juli, August og September udviser derfor ogsaa meget gode Salg. Norges, Frankriges og Skotlands Import steg i Forhold til 1893, medens Danmarks er aftaget ikke saa ubetydelig. Af den danske Fisk har Færøfiskeri gjort lidt Fremgang, medens Islandsfiskeri er gaaet tilbage. Naar man slaar Islands- og Færøfiskeri sammen, saa viser det sig, at Importen fra Danmark i 1894 var større end i alle de ti sidstforløbne Aar med Undtagelse af 1893. Den store Indførsel i 1893 var begrundet i det overordentlig rige Fiske under Island og de deraf følgende lave Priser.

Procentforholdet mellem de forskellige Landes Import undergik i Sammenligning med 1893 en liden Forandring, idet den islandske og færøiske Fisk atter er gaaet tilbage fra 12.29 til 9.63 % eller med lidt over $2\frac{1}{2}$ %. Man maa ikke destomindre, naar 1893 undtages, gaa tilbage helt til 1884 for at finde en fordelagtigere Procentgrad for denne Fisk. Formindskelsen i den islandske Import kom alle de tre øvrige Nationer tilgode. Norge har ikke alene beholdt sin gunstige Stilling fra 1893, men endog gjort lidt Fremgang. Det er kun i 1892, at Procentforholdet stiller sig fordelagtigere for det norske Produkt. Hvad Kvantummet angaar, saa har de norske Exportører vundet endnu større Terræn end i 1893, i hvilket Aar indførtes mere norsk Klipfisk end nogensinde tidligere. I 1894 ankom der nemlig til Nordspanien over en Million Kg. mere norsk Fisk end i det næst foregaaende Aar. Skotland har faaet en Tilvæxt af lidt over 1 % og har med Hensyn til Mængden havt et af sine gode Aar. I Forbindelse hermed turde bemærkes, at den skotske Fisk figurerer i ovenstaaende Opgave med et altfor høit Procenttal paa Bekostning af den islandske og færøiske. Af de til Bilbao fra Skotland og England ankomne 552 100 Kg. skal, efter hvad en i denne Branche meget kompetent Mand har oplyst, kun ca. 250 000 Kg. være skotsk Vare. Resten er Islands- og Færøfisk, som exporteres fra Liverpool og Glasgow. I Almindelighed benytter man ikke

engang første Klasses Islands- og Færøfisk til denne Blanding, og som Følge deraf omsættes heller ikke denne Slags Vare til de høje Priser som Shetlandsfiskens betinger. Frankriges Klipfiskimport til Nordspanien i 1894 er i Forhold til Totalimporten gaaet frem med lidt over $\frac{2}{3}$ 0/0. Den franske Fisk indførtes før 1882 paa Grund at den meget høje Told kun i meget ringe Mængde. Men efterat Frankrige i det nævnte Aar havde faaet anerkjendt den under Island og ved Newfoundlandbankerne opfiskede og i forskellige franske Byer, især Bordeaux, tørrede og tilberedte Fisk, som fransk Produkt, vandt den formedelst sin gode Farve og vakre Udseende meget hurtig Indpas paa det spanske Marked og truede en Tid med at blive en farlig Konkurrent for den norske Klipfisk. Paa Grund af de betydelige Udrustnings- og Udførselspræmier kunde den tildels sælges til lavere Pris end den norske. Importen voxede saaledes fra 1.67 0/0 af Nordspaniens hele Klipfiskindførsel i 1881 til 5.10 i 1882, 24.10 i 1883, 23.40 i 1884 og 1885 samt naaede sit Kulminationspunkt i 1886 med 31.47 0/0. Den gik derefter gradvis nedover, for i 1893 kun at andrage til 6.39 og i 1894 til 7.15 0/0. I Ottiaarene indførtes der ikke ubetydelige Partier fransk Fisk til Bilbao og Santander; men i 1894 skal der ikke være ankommet en eneste Bundt til disse Steder. Importen har indskrænket sig til Pasajes. Næsten al den over nævnte Havn indførte franske Fisk exporteres fra Bordeaux. Den ankommer indpakket i Halmbundter, som reexpederes direkte til Kjøberne i Madrid, Zaragoza og Pamplona, som er de vigtigste Markeder for denne Vare. Enkelte Partier sendes ogsaa til Barcelona, Valladolid, Palencia, Salamanca og Zamorra. For nogle Aar siden transiteredes meget fransk Fisk til Barcelona; men nu skal den dersteds kun finde Afsetning i Mangel af Tilførsel af Islandsfisk. De spanske Handelsmænd kjøber Varen direkte, og de franske Exporthuse har, saavidt Konsulatet har kunnet bringe i Erfaring, ikke Lagre i Spanien og sender aldrig Fisk i Konsignation. Den franske Klipfisk er meget vandholdig og fremkommer ofte til Bestemmelsesstedet i fugtig Tilstand og egner sig derfor mest til Øieblikskonsume. Da den er lidet saltet, saa behøver den kun at ligge i Vand 4 à 6 Timer for at afsaltes. Den franske Islandsfisk sættes højt over Bankfisken. I Madrid, som er Hovedmarkedet for den franske Fisk i Spanien, sælger man endel fransk Islandsfisk som skotsk og til samme høje Priser. Da baade den franske Islands- og Bankfisk hæver sig meget ved Kogning og saaledes giver godt Resultat, skattes den dersteds meget højt af Arbejderbefolkningen. Den spises ogsaa af de mere velhavende Klasser og tilberedes som de andre Slags Klipfisk med Tilsetning af Olie og Tomat.

I 1893 noteredes for fransk Fisk pr. 100 Kilogram f. o. Bordeaux fra Pes. 53—60 og i 1894 Pes. 57—65 samt endelig i Begyndelsen af 1895 Pes. 63—83, betalbar i Spanien efter Forløb af 30 Dage med Fradrag af 2 0/0 Escompte eller efter 3 Maaneder uden Afslag. Fragten beregnes i Almindelighed efter Frcs 17.00 pr. Ton og Assurancen efter $\frac{1}{2}$ 0/0 af Værdien samt Udlosning og Transport til Jernbanen til Pes. 3.70 pr. Ton. Importen pleier at ske ugentlig i Partier fra 750 Kg. som Minimum til 1 000 og 5 000 Kg. for hver Kjøber. Reisen fra Bordeaux til Pasajes tager omtrent 24 Timer. Den samlede Import varierede i 1894 for hver Maaned fra 78 000 Kg. til 228 000 Kg. De mindste Kvanta ankommer i Sommermaanederne.

Den mangelfulde Tilvirkning og deraf følgende Uholdbarhed var de væsentligste Aarsager til, at den franske Klipfisk saa hurtig tabte sit Marked i Spanien. Forbruget i Frankrige og Exporten til dets Kolonier har steget. Hvis ikke overmaade stort Fiske og som Følge deraf overordentlig billige Priser skulle

indtræde, saa vil den, efter hvad meget kyndige Forretningsmænd i denne Branche har meddelt Konsulatet, ikke let gjenvinde sit tabte Terræn. Dersom den franske Fisk skulde kunne sælges til ikke saa lidet lavere Priser end den norske, saa maatte man endnu tage den med i sine Beregninger; thi Billighed spiller her den allerstørste Rolle ved alle Slags Salg. Naar de bredere Lag af Befolkningen blot kan faa en Ting, som er billig, og som har godt Udseende, saa gjør de ikke saa nøie Rede for, hvorvidt dens Kvalitet er underlegen og ikke regningssvarende. Imidlertid synes mange at have faaet Øinene op for, at det er fordelagtigere at købe norsk Fisk, selv om denne er lidt dyrere. Naar man tager alle Omstændigheder med i Betragtning, saa turde under lige Toldforhold de norske Exportører ikke have stor Grund til at frygte for Tilbagevenden af Ottiaarenes Konkurrence fra den franske Fisk.

Hvad Forsendelsesmaaden af de øvrige Landes Fisk angaar, saa ankommer Islands- og Færøfiskene altid løs og den skotske Fisk, som sendes med Rutebaade, bestandig i Bundter. Shetlands- og Færøfiskene, som pleier at være aldeles fortrinlig tilvirket, konsumeres kun af de rigere Klasser af Befolkningen.

Labrador og engelsk Newfoundlandisk fisk importeredes før til Bilbao. Den var udmærket tilberedt. Siden 1878 er denne Fisk kun importeret hertil under exceptionelle Omstændigheder. For tre Aar siden ankom en Ladning til Santander; men det var umuligt at sælge den, og den maatte expederes til Neapel. Til Nordspanien importeres fra Island kun Faxefjordfisk, medens Isafjordfiskene gaar til Barcelona. Islandsfisken finder især Afsetning blandt de mere velhavende Familier i de store Byer samt ogsaa i Smaastæderne i Guipuzcoa og Vizcaya. Til Santander importeres Islandsfisk kun, naar den er meget billig. Der er endnu Provindser, hvor Islandsfisken endnu ikke er kjendt, og hvor man paa Grund af tilvant Smag og maaske ogsaa af Uvidenhed foretrækker den norske Fisk. — Det er derfor næsten kun i Tilfælde af, at Islandsfisken, som Følge af rigt Fiske, som f. Ex. i Kampagnen 1892—1893, sælges til samme Priser som den norske, at den skaber en noget videre skadelig Konkurrence for vor Export; thi saalænge Priserne paa den norske Fisk er billigere, saa holder den store Masse i Agerbrugs- og Vindistrikterne i Castilien, Rioja og Galicien og overhovedet den mindre bemidlede Landbefolkning, for hvem Billigheden spiller den største Rolle, sig til den norske Fisk; men til samme Priser foretrækkes Islandsfisken. Islandsfisken har i det sidste vundet betydeligt Indpas i Madrid, Vitoria, Pamplona, Lerida og Barcelona. — Minearbejderne spiser ogsaa Klipfisk, men ikke saa meget som Jordbrugerne.

I Agerbrugsdistrikterne konsumeres forholdsvis langt mere Klipfisk end i de baskiske og nordspanske Kystprovinser, hvor Befolkningen lever mere spredt. I disse Provinser er de fleste Huse paa Landet omgivet af Kjøkkenhaver, og Arbejderne indtager gjerne alle sine Maaltider i Huset. Anderledes stiller Forholdet sig i Agerbrugsdistrikterne, hvor Befolkningen bor i store Landsbyer, som de forlader tidlig paa Morgen, og hvortil de først vender tilbage om Aftenen. Det er paa disse Steder vanskeligt, for ikke at sige næsten umuligt, at skaffe sig Kjød, og de lever derfor hele Dagen paa Brød, Vin og Klipfisk, som de ofte spiser raa. Det er ikke nogen Sandsynlighed for, at Klipfiskens Konsumtionsfelt vil blive udvidet; thi dens Marked er og vil blive begrænset. Importen vil vel vanskelig komme til at overstige afvigte Aars. Men paa den anden Side bør man vistnok heller ikke frygte for, at Konsumen vil komme til at aftage i nogen betragtelig Grad paa lang Tid fremover. Lettere Tilgang paa Kjød og Flesk, forbedret Levesæt og større økonomisk Velvære i det hele

taget vilde formentlig bidrage til i nogen Grad at formindske Forbruget af Klipfisk; men der er intet Tegn paa, at en saadan Forandring i Livsvilkaarene vil indtræde i den nærmeste Fremtid. Spaniolerne, især Landbefolkningen, er meget konservative med Hensyn til Levemaade. Klipfisk egner sig desuden fortrinlig som Fødemiddel for Masserne af den spanske Indlandsbefolkning; thi man har alle de Ting, som er nødvendige for dens Tilberedning, saasom Olje, Tomat etc. Endvidere maa man huske paa, at fersk Kjød og Fisk strax bedærvs i det varme Sommerveir.

Som af det foran anførte vil fremgaa, var Norges Stilling paa det nordspanske Klipfiskmarked i 1894 særdeles gunstig, baade hvad Importkvantummet og Procentforholdet angik. Alle de i den norske Klipfiskexport interesserede bør nu gjøre sit til, at man ikke alene beholder sit Marked, men ogsaa om muligt udvider det. Det gjælder derfor først og fremst at forbedre Produktets Kvalitet. Denne var i 1894 saa langt fra at være tilfredsstillende, at den tverimod stod under det næstforegaaende Aars baade for Lofot- og Søndmørsfiskens Vedkommende. Finmarksfisken var derimod ganske acceptabel. I det store og hele taget varierede den norske Klipfisks Kvalitet meget. Islandsfisken var heller ikke saa vel tilvirket som i 1893. Derimod var som sædvanlig Shetlandsfisken fortrinlig. Færøfisken, som for nogle Aar siden kom i daarlig Tilstand, var ogsaa ifjor udmerket vel tilberedt. Man bør i Norge anvende større Omhyggelighed ved Fiskens Udvaskning, Presning og Tørring og fremfor alt søge at beskytte Fisken mod Regnets skadelige Indflydelse. Den norske Fisk var ved Ankomsten hertil mere midt i 1894 end i 1893; men derimod tog paa Grund af den hurtige Realisation forholdsvis lidet Fisk Mid til sig under Lagringen hernede. Maanederne August, September og Oktober er paa Grund af Søndenvinden de farligste Maaneder i Bilbao og Santander for Lagring af Klipfisk. I Søndenvind og fugtigt Veir er det hernede meget vanskeligt at bevare Klipfisk, som allerede har Sopsporer i sig. Søndmørsfisken ansees hernede særlig farlig i disse Maaneder. Midt Fisk skal efter Sigende tabe langt mere i Salgsverdi end i Næringsverdi. Var Kvaliteten mindre tilfredsstillende i 1894, saa indeholdt derimod Klipfisken mindre Sei, Længer og Brosmer end før ofte har været Tilfældet. Smaapartier af disse Fiskesorter sælges uden Vanskelighed; men større Partier finder ikke let Afsætning. Af de forskjellige Slags norsk Klipfisk sætter man hernede mest Pris paa Søndmørsfisk og derefter Nordlandsfisk. I Almindelighed foretrækker man jevn stor Fisk. Smagen varierer imidlertid paa de forskjellige Steder; saaledes vil man i Aragon helst have smaa og i Madrid stor Fisk.

Man har i de senere Aar gjort store Fremskridt i Retning af regelmæssig og moderat Afskibning. Det er glædeligt at kunne konstatere, at ogsaa i det sidstforløbne Aar Tilgangen i Almindelighed var afpasset efter Behovet, endskjønt Ankomstdatoerne falder lidt mere ujevnt end i 1893. Men saa fik til Gjengjæld flere Importører Fisk med samme Fartøi, end før har været Tilfældet. Den største Import fandt Sted i Ugen fra den 17de til den 24de Februar, i hvilken ankom 10 445 Kv. norsk Klipfisk. De regelmæssige Afskibninger i Forbindelse med den nogenlunde konstante Efterspørgsel bevirkede, at Beholdningerne holdt sig jevne. I 1894 varierede i Almindelighed fra 1000—8000 imod i 1893 fra 2000 til 7000 Kvintaler. I 1894 var de 7 Gange mindre end 2000 og 6 Gange større end 7000 imod i 1894 henholdsvis 9 og 14 Gange. Altsaa var de lidt mere jevne i 1893. Det bør dog i denne Forbindelse erindres, at Importen ogsaa var større i 1894 end i det næst foregaaende Aar. Den største Beholdning ved Ugens Udgang gik i 1894 op til 13 500 Kv., nemlig den 24de Marts.

Konsignationernes Aftagen har i Hovedimportstæderne Bilbao og Santander bidraget til de regelmæssige Tilførsler og jevne Beholdninger. Konsignations- og Metaforretningerne florerede til 1885. Omslaget foregik i Perioden 1885 til 1890. Siden det sidstnævnte Aarstal har der ogsaa været endel Konsignationer, men Tendensen er gaaet i Retning af frie Salg. I 1894 blev der ogsaa konsigneret enkelte Partier og, efter Sigende, mindst ligesaa mange som i 1893. I Konsignation sælges nu i Regelen kun Partier, som dels bestaar af Fisk af mindre god Kvalitet og dels af forskjelligartet Fisk, om hvis Pris Sælger og Kjøber ikke bliver enige, eller som Firmaet ikke vil sælge for ikke at tabe sit gode Renommé. Det er heldigt for de norske Exportører, at de er komne ud af Konsignationsforsendelserne; thi ofte kommer disse frem i Utide og frembringer Overfyldning paa Markedet og deraf følgende Depression i Priserne. Næsten al den Klipfisk, som importeres til Vigo, ankommer endnu i Konsignation; det er kun sjælden, at de derværende Importører afslutter direkte Indkjøb; til Corunna ankommer derimod nu kun faa Konsignationsforsendelser. Færøfisk og superior skotsk Fisk konsigneres ikke, derimod en enkelt Gang Smaapartier af 2den Klases skotsk Fisk. Islandsfisk konsigneres meget sjælden; i 1893 ankom saaledes nogle Partier i Konsignation, men intet i 1894.

Importen af løs norsk Klipfisk har i 1894 tiltaget for samtlige nordspanske Havnes Vedkommende med Undtagelse af Santander. Aarsagen til den formindskede Indførsel til sidstnævnte Havn maa søges i Nedgang i Bundtefiskforsendelserne. Vicekonsulen i Vigo tilskriver den ikke ubetydelige Tilvæxt i Import af norsk Klipfisk til Vigo forøget Benyttelse i Konservfabrikerne og Forsendelse til Indlandet af fersk Fisk.

Den første Nyfiskladning ankom i 1894 hertil tidligere end nogensinde før, nemlig den første Mai. Beholdningen af gammel Fisk var da ganske ubetydelig. For den første Nyfisk betales Pes. 47.50 for 1ma., 46 for 2da og 44.50 for 3tia imod henholdsvis i 1893 Pes. 46, 44.50 og 43. Laveste Notering for 1ma norsk Klipfisk var Pes. 37.50. Priserne var i det hele taget lavere end i 1893, men Oscillationerne var mindre udprægede. Kurserne paa Udlandet var høje og underkastede hyppige Fluktuationer. I Forbindelse hermed hid sættes en Opgave over Gjennemsnitspriserne paa norsk Klipfisk for hver Maaned, sammenlignet med de paa Bilbao Børs i de tre sidste Aar noterede á vista Kurser paa London.

	1 8 9 2.		1 8 9 3.		1 8 9 4.	
	Pesetas pr. 50 Kg.	Kurs paa London.	Pesetas pr. 50 Kg.	Kurs paa London.	Pesetas pr. 50 Kg.	Kurs paa London.
Januar	47.00	28.70	41.50	29.50	39.50	30.74
Februar	47.50	28.75	40.50	29.55	39.56	30.89
Marts	47.50	29.44	41.50	29.25	39.50	30.51
April	47.00	29.50	42.50	28.95	38.50	30.45
Mai	47.50	28.74	46.00	29.50	43.84	30.54
Juni	43.50	28.67	43.50	29.30	40.75	30.57
Juli	41.50	28.70	42.00	30.15	38.94	30.68
August	41.00	29.05	41.00	30.26	38.25	30.82
September	41.50	28.85	41.50	30.50	37.80	29.76
Oktober	42.50	29.00	41.50	30.40	38.37	29.49
November	43.00	29.00	40.00	30.95	38.31	28.55
December	42.00	29.35	39.00	30.90	38.15	28.09

Priserne paa Islandsfisk stillede sig i Midten af hver Maaned saaledes:

1893.			1894.			1893.			1894.		
Januar	Pes.	45.00	Pes.	39.50		Juli	Pes.	48.50	Pes.	46.00	
Februar	"	45.00	"	42.00		August	"	45.00	"	46.00	
Marts	"	46.00	"	43.00		September	"	39.00	"	43.50	
April	"	46.00	"	43.00		Oktober	"	39.00	"	41.50	
Mai	"	45.00	"	48.00		November	"	38.50	"	41.50	
Juni	"	—	"	48.00		December	"	38.50	"	44.00	

Ved de ovenstaaende Priser er forudsat Betaling i Sølv eller Papir 40 à 45 Dage efter Fiskens Expedition fra Lagrene. Fra disse Priser gaar 2 0/0. Kjøberne maa derimod efter gammel Sædvane betale Indpakkingsomkostningerne.

Bundtefisk. Forsendelserne fra Norge direkte til Spaniens Indland udgjorde:

				1888.	1889.	1890.	
Via Bilbao . . .	Kg.			183 700	220 900	35 600	
„ Santander . . .	„			567 622	981 200	1 109 389	
Ialt Kg.				751 322	1 302 100	1 144 989	
				1891.	1892.	1893.	1894.
Via Bilbao . . .	Kg.			182 600	67 500	214 450	83 600
„ Santander . . .	„			1 091 150	1 945 740	1 981 550	1 518 580
Ialt Kg.				1 273 750	2 013 240	2 196 000	1 602 180

Santander har altid været den vigtigste nordspanske Havn for denne Slags Import. Bundtefiskeimporten formindskedes altsaa i 1894 med næsten 600 000 Kg. i Forhold til 1893. Medens i de første ni Maaneder Partierne var baade flere og større end i 1893, saa indførtes der i Oktober—December 1893 782 000 Kg. mod kun 173 000 i det tilsvarende Tidsrum af 1894. Den betydelige Nedgang i Importen i sidste Kvartal af forrige Aar skrev sig, efter hvad Vicekonsulen i Santander har oplyst, fra de faldende Kurser. Salgene foregaar direkte og Priserne noteres i Pesetas. De norske Exportører, som formentlig havde høstet bitre Erfaringer fra Kursernes Stigning, havde paa Afstand vanskelig for at gjøre sig fortrolig med deres Fald, som ogsaa kom noksaa uventet hernede, og de beregnede derfor sine Priser efter ikke ubetydelig højere Kurser end de i Spanien noterede. Da de spanske Kjøbmænd naturligvis ikke vilde betale de høje Priser i Pesetas, saa begyndte man i Norge at udbyde Fisk til Priser fastsatte i Francs og Pund. Indlandskjøbmændene, som ikke var vant til at afslutte Forretninger i fremmede Myntsorter, reflekterede ikke herpaa, og Bundtefiskforsendelserne aftog derfor i betydelig Grad. Ved Siden heraf bidrog ogsaa de i Norge udover Høsten og Vinteren med Tendens til Hausse raadende faste Priser til at formindske Bundtefiskimporten. I forrige Aar ankom tyve Kasser med Klipfisk til Santander i Transit for Indlandet,

hvilken Emballage, saavidt vides, næsten aldrig er benyttet for det nordspanske Marked. Ligeledes transiteredes over Santander noget over tyve Tusinde Kg. Islandsfisk. Den norske Bundtefisk sælges næsten altid cif Santander og besørges reexporteret af vedkommende Dampskibsexpeditør eller Indlandskjøbmændenes Agenter. Jernbanefragten beregnes efter samme Taxt for større og mindre Partier. Der gives saaledes ikke noget Afslag for større Kvanta. De enkelte Exportører pleier at sende fra 1 000 til 1 500 Bundter med samme Skib; de for hver enkelt Indlandskjøbmand bestemte Partier varierer fra 200 til 400 Kvintaler. En Bundt veier i Regelen ca. et Kvintal eller 50 Kg. Kjøbmændene i Indlandet betaler i Almindelighed først ved Varens Modtagelse, og der skal ogsaa i det sidstforløbne Aar have fundet Sted nogle Reklamationer i Anledning af Varens Kvalitet.

De vigtigste Importører af Klipfisk i Nordspanien er:

Bilbao: Pedro de Bastera y Cia. Hijo de Gurtubay y Cia, Hillario Lund y Clausen og Iuan Luis Schmedling. De to sidstnævnte Huse indehaves af Nordmænd. Mindre Importører: Miguel Azaola, Laureano de Salcedo og Rufino de Videá.

Santander: A. C. Crespo y Cia, Hijo de Gurtubay y Cia, Mowinkel y Balbontin og E. Tonning.

Gijon: Hijos de Augustin Alvargonzalez, José Las Clotas og Velasco y Cia.

Corunna: Manuel Bermudez, Genaro Fernandez, Hijo de M. Fernandez Abella, José Marchesi Dalman, Penna y Cia, Hijos de I. Peres Lopez, Pombo Hermanos og Fernando Sastre y Cia.

Vigo: A. Barcena og Carricarte, M. Barcena y Franco, P. M. Molins, Emilio Fabregas, Luis Garcia og José Ribas Prat é Hijo.

Valladolid: D. Alonso y Cia, Tomas Canales, José Gomez Gutierrez og Miguel Una.

Af Rogn importeredes:

	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.
Til Bilbao	Tdr. 2 529	2 213	1 462	1 608	2 184 eller 327 570 Kg.
- Santander	„ 500	180	1 960	1 700	2 247 „ 337 050 „
- Gijon	„ 1 265	858	1 900	564	846 „ 126 967 „
Ialt Tdr.	4 294	3 251	5 322	3 872	5 277 eller 791 587 Kg.

Det spanske Sardinfiske har i de senere Aar gaaet fremad og synes at have trukket sig fra den franske til den spanske Kyst, hvor der i den senere Tid har været jævnt og aarvist Fiske. Som en Følge heraf er Rogn, som i Almindelighed benyttes som Agn, importeret i større og større Mængde. Det er al Grund til at haabe, at denne Industries Udvikling fremdeles vil gjøre Fremskridt. Rognimporten fra Norge har hidtil kun skeet direkte til Bilbao, Santander og Gijon. Til San Sebastian importeredes i forrige Aar 1 500 Tdr.

Rogn fra Frankrige. Med de første Klipfiskladninger hidkommer i Almindelighed en Del islandsk Rogn. Denne er som Regel af simple Kvalitet end den norske og sælges billigere.

Efterspørgselen var stor og Priserne meget høje. For 1ste Sort lagesaltet Rogn betaltes gennemsnitlig fra 65—75 Pesetas pr. Tønde, for 2den Sort af samme Slags 10 Pesetas mindre pr. Tønde. For tørsaltet norsk Rogn betaltes 5 Pesetas mindre end for lagesaltet. En detail skal Priserne have gaaet op lige til Pes. 80 à 100 pr. Tønde. En Rogn-tønde veier i Almindelighed 150 Kg. Beholdningerne har været smaa, og Fiskerne har ikke været vanskelige med Hensyn til Kvaliteten.

Importører af Rogn:

Bilbao. De ovenfor nævnte store Klipfiskimportører samt Pedro de Mac Mahon.

Santander. Samme Firmaer, som indfører Klipfisk.

Gijon. Juan Galarza, Valentin Sendin og Faustino Vina.

San Sebastian. Saralegui y Lasguibar, Matias Samperio og Luis Calesalvo.

Tran. Fra Norge importeredes pr. direkte Skib til Bilbao 2811 Kg. brunblank Tran imod 180 Tønder i 1890, 156 i 1891, 96 i 1892 og 95 i 1893. Efter hvad der er blevet meddelt Konsulatet, skal der ikke i det sidstforløbne Aar have fundet Sted nogen Import af norsk Tran via Hamburg. I Nordspanien benyttes brunblank Tran som Medicintran. Indførselen af denne Artikel har aftaget betydelig i Løbet af de tre sidste Aar. Den er nemlig blevet fortrængt af det amerikanske Præparat Scotts Emulsion, for hvilket der er gjort megen Reklame. I Vitoria, Madrid og Valencia præpareres ogsaa en Efterligning af Scotts Emulsion. Forbruget af brunblank Tran i Garverierne er ogsaa aftaget i høj Grad. Siden 3 à 4 Aar tilbage er Tranen i Garverierne blevet erstattet af et fra Bordeaux og Nantes importeret Fedtpræparat.

Importører af Tran i Bilbao: Barandiaran y Cia., Juan Luis Schmedding og Viuda de Somonte.

Sundmaver og Fisketunger. Af Sundmaver importeredes fra Norge 2100 Kg. Begge disse Artikler fortoldes som Klipfisk. De lægges i Vand ca. 12 Timer, saa at de hæver sig meget, og præpareres derefter som Klipfisk. Spaniolerne anser dem for en Delikatesse. De stiller sig paa Grund af de høje Indkjøbspriser dyrere end Klipfisk, men indeholder megen Næringsværdi og Gelatin. Denne Vare kan imidlertid paa Grund af sin Kostbarhed ikke blive nogen Forbrugsartikel for de fattigere Klasser. Her spises ogsaa Maverne af enkelte af de herværende Saltvandsfiske. Det kunde saaledes være Grund til at undersøge om, hvorvidt ikke Torskemaver ogsaa egner sig til Tilberedning som Levnetsmiddel.

Af Røgesild er der i de sidste Aar blevet indført nogle Smaapartier. Men det ser ikke ud som om den skal vinde noget Fodfæste. Norsk Ansjos er ogsaa forsøgt indført paa det nordspanske Marked, men uden Held.

Fiskepulver synes efter de Erfaringer, man har gjort, ikke at falde i Spaniolernes Smag. Det vilde vistnok blive forbundet med ikke liden Vanskelighed at faa introduceret denne Artikel paa det nordspanske Marked; thi Spaniolerne benytter altid Kjødkraft til sine Supper, og de er meget konservative i Retning af Levnetsmidler.

Af norsk Fiskelim ankom der i Aarene 1885—1890 mindre Kvanta. Aarsagen til Importens Ophør turde formentlig tilskrives den Omstændighed, at fransk, belgisk og tysk Lim stillede sig billigere. En energisk Agent turde imidlertid kunne opnaa endel Afsætning til Fyrstikfabriker og lithografiske Anstalter. Snedkerne fandt Fiskelimet for dyrt og upraktisk.

Træl last. Til Nordspaniens Havne importeredes Aar 1894 følgende Kvanta saget og hugget Virke:

Importsted:	Fra Norge:	Fra Sverige:	Fra Finland og Hvidehavet:	Fra Nordamerika.	Fra andre Lande.	Ialt.
	m ³	m ³	m ³	m ³	m ³	m ³
Bilbao	1 168	43 099	2 210	2 925	13 200 ¹⁾	62 602
Santander	—	26 345	4 826	—	—	31 171
Gijon	—	8 653	—	—	—	8 653
Coruna	—	2 142	—	482	—	2 624
San Sebastian	1 014	1 460	—	—	—	2 474
Vigo	—	1 499	—	1 200	—	2 699
Santona	—	932	—	—	—	932
Avilés	—	552	—	—	—	552
Pasajes	—	—	—	1 355	—	1 355
Ferrol	—	—	813	—	—	813
Tilsammen	2 182	84 682	7 849	5 962	13 200	113 875

Aar 1893: Ialt Kbm. 96 287 ²⁾ (hvoraf til Bilbao 48 979 ²⁾)
 — 1892: - — 122 526 (— - — 64 056)
 — 1891: - — 103 972 (— - — 56 909)
 — 1890: - — 111 038 (— - — 58 036)
 — 1889: - — 111 823 (— - — 60 794)

Naar den franske og engelske Træl last ikke medregnes, saa er den samlede Import til Nordspanien i det sidste Aar steget med noget over 4 000 m³. Tilvæksten falder især paa Santander og er væsentlig foranlediget ved Opbygning af de under Explosionen i 1893 ødelagte Kvarterer. Forresten har næsten alle de øvrige Havne gaaet lidt fremad. Den eneste Havn, hvis Import er aftaget i nogen større Grad, er Coruna.

Hvad Forholdet mellem de forskellige konkurrerende Lande angaar, saa er Sveriges Import forøget med ikke mindre end henvend 17 000 m³ og Norges formindsket med 12 000 m³. De andre Landes Import har ogsaa undergaaet mindre Forandringer. Aarsagen til denne Forrykning i Importen fra de forenede Riger er, at det Kvantum, som før ankom fra Norge i Høvellast, efter Ikrafttrædelsen af den nye Toldtarif tages fra Sverige i uhøvlede Bord. Den væsent-

¹⁾ Deraf 10 000 m³ fra Frankrige og 3 200 fra England.

²⁾ Fransk og engelsk Træl last er ikke medtaget i nedenstaaende Tal angivende Totalimporten for 1889—93.

lige Import fra Norge bestod nemlig i Høvellast. Da de tvende Høvlerier i Santander ikke blev færdige før i Mai Maaned 1894, saa maatte imidlertid i 1893 de derværende Importører tage Høvellast fra Norge trods de høie Toldsatser. I Nordspanien anvendes næsten udelukkende Furu; thi den taaler bedre end Granen det afvekslende tørre og fugtige spanske Klima. Den svenske Trælast foretrakkes for den norske. Det svenske Virke har mørkere Kulør og er saget mere skarpkantet samt er mindre haardt og derfor lettere at bearbejde. Forskjellen i Fragt er ubetydelig, da man i Sverige lettere kan faa fuld Ladning paa samme Sted for større Dampskibe, og disse falder forholdsvis billigere end smaa Fartøier. Al den finske Last, som ankommer til Bilbao, er Transit-gods for Madrid og Mellemspanien. Den finske Import til Bilbao er gaaet lidt tilbage. Denne Nedgang er foranlediget ved Stilstand i Byggevirksomheden i Madrid. Det er ogsaa muligt, at en større Del af denne Vare i 1894 er gaaet over Santander. Af den finske Last, som indføres over nordspanske Havne, er ca. $\frac{3}{4}$ Furu og $\frac{1}{4}$ Gran, alt i $3'' \times 9''$ og $4'' \times 9''$ og $14'$ (engelsk Maal) Planker, som er haandsaget af uflødet Tømmer. Ved ikke at flødes maaler Træet meget i Modstandskraft i det varme og tørre Indlandsklima. Nedgangen i Importen til Bilbao fra Nordamerika skyldes tilfældige Omstændigheder. Det er Udsigt til, at Pitchpinelasten vil beholde sin gamle Stilling. Den benyttes til Gulve og Snedkerarbejder. Et herværende Firma indførte, paa Grund af de høie Priser i Sverige og Norge, en Ladning Spruce i 1893 og en i 1894. Det er første Gang, at Spruce er importeret til Nordspanien. Den benyttes til Kasser og simple Bygningsskonstruktioner. Da den ankom hertil meget vaad og er løs og porøs, vandt den ikke Bifald. Den engelske Last, som ankommer til Bilbao, er kreosoteret og anvendes til Kaiarbejder. Af den til Bilbao importerede Trælast forbruges omtrent Halvdelen i Vizcaya og Halvdelen i Byens Opland, væsentlig Castilien, Navarra og Aragon. Santanders Marked er Castilien og Asturien og Gijons Leon og Asturien; de øvrige Byer tilfredsstiller de lokale Behov.

Byggevirksomheden i Bilbao kulminerede i 1890—1892 og gik ned i 1893 for nu forhaabentlig at have naaet sit Lavmaal. Udsigterne for den nærmeste Fremtid er daarlige. Der er liden Byggevirksomhed, haade hvad Beboelseshuse og industrielle Anlæg angaar, saavel i Byen som dens Opland. I Santander er ogsaa Byggevirksomheden forbi. Derimod haaber man, at Asturiens Kulrigdom skal afføde industrielle Anlæg og bidrage til Forøgelse af Trælastimporten til Gijon. I den sidste Tid har Jernet med sin store Spændkraft og lette Tilgang paa passende Dimensioner for en Del fortrængt Bjelkerne og Gulvplankerne. Dette gjælder især for Bilbao's Vedkommende, da man hersteds har store Fabriker for Bygningsskinner (saakaldte dobbelte T'er). Paa Grund af den høie Fragt anvendes de lidet i Indlandet.

Al den til Nordspanien i 1894 importerede Last er saget og hugget Virke med Undtagelse af et lil Vigo ankommet ganske lidet Parti høvlede Bord fra Sverige. Sverige og Norge betaler i Henhold til sine Traktater Pes. 3.00 pr. Kubikmeter for saget og hugget Virke. Vore Konkurrenter, Finland og Nordamerika, erlægge henholdsvis 3 og 6 Pesetas. De nuværende Toldsatser for Høvellast er saagodtsom prohibitive. Det er umuligt at indføre Høvellast fra alle Lande i større Kvanta. Tolden paa Døre, Vinduer etc. er ogsaa omtrent prohibitiv. Alle de fire Høvlerier i Bilbao har Snedkerier til Forfærdigelse af Døre, Vinduer og alt andet Slags Bygningssnedkerarbejde; Santanders Høvlerier har foreløbig ikke Snedkerier.

Af den til Bilbao ankomne nordiske Last var ca. 20 % Planker, 30 % Battens, 40 % Bord og 10 % hugget Virke.

Engrossalgspriserne i Bilbao, som naturligvis varierede efter Kvantitet, Kvalitet og Dimensioner, var i Januar 1894 for usorterede Planker og Bjælker Pes. 65 à 70 pr. m³, for usorterede Battens Pes. 60 à 65 og for Pitchpine af alle Dimensioner ca. Pes. 80 à 85 pr. m³; disse Noteringer faldt fra Midten af September med ca. 8 % paa Grund af Kursernes Nedgang. Nordisk Virke betaltes i 1894 dyrere end i 1893 formedelst de høiere Indkjøbspriser i Sverige, især paa Planker. Da der i Nordamerika findes nok af store Træer, saa er der ikke hersteds nogen synderlig Prisforskjel mellem de bredere og smalere Dimensioner.

De vigtigste Trælastimportører i Nordspanien er:

Bilbao: Arana é Hijos, Francisco Arana y Lupardo, Compania de Maderas, Hilario Lund y Clausen, de to sidstnævnte Firmaer indehaves af Nordmænd.

Coruna: Eduardo Cervignon, Manuel Nunez og Luis Puig y Marcelli.

Ferrol: Nicasio Perez og Antonio Togores.

Gijon: Magnus Blikstad, D. F. Castrillon y Cia. Den førstnævnte er norsk Undersaat.

San Sebastian: Benito Jamar, José Ma. Múgica, Ramón Múgica og Manuel Urcola.

Santander: Manuel Casanueva, Leopoldo Pardo Garcia og La Compania de Maderas, det sidstnævnte Firma indehaves af Nordmænd.

Santona: Sergio Alonso.

Vigo: La Industrial Hispano-Portuguesa, Pereira é Hijo og Jannez Hermanos.

Af fransk Furu importeredes der i 1894 til Bilbao ca. 10 000 m³, deraf var omtrent 7 500 m³ Bord og 2 500 m³ hugget Virke. Til San Sebastian og Santander indføres ogsaa en Del fransk Trælast. Al denne Last kommer fra Departementet Landes og skibes til Bilbao over Bayonne. Det importerede Kvantum skal i de sidste Aar have varieret meget lidet. Der indførtes dog langt mindre fransk Last, naar den nordiske, som en Følge af lave Kurser og Told, solgtes billigere. Bordene benyttes især til Gulve og simple Bygnings-snedkerarbejder i Landsbyerne og er næsten altid 3 cm. × 21 eller 22 cm. og 2 m. 33 lange. Den franske Trælast finder kun Afsetning i Nordspanien paa Grund af sin Billighed. De franske Bord sælges f. o. Bayonne til Frcs. 32 à 38 pr. m³. Fragten dreier sig i Almindelighed om Pes. 6 pr. m³, og Tolden er som for norsk og svensk hugget og saget Virke Pes. 3 pr. m³. Bordene høvles i Bilbao og solgtes i 1894 her gjennemsnitlig for Pes. 50 pr. m³ eller Pes. 70 for 1ma, Pes. 64 for 2da og Pes. 58 for 3tia pr. 100 Bord. En Kubikmeter bestaar af 66 Bord.

Kassebord. Af uhøvlede Kassebord indførtes fra Norge til Bilbao 981, til Santander 1 014 og til Gijon 458 m³ eller tilsammen 2 453 m³. Disse Kasser fandt for nemmelig Anvendelse ved Petroleumsraffinaderierne. Fra Frankrige indføres endnu en hel Del Kassebord.

Træmasse. Det har saavel for Træmasse som for andre Varer, der for større eller mindre Del importeres fra de forenede Riger i Transit, været forbundet med stor Vanskelighed at tilveiebringe de nødvendige Data til en

nogenlunde nøiagtig Statistik. De spanske Toldkammere optager nemlig i sine Fortegnelser over indførte Varer kun det Sted, hvor Varerne er blevet indlastet, ligegyldigt enten vedkommende Land har Traktat med Spanien eller ei. Ved velvillig Imødekommenhed fra en af de største norske Træmasseexportører for Norges Vedkommende og for Sveriges fra i Spanien og Paris bosatte Agenter og Importører har det imidlertid været muligt at indhente brugeligt statistisk Materiale. Men det følger af sig selv, at nedenstaaende Tal ikke gjør Fordring paa at være aldeles nøiagtige.

Omfanget af Træmasseimporten til Nordspanien i 1894 udgjorde: Norsk Træmasse: Til Bilbao og Pasajes direkte 5 052 Tons, via Hamburg 65 Tons, via Antwerpen 35 Tons, via Rouen 30 Tons, via Kjøbenhavn 15 Tons, ialt 5 197 Tons imod 1893 4 450 Tons, 1892 2 915 Tons, 1891 641 Tons kun direkte Import, 1890 1 560 Tons, 1889 526 Tons kun direkte Import.

Svensk Træmasse:				
	Bilbao.	Pasajes.	Vigo.	Tilsammen.
Via Norge	110 Tons	695 Tons		805 Tons
- Antwerpen	640 —	1 557 —	95 Tons	2 292 —
- Hamburg	355 —	465 —		820 —
- Rouen	— —	332 —		332 —

Ialt 1 105 Tons 3 049 Tons 95 Tons 4 249 Tons
imod i 1893 2 875 Tons, 1892 6 283 Tons, 1891 2 867 Tons, 1890 (Opgave mangler), 1889 263 Tons kun direkte Import.

Omfanget af den samlede Import af Træmasse til Nordspanien i 1894 var:				
	Til Bilbao.	Til Pasajes.	Til Vigo.	Ialt.
Fra Norge	2 002 Tons	3 195 Tons		5 197 Tons
- Sverige	1 105 —	3 049 —	95 Tons	4 249 —
- Tyskland	727 —	1 563 —		2 290 —
- Finland	— —	130 —		130 —
Tilsammen	3 848 Tons	7 937 Tons	95 Tons	11 866 Tons

Noget af den via Hamburg ankomne og som svensk opførte Træmasse turde være finsk mekanisk og østerrigsk kemisk samt tysk Halmmasse. Næsten al den tyske Træmasse ankommer via Antwerpen, deriblandt fra den bekjendte Fabrik Waldhof. De øvrige tyske Fabriker exporterer til Nordspanien gennem Exporthouse. Det er meget sandsynligt, at den tyske Indførsel var lidt mindre end her angivet; thi for det første ankommer altid nogle mindre Partier belgisk kemisk Masse over Pasajes til Papirfabriken „Vasco-Belga“ i Renteria, og desuden turde endel af den som tysk behandlede Masse hidrøre fra svensk Produktion. Næsten al den norske Træmasse ankom direkte, medens desværre omtrent al den svenske transiteredes via Antwerpen, Hamburg og Rouen. Over Hamburg gaar især Træmasse fra Nordsverige, som dels bringes derhen direkte i hele Ladninger, dels i Partier med regelmæssige Dampskibe fra Gefle. I Hamburg distribueres den til hele Europa. Over Antwerpen kommer fornemmelig Træmasse fra Gøteborg paa Gjennemgangsfragt. Der foreligger ikke det fornødne statistiske Materiale for det næstsidste Aar til at kunne anstille nogen nøiagtig Sammenligning mellem den samlede Import i 1893 og 1894. Men man kan trygt sige, at Indførselen i 1894 var større end i det næstforegaaende Aar. Hovedaarsagen hertil er at søge i de smaa Beholdninger ved Begyndelsen af 1894. Det er glædeligt at kunne konstatere, at de forenede

Rigers Export af Træmasse til Nordspanien har taget betydeligt Opsving i Løbet af de sidste Aar. Ogsaa det sidstforløbne Aars Import hertil udviser Stigning. Den overgaar saaledes begge de to sidste Aar og er overhovedet den største hidtil noterede.

Al den til Nordspanien importerede Træmasse, saavel den kemiske som den mekaniske, er tør. Da der betaales samme Told for begge Slags, og de fleste Fabriker ligger i ikke ubetydelig Afstand fra Havn, saa vilde det ikke svare Regning at importere Masse med stor Vandgehalt; thi Priserne paa vaad Masse beregnes efter dens kalkulerede Vægt, som er omtrent den samme som for tør Vare. Den saakaldte mekaniske tørre Masse indeholder altid omtrent samme Fugtighed og sælges i Almindelighed „seca à la humidad del aire“ $\circ$: der tolereres som Maximum 10 % Fugtighed ved Tørring ved 100 ° Celsius. Fugtigheden beregnes paa følgende Maade: Naar 100 Kg. lufttør Masse tørres ved 100 ° Celsius, saa bør den mindst give 90 Kg. tørret Masse $\circ$: 100 Kg. $\div$ 10 % = 90 Kg. og ikke 90 Kg. ved 100 ° Celsius tørret Masse + 10 %; thi det bliver saaledes kun 99 Kg. Da Toldkammerene ikke skjelner mellem kemisk og mekanisk Masse, saa har det ikke været muligt at tilveiebringe nogen paalidelig Opgave over hvormeget der falder paa hver af de to Klasser. Ved Imødekommenhed af Direktørerne for de herværende Papirfabriker har det imidlertid lykkedes at bringe paa det Rene, at af de til Bilbao ankomne Kvanta var lidt over 2 100 mekanisk og 1 700 Tons kemisk Masse. Da al den fra Tyskland til Nordspanien indførte Masse er kemisk, saa udgjør Sveriges og Norges Andel i den til Bilbao ankomne kemiske Masse tilsammen 973 Tons. Af det til Pasajes importerede Fabrikat turde ca. 2 600 Tons være kemisk Masse; heraf var mindst 885 Tons svensk Produkt. Det mekaniske Fabrikat importeres udelukkende fra Sverige og Norge. De fra Finland ankomne 130 Tons mekanisk Masse var Prøvesending og vandt ikke Bifald. Hvad den mekaniske Træmasse betræffer, saa har Konsumenterne paastaaet, at enkelte svenske Fabrikers Produkt har været for løst, grovt og ujevnt samt ikke vel arbeidet. Omtrent Halvdelen af den kemiske Masse hidrører fra den store tyske Fabrik Waldhof ved Mannheim og den anden Halvdel fra Norge og Sverige samt ganske ubetydelige Partier fra Belgien, Frankrige og Østerrige. Schweiz, Nordamerika og Kanada har endnu ikke optraadt paa dette Marked. Den tyske kemiske Masse har hvidere Farve og vakrere Udseende end den norske og svenske og paastaaes at være omhyggeligere arbeidet og at have større Styrke og Konsistens end disse. Der behøves derfor 4 à 5 % mindre Sulfit af den tyske Masse end af den norske og svenske ved Komposition for Tilvirkning af Avispapir. Kogningen af den tyske Masse er altid ensartet, og den faar derved altid det samme Udseende. Kogningen og Udvaskningen af den norske og svenske Masse, især for de ringere Kvaliteters Vedkommende, paastaaes ofte at være mangelfuld. Den norske og svenske kemiske Masse skal nemlig ikke sjelden blive rød. Herved er ofte opstaaet Ubehageligheder. Under nedadgaaende Konjunkturer vægrer nemlig Papirfabrikanterne sig hyppig for at modtage Varen, naar Leverancen ikke svarer til Prøven. Det skal være indtruffet flere Tilfælde af lignende Art i det sidst forløbne Aar. Det lægges nemlig hersteds megen Vægt paa, at det samme Mærke altid er af samme Kvalitet, og vore Træmassefabrikanter burde derfor ved Export til Nordspanien befitte sig paa at producere saa ensartet Masse som muligt og overhovedet lægge an paa at forbedre sin kemiske Masse, saavel Sulfit som Sulfat, saa at den kan komme paa Høide med den tyske. Den tyske Fabrik Waldhof skal have de fleste Kvaliteter af kemisk Masse for Fabrikation af hvilkensomhelst Papirsort.

Forhøielsen af Told paa Papir var vistnok gunstig for de spanske Papirfabriker; men den herved opnaaede Fordel er blevet mere end opveiet ved den overmaade skarpe indenlandske Konkurrence, som har raadet i de to sidste Aar; den ene Fabrik har nemlig søgt at undersælge den anden for at beholde og, om muligt, udvide sin Kundekreds. De spanske Papirfabrikers Marked er for Tiden saaatsige indskrænket til Spanien og dets Kolonier. Desuden har Fabrikanterne i Løbet af hele det forrige Aar havt at kjæmpe med de overmaade høie Kurser og stive Priser paa Raamaterialet. Enkelte af de smaa og mindre tidsmæssig indrettede Fabriker, som opgjorde sine Kontrakter ved Aarets Begyndelse, har ogsaa arbeidet med Tab. Den lille Fabrik i Bedia i Nærheden af Bilbao, som begyndte sin Virksomhed i Marts forrige Aar, maatte allerede stanse i November næsteften. Der er under Aarets Løb ikke kommet til nogen nye Fabriker. Derimod skal den ved Bilbao beliggende storartede Papirfabrik „Papelera Vizcaina“, som har tre Maskiner, sætte op en fjerde og saaledes forøge sin Produktion. Denne Fabrik har indgaaet en betydelig Kontrakt med det spanske Tobakskompagnie for Tilvirkning af Cigaretpapir, hvortil den benytter Halmmasse, som for Tiden indføres fra Tyskland. I Navarra er anlagt en Træmassefabrik, og i Anduain i Nærheden af San Sebastian er man ifærd med at bygge en anden. Den sidstnævnte Fabriks Masse vil blive konsumeret af en af det samme Selskab oprettendes Papirfabrik. Derimod blev ikke Tanken om Anlæg af en Fabrik ved Bilbao for Tilvirkning af kemisk Masse realiseret. Naar man kjender til, hvor træbare disse Egne er, og hvor kostbar Transporten hersteds er, saa har man ogsaa vanskeligt ved at forstaa, hvorledes en saadan Plan kunde fattes. Den spanske Træmasse staar langt under den tyske og skandinaviske i Styrke; men muligens har den hvidere Farve. Paa den anden Side kjøbes her i enkelte Trakter Raamaterialet næsten for ingenting. Endskjønt Papirfabrikernes Antal ikke er forøget, saa er alligevel Udsigterne bedre, thi dels er Kurserne og Priserne paa Træmasse gaaet ned noget, og dels er Papirpriserne faldt forholdsvis mindre end Papirmassen.

Det er vanskeligt at opgive bestemte Priser paa en Vare som Træmasse, hvis forskellige Sorter og Kvaliteter varierer saa meget. For de almindeligste Klasser stillede imidlertid Priserne pr. 100 Kg. cif nordspansk Havn, exclusive Told, sig som følger:

Mekanisk Masse	Frcs. 14—16
Aspmasse	„ 19—22
Almindelig Bisulfitmasse	„ 24—31
Bleget Bisulfitmasse	„ 42—44
Den tyske Fabrik Waldhofs blegede kemiske Masse	„ 28—34
— — — — — ublegede — —	„ 44—50

De mest almindelige Kvaliteter kemisk Masse, som i Januar 1894 solgtes for 32 à 33 Francs, kan nu erholdes for 21 à 22 Francs pr. 100 Kg. Enkelte Kvaliteter af Sulfitmasse skal endog være afhændet til Frcs. 19.50.

Priserne paa mekanisk Masse var i Januar 1894 for Smaapartier 18, i de følgende Maaneder 16 og i April og Mai 15 Francs, og siden gik de successivt ned til Aarets Slutning, da der noteredes Frcs. 11.50 à 12 pr. 100 Kg., alt 1ste Klasse; men Ordres skal nu endog optages til 11 Francs; 2da er betalt med 50 à 75 Centimes mindre end de for 1ma angivne Priser. I Almindelighed sælges alene prima til Nordspanien, kun meget sjelden sekunda, som anvendes til Fabrikation af hvidt Omslagspapir og grovere Papirsorter. Siden

Slutningen af 1891, da Kurserne begyndte at gaa op, sælger man Træmasse i Francs og i Regelen mod fire Maaneders Akcept. I Almindelighed trækker man ved Cifsalg fra Fragten; men i Nordspanien maa Agenten give Credit ogsaa paa denne ved Cifsalg af Træmasse. Alt Salg af Træmasse foregaar, saavidt vides, gennem Agent.

De Lande, som ikke har Traktat med Spanien, betaler nu i Told Pes. 1.50 og de, som har Traktat eller „modus vivendi“, Pes. 1.00 pr. 100 Kg. efter Tariffens 2den Kolonne. For Øieblikket nyder alle de Nationer, som indfører Træmasse til Spanien godt af Minimums-Tariffen med Undtagelse af Tyskland, som siden 1894 erlægger høieste Told.

Al Træmasse maa for at kunne toldbehandles som saadan være „taladrada“ o: gennemstukket eller forsynet med Huller. I modsat Tilfælde vil den blive fortoldet som almindelig Carton, der er belagt med en Told af henholdsvis Pes. 10.40 og 8.00 pr. 100 Kg. Enkelte Gange har man i Oprindelsesbeviserne opført kemisk Træmasse med Navnet „Cellulose“. Da denne Betegnelse ikke bruges hersteds, og den spanske Toldtarif kun har optaget Udtrykket „pasta para fabricar papel“, saa negtede de spanske Toldmyndigheder at fortolde Varen, indtil man skaffede nyt Oprindelsesbevis fra vedkommende Producent, lydende paa det i Toldtariffen anvendte Udtryk. Vore Exportører bør derfor for Fremtiden være opmærksomme paa dette Forhold for Undgaaelse af Tids-spilde og andre Ulemper.

Næsten alle de nordspanske Papirfabriker ligger i Provinserne Vizcaya, Guipuzcoa og Navarra og importerer sin Træmasse henholdsvis over Bilbao og Pasajes. De vigtigste Papirfabrikanter og Papirfabriker i Nordspanien er: 1) La Papelera del Cadagua og 2) La Papelera Vizcaina, begge store og moderne Fabriker, som indehaves af kapitalstærke Selskaber. De ligger begge i Vizcaya og lige i Nærheden af Bilbao. 3) La Guipuzcoana, 4) Arcante Arzá y Cia. i Tolosa, 5) Arcante Arzá y Cia. i Alegria i Nærheden af Tolosa, 6) Irazusta, Zaragueta y Cia. i Tolosa, 7) Echazarreta y Cia. i Irura nær Tolosa, 8) La Salvadora i Villabona i Nærheden af Tolosa, 9) La Papelera Vasco-Belga i Renteria, samtlige i Guipuzcoa, 10) La Papelera Vasco-Navarra i Irurzun, 11) La Navarra i Villasa i Nærheden af Pamplona, begge i Navarra, 12) Antonio Lopez de Neira i Vigo i Provinzen Oviedo.

Der findes desuden i Guipuzcoa tre store Papirfabriker, som i Løbet af de tre sidste Aar har maattet stanse. Det er, efter de Oplysninger Konsulatet har indhentet, sandsynligt, at de ikke kommer til at gjenoptage sin Virksomhed paa lang Tid.

Hesteskosøm. I Henhold til Toldkamrenes Opgaver, sammenholdte med de ved Konsulatet gjorte Optegnelser og de fra Agenter og Importører modtagne Meddelelser, skulde Importen af Hesteskosøm til Nordspanien i 1894 have været som følger:

Importsted.	Fra Norge.	Fra Sverige.	Fra Belgien.	Fra Tyskland.	Fra England.	Ialt.
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Bilbao	51 669	—	63 321	29 252	—	144 242
Pasajes	11 898	—	16 790	3 865	6 355	38 908
Santander	17 530	—	2 990	5 000	—	25 520
Vigo	5 457	958	—	105	—	6 520
Gijon	—	4 400	—	—	—	4 400
San Sebastian	1 635	—	—	—	—	1 635
Coruna	—	1 000	—	—	—	1 000
Total	88 189	6 358	83 101	38 222	6 355	222 225

Alle de til Nordspanien indførte Søm er norske, svenske og tyske. Schweiz og Østerrige har, saavidt vides, endnu ikke exporteret Søm til Nordspanien.

Hele Importen fra Belgien og Tyskland udgjorde 121 323 Kg. Naar man derfra trækker de som transiterede opgivne Kvanta norske og svenske Søm, saa faar man kun tilbage ca. 25 000 Kg., som skulde representere Importen fra Tyskland. Det er imidlertid sandsynligt, at denne var endnu mindre. I Forbindelse hermed kan anføres, at den tyske Indførsel i sin Tid androg til 500 000 Kg. Fra Norge ankom lidt over 88 000 direkte og 53 000 Kg. indirekte via Antwerpen eller tilsammen 141 000 Kg. og fra Sverige lidt over 49 000 Kg. via Antwerpen og Hamburg. Det fra England importerede Kvantum er formentlig ogsaa svenske og norske Søm. Der foreligger ikke de fornødne statistiske Data til at foretage nogen Granskning af Forholdet mellem Importen i 1894 og de nærmest foregaaende Aar. Den svenske Import var dog, efter hvad Konsulatet har bragt i Erfaring, større i 1894 end i det næstforegaaende Aar. Den tyske er vel gaaet ikke saa lidet tilbage og er fremdeles i Aftagende; thi de tyske Søm er siden anden Halvdel af forrige Aar belastede med en Told af Pes. 30 pr. 100 Kg. De norske og svenske betaler i Henhold til vore Traktater kun 15 Pesetas pr. 100 Kg. Netto, hvori Cartonerne er indbefattet. Vore Sømexportører arbejder saaledes under gunstigere Forholde end sine tyske Konkurrenter. Virkelige Skjønnere sætter ogsaa de norske og svenske Søms Kvalitet høiest; men ikke faa Konsumenter og Forsælgere foretrækker det tyske Firma Moeller og Schreibers Søm, idet de anfører at disse Søm paa samme Tid er flexible uden at bøje sig under Hovslagningen, og at deres Spids er forfærdiget saa omhyggelig, at næsten ikke en eneste en behøver at forandres; derimod paastaar de, at man ofte maa rette Sømmene fra de andre Lande, førend de kan anvendes. De spanske Søm staar lavest i Kvalitet; men man skal have gjort betydelig Fremgang hernede, og den herværende Fabriks Produkt skal give tilfredsstillende Resultat. De overmaade høje Kurser under Fjoraaret i Forbindelse med den betydelige Told vanskeliggjorde i høj Grad de udenlandske Exportørers Konkurrance med de herværende Fabriker. Udsigterne for vore Exportører er nu lidt bedre, idet Kurserne er gaaet noget ned. Men saalænge den betydelige Told vedvarer, saa vil vistnok den spanske Fabrik beherske Markedet. Det tør dog være nogen Mulighed for, at man med Tiden, under gunstigere Kursforholde, vil kunne bringe Spaniolerne til at indse, at de

paa Grund af den overlegne Kvalitet staar sig bedst paa at kjøbe den udenlandske Vare, selv om denne er lidt dyrere. Men der skal meget og ihærdigt Arbejde til for at gjenvinde vor Plads paa det spanske Marked for denne vigtige Exportartikel. Det gjælder især at have dygtige og energiske Agenter. Skulde derimod Kurserne gaa ned saa lavt som før 1891 eller til 5 % og derunder, saa vilde de norske og svenske Søm kunne gjøre det spanske meget skarp Konkurrance trods Toldforskjellen.

I Tilslutning til disse Linier turde det maaske ikke være uden Nytte at gjøre sig bekendt med vor spanske Konkurrents Produktion.

„Ricalde“ Sømfabrik i Bilbao begyndte sin Virksomhed i April 1891 med Maskiner forfærdigede i Tyskland efter den svenske Ingeniør P. A. Nilssons Patent. Nævnte Ingeniør har hele Tiden staaet i Spidsen for Fabrikens Drift. Ved denne Fabrik benyttes kun Siemens-Martin Jern. I Begyndelsen købte man Raamaterialet hos det herværende store Jernværk „Vizcaya“; men da dette ikke gav tilfredsstillende Resultat, saa anlagde Fabriken for halvandet Aar siden selv et Valseværk, hvis Opførelse og Indredning tilligemed Sømfabriken har kostet ca. en halv Million Pesetas. Det ved „Ricalde“ Valseværk forarbejdede Søjern skal være godt, men kan dog ikke maale sig med det svenske Søjern tilvirket efter Siemens-Martin Methoden. Det er haardere end det svenske som Følge af, at her benyttes Stenkul istedetfor i Sverige Trækul. Det falder for kostbart at importere svensk Jern.

Efter Nilssons Patent tilvirktes Sømmene paa „kold Vei“ uden at ophedes under den hele Proces, medens man i Sverige og Norge sædvanligvis fabrikterer Søm paa „varm Vei“. Sømmene klippes paa tværs af 5 à 6 Meter lange Jernstykker. Disse er for Breddens Vedkommende afpassede efter Sømmenes Længde. Efter Klippingen passerer de gennem en anden Maskine, som giver dem deres definitive Form. Patentets Fordel skal bestaa i at kunne tilvirke Søm af alle Størrelser og Façoner paa „kold Vei“ og med kun 6 % Affald, hvorved Produktionsomkostningerne skal stille sig fordelagtigere end ved vore Fabriker. I Begyndelsen bestod Arbejdsstyrken af 22 Personer, men er siden gaaet op til 100 Kvinder og 150 Mænd eller tilsammen 250 Personer ved baade Sømfabriken og Valseverket. Det sidstnævntes Produktion af Søjern konsumeres udelukkende af Sømfabriken. Det første Aar tilvirkede man henvend 500 Kg. Søm pr. Dag; siden er Produktionen steget jævnt. I 1893 producerede man saaledes 1 500, i 1894 3 000 og for Tiden ikke mindre end 5 000 Kg. pr. Dag. Man agter ikke at standse hermed. Det skal nemlig være Mening at drive Produktionen op til 8 à 9 000 Kg. pr. Dag. Man tilvirker 5 Serier af Hesteskosøm med 12 Nummere af forskellige Størrelser for hver Serie. Denne betegnes ved Bogstaver. Hver Serie har sin særskilte Form, idet baade Hovedets Størrelse og Klingens Bredde vexler inden de enkelte Serier. Længden varierer mellem 26 à 88 mm. Den mest gangbare Sort er Søm af 53 Millimeters Længde og med store tykke Hoveder. Forresten søger man at afpasse sin Produktion saavidt muligt efter de paa hvert enkelt Sted raadende Coutumer og Smag. I Sevilla bruges saaledes de saakaldte „Broadsøm“ af 57 Millimeters gjennemsnitlig Længde. I Madrid foretrækker man Søm med smale Klinger og store Hoveder og paa Cuba og i Mexiko Søm med smaa tynde Hoveder og 53 Millimeters Gjennemsnitlængde. Nu for Tiden gjør man for det spanske Marked den øvre Del af Sømmenes Hoved højere end i Begyndelsen af Fabrikens Virksomhed. Den gamle spanske Smag, som raadende, da Sømmene haandsmededes, er kommet paa Mode igjen.

Oxesøm gjøres ved „Ricalde“ Fabrik i kun en Serie med fem forskellige Nummere efter Størrelsen. Hovedets Form er den samme for alle fem Nummere. Oxesømmene har yderst smaa Hoveder og fine Klinger; 1 000 af de mindste Oxesøm veier saaledes kun et Kilogram, medens der af Hesteskosøm findes enkelte Serier, hvoraf 1 000 Stykker veier 13 Kg.

Den anden herværende Sømfabrik, som anlagdes i 1888, maatte stanse i Slutningen af forrige Aar og skal være solgt til andet Formaål. Den vil saaledes ikke komme til at optage sin gamle Virksomhed. Den tilvirkede desuden, ialfald i det sidste Aar, ikke mere end omkring 500 Kg. Søm pr. Dag.

Hele Landets Behov af Søm dækkedes før Importen af maskinsmedede tyske Søm i Begyndelsen af Ottiaarene udelukkende af det haandsmedede Produkt. Haandsmedningen har imidlertid aftaget og vil fremdeles aftage med Stormskridt. Der haandsmedes dog endnu ret betydelige Kvanta Søm i Nordspanien, især i Egnen fra Bilbao til den franske Grænse. Der findes ogsaa endnu en liden Fabrik, hvor 12 à 14 Mand arbeider. Resten forfærdiges i Beslagssmedierne. Mestrene anvender sine Hovslagere hertil i deres ledige Stunder. Disse Søm smedes af Jern. Endskjønt de er daarlige og krogede, sælges de til høiere Priser end de maskintilvirkede og foretrækkes endnu af enkelte for disse.

I 1881—1882 skal Spaniens Behov for Søm have gaaet op til næsten 3 Millioner Kg.; men ved den betydelige Udvidelse af Jernbanenettet har Forbruget aftaget i høi Grad, og man beregner, at Spanien nu ikke behøver fuldt 2 Millioner Kg. Søm for alle sine Heste, Mølæsler, Æsler og Oxer. „Ricalde“ Sømfabrik solgte i 1894 henved 900 000 og den anden herværende Fabrik ca. 80 000 Kg.; Importen til Nordspanien udgjorde 222 000 Kg., og endelig turde man kunne anslaa den haandsmedede Produktion til 375 000 Kg. og den direkte Indførsel til Sydspanien til henved 50 000 Kg. Spaniens samlede Forbrug af Søm skulde saaledes udgjøre omkring 1 627 000 Kg., maaske lidt mere. Der findes nu kun en Sømfabrik i hele Spanien, nemlig „Ricalde“ i Bilbao. Dennes Produktion er imidlertid mere end tilstrækkelig til at dække hele Landets Behov. Denne Fabriks Søm fandt strax et villigt Marked paa Grund af sin Billighed, som her spiller Hovedrollen ved næsten alle Slags Salg. „Ricalde“ Sømfabrik har imidlertid ikke indskrænket sin Afsætning til Spanien alene, men har ogsaa for noget over et Aar siden søgt oversøiske Markeder, nemlig Cuba og Mexiko, hvortil der skal være sendt ca. 14 000 Kg. pr. Maaned. Endog til England skal man i den sidste Tid have expederet Prøveforsendelser. Arbejderne ved „Ricalde“ Sømfabrik streikede i længere Tid ivaar; men paa Grund af den store Beholdning af Søm var nok Streiken velkommen.

Madrid, Valladolid, Barcelona, Sevilla og Galicien er de fem Steder, hvor der sælges mest udenlandsk Hesteskosøm.

Priserne paa Hesteskosøm stillede sig pr. 100 Kg. saaledes:

N o r s k e.								
	No.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
J. C.	Pes.	93	88.50	85	81	78	—	—
J. N.	„	101	96	91	88.50	85	83	81

cif Bilbao med 20 % Rabat og ved kontant Betaling med et yderligere Afslag af 2 %.

Et andet norsk Mærke er solgt til:

No.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
Pes.	110	102.50	94.30	85.90	82.10	78.30	76.30	73.80	72.50	71.20

med 10 à 15 % Rabat, varierende efter Kursforholdene.

Svenske.

No.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
Frcs.	135	120	107	101	96	91	88.50	85	83	81

cif spansk Havn med Afslag af 35 à 40 % i Forhold til Ordrenes Størrelse.

Spanske.

No.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
Pes.	85	80	76	73	70	67	67

f. o. og paa Jernbanevogn i Bilbao med 2 % Rabat ved kontant Betaling. Disse Priser gjælder for den spanske Type eller de saakaldte „J. N.“ Søm. I 1895 holdes de samme Priser ÷ 10 % Rabat.

Tyske (Moeller & Schreiber).

No.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
pes.	110	106	102	100	97	95	94

cif nordspansk Havn og iberegnet Told.

Spanske Oxesøm solgtes til:

No.	0.	1.	2.	3.
Pes.	140	132	125	120 pr 100 Kg.

f. o. og paa Jernbanevogn i Bilbao med 10 % Rabat ved Betaling efter 2 à 3 Maaneders Forløb samt yderligere 2 % ved kontant Betaling.

En svensk Fabrik skal sælge sine Søm til endnu lavere Priser end de spanske.

Hamret og valset Jern samt Staal. Heraf importeredes ifølge Toldkammerets Opgave til Bilbao 10 587 Kg. fra Sverige, 3 470 864 fra England, 1 657 659 fra Belgien (hvoraf formentlig ikke saa lidet var tysk Vare), 289 439 fra Tyskland, 287 325 fra Holland og 202 891 Kg. fra Frankrige. Hvad specielt Artikelen Staal angaar, saa har en herværende svensk Agent via Antwerpen indført 4 000 Kg. Støbestaal og Borestaal til Nordspanien. Det svenske valsede Bessemer- og Siemens-Martin Staal samt Verktøjsstaal skal finde nogenlunde god Afsætning. Det er imidlertid ikke let at skaffe denne Artikel Indpas paa dette Marked; thi det engelske Staal er fra lang Tid tilbage særdeles vel indarbejdet i Nordspanien, og de spanske Kjøbmænd indlader sig ikke

gjerne paa at købe nye Varer. Det svenske Staal skal imidlertid godt fylde sin Plads ved Siden af det engelske. Der vil kunne sælges ikke saa smaa Partier svensk Staal, naar man blot faar overbevist Købmændene og Konsumenterne om dets virkelige Godhed. Samme Agent har ogsaa i den sidste Tid lykkedes at sælge et Prøveparti Borestaal til Kontraktørerne for Brydning af Malm i de herværende Miner. Til Dato skal kun engelsk Borestaal være benyttet. Dette sælges til Pes. 85 à 90 pr. 100 Kg. Der anvendes imidlertid forholdsvis ikke saa meget Staal til Mineredskaber, da disse endnu næsten altid er af Jern og forsynet med Staalpaalæg. Digelstaal erlægger en Told af Pes. 25 og almindeligt Staal kun Pes. 9.50 for 100 Kg. Ved Import til Spanien af almindeligt Staal tilraades derfor Exportørerne i de paa Fransk udfærdigede Oprindelsesbeviser at tilføje, at Staalet er „acier ordinaire, fabriqué au fourneau et non pas au creuset;“ thi i modsat Fald vil man risikere, at Toldvæsenet behandler f. Ex. det billige Minestaal som Digelstaal. De spanske Toldautoriteter vilde saaledes i forrige Aar belaste et Parti svensk Minestaal med en Told af Pes. 25 pr. 100 Kg. Det lykkedes imidlertid efter meget Tidstab og Besvær at faa det toldbehandlet som almindeligt Staal.

Maskiner. Til de to nye Høvlerier og Dampsage i Santander importeredes fra Norge alle Maskiner med Undtagelse af Baandsage, som tilligemed Kjedel og Dampmaskiner ankom fra England. Til Bilbao ankom 2 000 Kg. Maskiner og Maskindele, væsentlig for Høvlerier hersteds og i Burgos.

Elektriske Lysanlæg. Norsk elektrisk Aktiebolag i Christiania har leveret og indstalleret et elektrisk Lysanlæg ved det norske Firma „Compania de Maderas“ Fabrik i Santander. Det skal arbejde tilfredstillende. Aarsagen til Bestillingen var nærmest at gjøre lidt Reklame for norsk Fabrikat. Desværre er der vel ikke meget Haab om, at der kan aabnes norske og svenske Firmaer noget større Marked paa dette Felt i Nordspanien. Vi er formentlig for sent ude. Franskmandene, Tyskerne, Englænderne, Nordamerikanerne og Schweizerne har nemlig allerede i længere Tid arbejdet ihærdig i denne Branche. Tyske og schweiziske Dynamoer og Elektromotorer finder størst Afsætning. Den ene baskiske Landsby efter den anden skaffer sig elektrisk Lys, og der findes i disse Provinser allerede en Mængde elektriske Lysanlæg. Der er vistnok faa Steder i hele Europa, hvor det nye Belysningsmiddel er mere almindeligt. Overgangen var ogsaa her mere mærkbar end paa de fleste Steder; thi her fandtes kun faa Gasværker.

Agerbrugsredskaber. En herværende Importør forsøgte for nogen Tiden siden at sælge svenske Plouge; men, uagtet de var vel arbejdede og meget billige, kunde han kun afsætte nogle faa. Agerbrugsredskaberne i Nordspanien er endnu meget primitive. Men det skal være meget vanskeligt at faa de nordspanske Jordbrugere til at ombytte de gamle slette Agerbrugsredskaber med nye og tidsmæssige. Madrid, Burgos, Valladolid og Zaragoza er imidlertid de Steder, som mest egner sig for Salg af disse Artikler.

Telefoner. Telefonapparater turde maaske finde Afsætning. De Apparater, som benyttes i Nordspanien er nemlig mindre tilfredsstillende.

Af Cement importeredes fra Norge til Bilbao 5 040 Kg. og til Santander et noget større Kvantum. Der indføres betydelige Kvantum Portlandcement til Bilbao fra England og Belgien. For Havnearbejder benyttes ogsaa

fransk Cement. De mest kjendte engelske Mærker Portlandcement i Bilbao er „Globo“ og „Cruz Roja“. Den engelske Cement ankommer i Tønder, som veier 180 Kg. Brutto og betinger oplagt paa Kai fri for alle Udgifter, deriblandt Told, en Pris af Pes. 10 à 10.50 pr. Tønde. I Zumaya i Provindsen Guipuzcoa findes flere Fabriker for Tilvirkning af hydraulisk Kalk. Denne Kalk skal binde i Løbet af 5 Minutter. Den sælges f. o. i Zumaya for Pes. 14.50 pr. Ton og for Pes. 23 i Bilbao uden Sæk. De fra Zumaya kommende Kalksække veier 69 Kg. — Til større Arbeider, Havneanlæg etc. fordrer man her, at Cementen i Almindelighed besidder mindst 97 % Cement, Bindetid 18 Timer og midlere Bindekraft med Sandtilsætning efter f. Ex. 7 Døgn ca. 16 Kg. pr. □ cm. Indgaaende praktiske Prøver vil dog i de fleste Tilfælde blive nødvendige paa Stedet, hvor Varen skal bruges. Der skal ikke stilles Betingelser for Finhedsprocent, Bindetid og Bindekraft for Cement, der skal anvendes ved Konstruktion af Huse. Den udenlandske Cement sælges hertil som Regel i Pesetas, cif. fortoldet og frit oplosset paa Kai. Der foregaar for Tiden betydelige Havnearbeider i Bilbao, Castro Urdiales og Gijon.

De vigtigste Importører af Cement i Bilbao er: Valentin Barbier, Juan Castillo, Hilario Lategui og Hijos de Rochelt.

Ø1. Til Santander er ankommet nogle Partier norsk Ø1. Importen fra Norge til Bilbao synes at have fuldstændig ophørt, — ialfald pr. direkte Skib. Ogsaa til Santander har Ølindførselen aftaget i de sidste Aar. De nordspanske Ølbryggerier har ogsaa i den senere Tid mere og mere forbedret sit Ø1. Til Bilbao importeres dog fremdeles ikke saa lidet engelsk, hollandsk og tysk Ø1.

Saavidt vides har der ikke fundet Sted nogen Import af Sprit hverken fra Norge, Sverige eller Tyskland i det sidstforløbne Aar. I 1894 er der kommet til flere nye Spritfabriker i Rioja og Navarra. Blandt andet er der i Las Campanas i Navarra anlagt en større Fabrik med en Aktiekapital af 1½ Million Pesetas.

Pap. Der indførtes 4 100 Kg. fra Norge til Bilbao. Af Pap og Indpakningspapir importeredes fra andre Lande tilsammen næsten 100 000 Kg.

Brynestene. Til Bilbao ankom i Transit for Valladolid 425 Kg. Brynestene. Disse kommer i Regelen fra Tyskland og Frankrige.

Is. Fra Norge indførtes til Bilbao 450 og til San Sebastian 722 eller ialt 1 172 Tons Blokis imod 1 188 Tons i 1893. Angaaende Isimporten til Nordspanien er under 2den Februar sidstleden afgivet Indberetning til det Kongelige Departement for det Indre.

Kul og Koks er Bilbaos vigtigste Importartikel. Der importeredes i 1894 følgende Kvant:

	Kul.	Koks.
Fra England	344 132 Tons	71 835 Tons
„ Tyskland via Holland	25 650 „	64 522 „
Ialt	369 782 Tons	136 357 Tons mod

	Kul.	Koks.
1893	340 288 Tons	136 357 Tons
1892	334 079 „	99 571 „
1891	376 948 „	131 690 „
1890	318 498 „	209 374 „

Den Forøgelse i Kulimporten, som har fundet Sted i Løbet af de sidste Aar, skyldes Staal- og Jernindustriens Udvikling.

Kul- og Koksimporten fra Tyskland begyndte i 1891; før kom al udenlandsk Kul og Koks fra England.

Fra Asturien importeredes søverts til Bilbao:

	Kul.	Koks.
1894	85 911 Tons	10 568 Tons
1893	76 973 „	12 177 „

Asturiens Kulproduktion udgjorde i 1894 1 000 000 Tons mod 810 000 i 1893. De forskjellige Fabriker inden Provindsen konsumerer Størstedelen. I det sidstforløbne Aar exporteredes 300 000 Tons til spanske Havne. Da den asturianske Kul ikke kan konkurrere med den engelske, saa finder ikke nogen Export Sted til Udlandet. Den spanske Kul skal brænde hurtig og ikke være saa ren som den engelske. Jernbanen fra La Robla til Valmaseda, hvis Anlæg væsentlig var baseret paa Kultransport, har endnu ikke bidraget til Forøgelse af Asturiens Kulproduktion. Kullene i de Distrikter, som denne Jernbane passerer, skal desuden være af mindre god Kvalitet.

I Forbindelse hermed kan anføres, at hele Spaniens Kulproduktion andrager til noget over 1½ Million Tons pr. Aar.

Af raa Petroleum indførtes til Bilbao fra de forenede Stater i Nordamerika:

1894 5 306 Tons; 1893 4 739 T.; 1892 3 278 T.; 1891 3 598 T. og 1890 6 425 Tons.

I Sammenhæng med det ovenfor anførte hidsættes Opgave over de øvrige til Bilbao i 1894 importerede Artikler, som mest interesserer de forenede Riger:

Marmor, Bygningssten, Cement 12 616 Tons. Glas 617. Fajance og Porcelæn 2 750. Støbejern 1 229. Hamret og valset Jern samt Staal 5 966. Tryk- og Skrivepapir 43. Tapeter 44. Møbler og Kunstgjenstande 273. Maskiner 2 970 Tons.

Export.

Jernmalm. De Jernminer, hvis Malm skibes fra Bilbao Havn, producerede i det sidstforløbne Aar:

Distr. Navn.	Vena.	Campanil.	Rubio.	Carbonat.	Ialt.
Somorrostro	Tons 36 000	263 396	3 316 729	137 342	3 753 467
Galdames	„ —	96 563	390 360	31 160	518 083
Bilbao	„ —	—	642 915	—	642 915
Summa	Tons 36 000	359 959	4 350 004	168 502	4 914 465

Af de 3 herværende store Jernverk konsumeredes 492 012, til spanske Havne skibedes 29 926 og til Udlandet exporteredes 4 187 536 Tons.

Nedenstaaende Tabel viser Exportens Fordeling paa de forskjellige Lande:

	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Storbritannien . .	3 040 562	2 245 613	2 651 313	2 999 907	3 072 430
Holland	647 980	831 765	766 302	568 739	701 951
Frankrige	688 516	342 163	390 319	329 817	329 107
Belgien	106 525	66 316	75 249	108 039	83 485
Forenede Stater .	89 335	30 607	34 164	10 463	563
Tyskland	—	—	1 197	—	—
Ialt	4 272 918	3 316 464	3 918 544	4 016 965	4 187 536

Af den til Holland i 1894 exporterede Jernerts kan med et rundt Tal næsten 650 000 Tons anslaaes at være bestemt for Tyskland. Bilbaos Jernmalm-export har kun været større en Gang før, nemlig i 1890. — Man har ogsaa begyndt at exportere Jernmalm fra Castro Urdiales. Den 20 Km. lange Jernbane mellem Castro Urdiales og de til Somorrostrodistriktet stødende Jerngruber i Alén er nemlig færdig. Fra de tre øvrige mellem Bilbao og Santander liggende Lastesteder for Jernmalm exporteredes:

	1894.	1893.	1892.	1891.	1890.
Fra Povenia	Tons 31 384	42 160	34 554	—	—
„ Saltacaballo	„ 201 415	153 906	150 032	—	—
„ Diculo	„ 92 690	97 501	137 000	—	—
Tilsammen	Tons 325 479	293 567	321 586	319 201	424 026

Den fra disse Steder skibede Erts gik næsten udelukkende til England.

Den samlede Export af Jernmalm fra Bilbao og nærliggende Havne udgjorde altsaa i 1894: 4 513 015 Tons.

Salgspriserne var f. o. pr. engelsk Ton:

	Campanil.	Rubio superior.	Rubio inferior.	Carbonat.
1894 . . .	8/6 à 9/0	7/0 à 7/3	5/9 à 6/3	7/9 à 8/0
1893 . . .	8/9 à 9/3	—	—	—
1892 . . .	8/0 à 9/6	6/0 à 8/6	5/10 à 7/3	—

For Rubio inferior har aldrig før været noteret saa lave Priser. De under hele Fjoraaret gjældende høje Vexelkurser paa Udlandet opveiede dog for en Del de lave Priser.

Rujern. De herværende tre Jernverk har tilsammen 10 Masovne, af hvilke kun 7 arbeidede i 1894. Den samlede Produktion udgjorde 175 000 Tons Rujern imod 205 000 Tons i 1893.

Rujernexporten, som i 1893 gik betydelig ned, har, som af nedenstaaende Tabel vil sees, steget i 1894.

Af Rujern exporteredes til:

	1894.	1893.	1892.	1891.
Italien . . . Tons	19 908	14 650	16 572	29 587
Tyskland . . . „	8 943	7 156	7 481	11 765
England . . . „	6 435	1 005	13 752	14 084
Frankrige . . . „	6 299	6 983	16 593	15 557
Holland . . . „	3 133	1 192	7 629	16 112
Belgien . . . „	1 729	980	10	9 004
Cuba . . . „	24	—	—	—
Norge . . . „	1	—	—	—
Summa Tons	46 472	31 966	62 036	96 109

Priserne rettede sig efter de engelske Noteringer og oscillerede mellem 40 sh. 4 $\frac{1}{2}$ d. og 43 sh. f. o. Bilbao imod i 1893 44 à 47 sh.

Vin. Vinhøsten i Riojadistriktet, Aragon og Navarra gav godt Udbytte, og Kvaliteten var god. Men paa Grund af den høje Vintold i Frankrige var der daarlig Afsætning. Vinexporten fra Pasajes er nu saaledes næsten paralyseret.

I 1894 udførtes fra Pasajes:

Til Frankrige	51 340 482 Kg.
- Amerika	2 082 548 „
- Belgien	179 620 „

Tilsammen 53 602 650 Kg.,

hvoraf 18 070 360 Kg. transporteredes i norske Fartøier.

Fra Bilbao exporteredes ialt 1 295 727 Liter, hvoraf Størstedelen til Holland og England. Til Norge sendtes pr. direkte Skib 2 546 Liter. Der exporteredes ogsaa en Del Rødvind til Sverige; men da Forsendelsen er skeet via tysk eller belgisk Transithavn, saa kan ikke Exportens Størrelse angives. Vinexporten fra Nordspanien til de forenede Riger, især Norge, har tiltaget i den senere Tid.

For at ophjælpe den spanske Vinexport blev det ved Lov af 14de Juli 1894 tilladt at anlægge Depoter i visse Havne af naturlige franske Vine udelukkende bestemt til Blanding („coupage“) med spanske Vine til Export. Nævnte Lov bestemmer, at den franske Vin kan indføres toldfrit, naar mindst 225 Liter importeres ad Gangen. Den franske Vins Renhed prøves ved Analyse.

Den spanske Vin skal indgaa i Blandingen med mindst 60 %. Til Dato skal der i Pasajes kun være etableret en Depôt for „coupage“. I Tilfælde af at flere saadanne Anlæg skulde opstaa, vilde Vinexporten til Frankrige komme til at aftage endnu mere. Men det er ikke megen Sandsynlighed for, at saa vil ske; thi de Former, som skal iagttages ved Vinens Indførsel, Blanding, Opbevaring og Export er saa komplicerede og tungvindte, at de i høi Grad vil vanskeliggjøre Realisationen af nævnte Lovs Tanke.

Prisen paa den fra Pasajes til Frankrige exporterede almindelige Vin varierer fra 17 til 20 Pesetas pr. Hektoliter frit ombord i Pasajes uden Fustage. De bedre Riojavine er dog langt dyrere.

Et af de største nordspanske Vinhuse, „La Compania Vinicola del Norte de Espana“ i Bilbao og Haro, har opgivet følgende Priser paa Bordvine f. o. i Bilbao eller paa Jernbanestation i Haro med 2 % Rabat ved kontant Betaling:

Kasser indeholdende:

	12 Flasker.	24 Halvflasker.	24 Flasker.
Rødvin fra 1891	Pes. 18	Pes. 22	Pes. 36
„ - 1892	„ 15	„ 18	„ 30
„ - 1893	„ 12	„ 15	„ 24
Hvidvin - 1889	„ 22	„ 26	„ 44
„ - 1890	„ 20	„ 24	„ 40
„ - 1891	„ 18	„ 22	„ 36

Fad indeholdende:

	56 Liter.	112 Liter.	224 Liter.
Rødvin fra 1892	Pes. 55	Pes. 105	Pes. 200
„ - 1893	„ 45	„ 80	„ 150
Hvidvin - 1889	„ 90	„ 175	„ 350
„ - 1890	„ 80	„ 150	„ 300
„ - 1891	„ 65	„ 125	„ 250

De betydeligste Vinexportører i Nordspanien er:

Marguéz de Riscal, Spaniens første Hus i Rødvine. Vinens Behandling forestaaes af Franskmænd. Vinen hidrører fra egne Vingaarde og er af udmærket god Kvalitet. Vinlager („Bodega“) i El Ciego i Provinsen Alava. Hovedkontor i Madrid. Agent i Bilbao Teodoro de Maruri.

„Compania Vinicola del Norte de Espana“, 1ste Klasses Hus. Vin af meget gode Kvaliteter. Vinlagere i Haro og Kontorer i Bilbao og Haro. Udskepningssted: Bilbao.

„La Rioja Alta“, 1ste Klasses Hus under Ledelse af franske Bestyrere. Vin af meget gode Kvaliteter fra egne Vingaarde. Lager i Haro.

R. Lopez de Heredia y Cia, 1ste Klasses Hus under Ledelse af Eierne. Meget gode Kvaliteter. Vinlager i Haro.

Felipe Ugalde, 1ste Klasses Hus under Ledelse af Eierne. Meget gode Kvaliteter fra egne Vingaarde. Vinlager i Haro og Export fra Bilbao.

Bodega Franco—Española, 1ste Klasses Hus under Ledelse af fransk Chef. Vinlager i Logrono i Provinsen af samme Navn.

Alle disse Firmaer exporterer paa Fad og Flasker; men intet af dem skal levere Etiketter for Vin, som udføres paa Fad.

S a n t a n d e r. Enrique L. Barredo, Luis Martinez, Saro y Pardo og José Uscudun, alle første Klasses Huse.

De nævnte Firmaer exporterer kun Vin paa Fad og udleverer i Almindelighed ikke Etiketter.

P a s a j e s. I Lardy, Garcia é Hijo, Elie Lalé, A. Vigier, Leon Galopin, P. Lardy Chaponis, Leenhardt Parlier & Kruger, Vinda de Meric og Bovieau & Andricu.

En Svenske, Carlos Hegardt, som i flere Aar har arbejdet i Vinbranchen i Haro, som er Centrum for Nordspaniens Vintrafik, har i det forløbne Aar begyndt at exportere Vin fra Bilbao. Hans Adresse er Calle Hernani, No. 11, Bilbao.

K o r n h ø s t e n i Castilien var meget god, ligeledes Maishøsten i Asturien og Galicien.

Af andre Artikler udførtes fra Bilbao blandt andet 381 122 Kg. Konserver til Frankrige, Italien, Cuba, England, Belgien, Tyskland og Holland, 39 662 Kg. saltede Sardiner til England og Frankrige, 693 355 Kg. uvasket Uld til Frankrige, England og Belgien, 6 037 Kg. Fuglefjær til Danmark, Norge og England, 1 538 962 Kg. Subprodukter, udvundne ved Koksfabrikation, saasom Tjære, Ammoniak etc. til Frankrige, Belgien og Holland, samt 611 000 Kg. Stangjern, næsten udelukkende til Cuba.

I n d u s t r i. Bilbaos Industri, især Jern- og Staalindustrien, har givet mindre tilfredsstillende Resultat i det forløbne Aar. De herværende tre store Jernværk skal derfor have afsluttet en Overenskomst, hvad det indenlandske Salg angaar.

S u n d h e d s t i l s t a n d e n inden Distriktet har været tilfredsstillende. I selve Bilbao er derimod, væsentlig paa Grund af mangelfuldt Kloakvæsen, Sundhedstilstanden ikke saa god, som ønskelig kunde være. For Tiden løber Kloakerne ud i Floden Nervion inden selve Byen. Bilbaos Municipalraad har nu fattet Beslutning om at føre Kloakvandet til Floderne Nervions og Cadaguas Sammenløb. Dette Arbejde er beregnet paa at skulle koste over 4 Millioner Pesetas. Dersom dette Arrangement imidlertid ikke skulde vise sig tilfredsstillende, saa skal man føre Kloakvandet lige ud i Havet ved Galea-Odden.

K o m m u n i k a t i o n s v æ s e n. De to Hestesporveisselskaber i Bilbao, som underholdt Forbindelse mellem Bilbao og Portugalete og Bilbao og Algorta, har nu amalgameret sig. Det nye Selskab har besluttet at anlægge elektrisk Sporvei paa Nervions venstre Bred til Portugalete og Santurce og paa dens høire Bred til Algorta. Santurce—Bilbao Sporveien skal være færdig i Sommer.

Den 284 Km. lange Jernbane fra Valmaseda i Vizcaya til La Robla i Leon og den ganske korte Jernbane fra Bilbao til Lezama er blevet indviet. Af

den nye Jernbane, som skal forbinde Bilbao med San Sebastian, er nu den 27 Km. lange Banestump mellem San Sebastian og Zarauz aabnet for Trafik. Det mangler nu kun 20 Km. mellem Zarauz og Deva. Banen mellem Santander og Bilbao antages at blive færdig ved Slutningen af indeværende Aar. Bilbao vil saaledes inden kort Tid have direkte Jernbaneforbindelse med baade Santander og San Sebastian.

Et belgisk Firma har faaet Koncession paa Anlæg af en smalsporet Jernbane fra Madrid til Santona via Aranda, Burgos og Medina de Pomar. Denne Jernbane skal blive mindst 100 Kilometer kortere end Jernbanen mellem Bilbao og Madrid.

Havnearbejderne i Bilbao. Overbygningen paa den i tidligere Aarsberetninger omhandlede Molo ved det vestre Indløb af den ydre Havn er blevet betydelig ødelagt under den stærke Søgang i Løbet af sidste Vinter. Man har derfor nu besluttet indenfor den først opførte Molo at bygge en ny, som skal udgaa fra Land og længere ude forene sig med den gamle. Man haaber paa denne Maade at kunne beskytte den for Bølgerne mest udsatte Del af Moloen. Arbejdet paa den anden store Molo ved det østre Indløb fra Pynten „La Begona“ er paabegyndt. Man har fremdeles fortsat med Kaiarbejder og Opmuddring af Floden Nervion. Især har man ved Muddermaskiner søgt at holde Indseilingsleden langs med den nye Kai ved Portugaleta ren for Sand.

Om Havnearbejderne i Mussel Bay har Vicekonsulen i Gijon oplyst, at man nu har gjort de foreløbige Arbejder for Anlægget af Nordmoloen, som skal udgaa fra Forbjerget Torres i Bugten ved Gijon og have en Længde af 1 051 M., en Dybde af 8—21 M. og Bredde af 10—29 M.

Vicekonsulen i Santander henleder Opmerksomheden paa den betydelige Tiltagen af Mineralexporten fra Santander og den nærliggende Havn Astillero til England, Belgien og Holland. Denne Trafik, som nu hovedsagelig foregaar med engelske Dampskibe, antages at ville stille sig mere regningsssvarende for norske Fartøier end Udfragterne fra Bilbao; thi Omkostningerne dersteds er formentlig mindre end i Bilbao.

Norske og svenske Firmaer i Nordspanien:

Bilbao: Andrés Amland, Skibsmægler, Muelle de Ripa, 1. Hilario Blix, Kul- og Provisionsagent, Ripa 1, Compania de Maderas, Trælastimportør, Carlos Hégardt, Agent i Staal og Træmasse samt Exportør af Vin, Calle Hermani, 11, Carlos Jensen, Maskinlager, Gran Via. Hilario Lund y Clausen, Klipfisk-. Rogn- og Trælastimportører. Juan Luis Schmedling, Klipfisk- og Rognimportør.

Santander: Compania de Maderas, Trælastimportør. Mowinckel y Balbontin, Klipfisk- og Rognimportører. E. Tønning, Skibsmægler, Klipfisk- og Rognimportør.

Gijon: Magnus Blikstad, Trælastimportør.

San Sebastian: Harald Lindberg, Agent i Træmasse og Importør af Hesteskosøm m. m.

O. Skybak,
kst.

Genf.

Aarsberetning dateret 23de August 1895.

Der er ikke at bemærke store Forandringer i Aaret 1894, forsaavidt ngaar Schweitz's Stilling, paa den ene Side ligeoverfor Toldkrigen med Frankrige, paa den anden den amerikanske Krise. Der kan dog paavises en Reaktion il Gunst for en Gjenoplivelse af Forretningerne, der vistnok finder sin Grund den Tillid, der hersker til Amerikas finansielle Soliditet, Haabet om Gjenptagelse af bedre Forbindelser med Frankrige og nye Markeder og Industrier, ler er fremtvunget ved Bruddet med sidstnævnte Land. Hertil har ogsaa idraget en bedre Høst og betydelige Arbeidsforetagender. Spinderierne har avt et daarligt Aar, Metalindustrien derimod et tilfredsstillende. Kornet gav n Middels Høst, hvorimod Hø, Halm, Honning og Grønsager gav godt Udbytte. Lægopdrætterne har for 1894 havt Tab, da Fodermangel i 1893 nødsagede il store Nedslagtninger. Tabet værdsættes til 40 Millioner. Vinhøsten var od, men Priserne paa nogle Steder meget lave. Turisttrafiken var paa Grund f daarligt Veir middels paa de høitliggende Steder, men saameget bedre i byerne. Udførselen til Frankrige var 72 Millioner, eller en Million mindre end 1893. Indførselen fra Frankrige gik ned til 86 Millioner fra 171 i 1893.

Fra de forenede Riger indførtes til Schweiz i 1894: Maskiner Kvintaler etto 84, Rails og Stangjern 3 265, Rujern 13 375, almindeligt Smedejern 239, Lobber 78, Slibestene 1 075, Guldsmedarbeide 8.

Der udførtes til de forenede Riger: Vinsten, Værdi frcs. 6 150, Tjære-urver frcs. 8 950, Børstenbindervarer frss. 569, Musikinstrumenter frc. 8 580, Ikkellure frcs. 127 434, Sølvure frcs. 872 401, Guldure frcs. 364 617, Urfurnirer 27 204, dynamo-elektriske Maskiner 375 380, andre Maskiner 56 366, Rujern 40, Smedjern 942, do. fint 6 120, Urmagerredskaber 15 327, Guldsmedarbeide 11 710, Chokolade 113 648, Konditorvarer 12 354, Ost, haard, 227 343, Saatobak 14 570, Cigarer og Cigaretter 5 864, vævede Varer, farvet, 49 281, o. trykket 39 422, Broderier 7 201, Sysilke 65 139, Silke, opvundet, 37 117, Igtedug 37 551, Silkevarer 37 957, do. af Halvsilke 44 327, Uldvarer, 10 840, Lastik 22 005, Straafletter 5 165, Arbeider i Straa 19 689, Strømpevarer 5 564, Huder 300.

C. T. de Geer.

Indhold. Bilbao S. 565. — Genf S. 612.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1894 m. M.,

No. 13.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1895.

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

Stettin II*).

Beretning dateret 16de August 1895.

Ligesom 1893 viser ogsaa 1894 Forøgelse af Vareudbyttet mellem Tydskland og Udlandet, saavel for Indførsel som Udførsel. Beregnet i 1000 Tons indførtes i 1894 32 023 mod i 1893 29 821 og udførtes 22 884 mod i 1893 21 363. De vigtigste Forandringer i Indførsel og Udførsel sammenholdt med 1893 gjælder følgende Varer (i 1000 Tons):

Indførsel: Forøgelse: Bomuld og Bomuldsvarer 29, Kemikalier 26, Jordarter og Malme 809, Korn 1 197, Sten og Stenvarer 169, Stenkul 203, Kvæg 78.

Nedgang: Affald 43, Jern og Jernvarer 17, Træ 312.

Udførsel: Forøgelse: Kemikalier 22, Jern og Jernvarer 227, Jordarter og Malme 272, Korn 202, Materialier 178, Stenkul 431, Træ 25, Lervarer 29.

Værdien af Tydsklands Ind- og Udførsel var efter den tyske Rigsstatistik i Aarene 1889—93 (i 1000 Mark):

	Indførsel.	Udførsel.
1889	4 486 241	3 665 674
1890	4 628 854	3 758 683
1891	4 836 122	3 703 846
1892	4 467 973	3 476 977
1893	4 483 262	3 554 055

Til Stettin indførtes søværts i Ton à 1000 Kg. 1 709 071 mod 1 608 743 i 1893 og 1 355 937 i 1892. Der viser sig saaledes en Forøgelse af 100 328 Ton. Ogsaa Udførselen er tiltaget fra 631 375 Tons til 660 530 Tons.

Desuagtet har det forløbne Aar i det Hele kun efterladt triste Minder, idet blot enkelte Begivenheder har kunnet give Haab om hedre Tider inden

*) Se 3 Hefte, pag. 94.

Forretningsverdenen. Hertil hører navnlig Afslutningen af Toldtraktaten med Rusland. De store Tab, som Toldkrigen med Rusland har tilføjet Handel og Industri, forklarer fuldt den Glæde, hvormed denne Traktat blev hilset, og naar det umiddelbare Udbytte deraf ikke er større end Tilfældet er, beror dette for største Delen derpaa, at Tiden efter dens Afslutning til Aarets Slutning var for kort til at de under Toldkrigen afbrudte Handelsforbindelser atter skulde kunne knyttes. Ophævelsen af „Identitätsnachweise“ bør ogsaa fremholdes, da derved de Baand løstes, som i flere Aar havde hindret Kornexporten.

Korn. Indførselen til Tydskland af fortoldet Korn var i 1894 3 101 157 Tons mod i 1893 2 387 504 T., hvoraf 764 240 Ton Hvede, 333 410 T. Rug, 1 040 736 T. Byg, 379 727 T. Havre og 583 044 T. Mais.

Til Stettin indførtes 1894 af Hvede 7 955, Rug 20 343, Havre 60 833 og Byg 11 115 Ton, hvoraf fra Norge 222 Tons Havre, og fra Sverige 1 257 Tons.

Samme Aar udførtes fra Stettin af Hvede 7 775, Rug 2 257 og Byg 11 137 Tons, heraf til Norge 323 Tons Hvede, 754 Tons Rug mod 1 002 Tons Byg i 1893. Exporten til de skandinaviske Lande er tiltaget, hvilket især tilskrives Ophævelsen af „Identitätsnachweise“, hvilket i høj Grad har fremmet Tydsklands Export af Korn. Blandt Kjøberne af Hvede og Rug kommer først Sverige, Danmark og England, for Havre og Byg England og Schweiz, og for Malt Schweiz. Mel er især udført til Sverige, Norge, Danmark og Holland. Det Faktum, at den største Export gik til de skandinaviske Lande, viser tydeligt, at Nordtydskland har havt den største Fordel af Ophævelsen af „Identitätsnachweise“, fremfor alt de exporterende Havnestæder. At Stettin desuagtet ikke opviser en betydelig Fremgang, kommer af, at de pommerske Kyststæder, der før leverede sit Korn til Stettin, nu har udskibet det direkte til de skandinaviske Havne.

Middelpriserne pr. 1 000 Kg. varierede for Hvede fra M. 124—139, Rug M. 111—122, Bryggeribyg M. 150—163, Havre M. 110—152.

Mel. I 1894 udførtes til Norge 3 625 Tons mod 2 849 T. i 1893, og til Sverige 21 787 Tons. Hele Stettins Udførsel tiltog med ca. 10 000 Tons. Desuagtet har de herværende Møller vanskeligt for at klare sig. De Forhaabninger, der i Aarets Begyndelse næredes til Traktaten med Rusland, blev ikke opfyldt. Ligesaa lidt som i 1893 kunde Nordrusland levere Korn til Stettins Møller, og saalænge dette ikke er Tilfældet, synes de vanskelig at kunne konkurrere med Hamburgs, som faar Rug billigere fra Sydrusland. Priserne var for Hvedemel 00 M. 9.75—8.75, Rugmel 0/1 M. 8.50—7.50 pr. 50 Kg.

Klid. Indførselen var 33 790 Tons mod 25 645 i 1893. Fra Norge indførtes 3 619 Tons, fra Sverige 357 Tons. Forretningen led vedvarende under de gjældende Toldbestemmelser om Adskillelse af Klid og Mel. For at indføres toldfrit maa Rugklid indeholde 4.299 pCt. ubrugbare Stoffe, Affald, grovt Hvedeklid 6.935 pCt., fint Hvedeklid 5.231 pCt. De herværende Priser var for Hvedeklid M. 4—3.20, Rugklid M. 4—3.25.

Potetes. Stettins Udførsel var 1 491 Tons, hvoraf til Norge 34 Tons mod 160 T. i 1893, og til Sverige 871 T. For Spisepotetes noteredes M. 30—41.50 (i Juli), for Brænderipotetes M. 16.70—20 (Juli—Oktober).

Oliekager. Til Stettin indførtes 24 272 Tons mod 16 848 T. i 1893, og udførtes 8 101 Tons mod 6 666 Tons i 1893. Til Sverige udførtes 6 839 Tons. Ved de herværende to Fabriker produceredes ialt 15 380 Tons Rapskager, hvoraf omtrent Halvdelen gik til Indlandet. Paa Grund af de lave Priser paa Foderstoffer og den store Tilførsel af Jordnødkager fra Sydfrankrige sank Priserne paa Rapskager fra M. 6 til M. 4.50 pr. 50 Kg.

Sild. Indførselen var 616 136 Tdr. mod 651 897 i 1893 og 577 506 i 1892. Stettin er saaledes fremdeles det største Importsted af Sild i Tydskland, idet de derefter følgende Steder Hamburg og Königsberg indførte resp. 335 673 og 344 921 Tdr. Omsætningen i Stettin var ialt 638 045 Tdr. mod 656 689 i 1893. Nedgangen er i og for sig af ringe Betydning, naar man tager i Betragtning, hvor slet den norske Sildefangst faldt ud, samt at hele Distrikter i Tydskland under sædvanlige Forhold næsten udelukkende anvender norsk Sild og almindeligvis vanskelig kan formaaes til at benytte anden Sild. Fraseet den ringe Tilførsel fra Norge har Sildehandelen arbejdet under gunstige Forhold, og den gode Poteteshøst og de lave Priser har befordret Omsætningen.

I norsk Sild var Omsætningen ubetydelig og mindre end siden 1885. Af ny Sild var Omsætningen den mindste, der var forekommet siden 1867 med Undtagelse af 1884, da der kun omsattes 19 555 Tdr. For gammel Fedsild, hvoraf indførtes 52 228 Tdr. mod 59 137 Tdr. i 1892, var Priserne underkastet faa Forandringer. I Almindelighed var Priserne for KKK M. 15—17, KK M. 13—16, K M. 12½—14, MK M. 11—12. Af ny Fedsild var Tilførselen meget knap, idet kun 31 672 Tdr. ankom mod 119 970 i 1893, hvilket skrev sig fra, at Fangsten i Norge var kun 125 000 Tdr. mod ca. 700 000 i 1893. Paa Grund heraf fik denne Slags Sild livlig Afsætning, og selv mindre anseede Sorter fandt Kjøbere til høiere Priser. For ufortøldet Vare betaltes følgende Priser: August KKK og KK M. 42—44, K M. 31—35, MK M. 21—26, M M. 14—20, September KKK M. 44—27½, KK M. 42—30, K M. 35—29, MK M. 24—28, M M. 20—18, Oktober KKK M. 27½—34, KK M. 29—35, K M. 25—33, MK M. 20—27, M M. 15—16, November KKK M. 30—35, KK M. 34—37, K M. 32—34, MK M. 27—29, slettere Sort M. 17—19, M M. 13—14, December KKK M. 30—35, KK M. 34—38, K M. 32—34, MK M. 27—30, slettere Sort M. 17—19, M M. 12—14.

Slosild. Om Vaaren gik Afsætningen trægt og Priserne faldt efterhaanden fra M. 14—15 til M. 10—12. Ny Vare, der tilførtes Markedet i November og December fandt livligere Efterspørgsel, og Priserne steg fra M. 18—20 til M. 21—23. Vaarsild betingede under Høstmaanederne M. 8—10.

Svensk Sild. Om Vinteren og Vaaren var Forretningen paa Grund af den lave Pris paa skotsk Sild meget trykket. Kun medium fulls fandt Afsætning til M. 12—14, Fulls gik tilbage fra M. 15.50—16.50 til M. 10—12, til hvilke Priser i Juli og August ret stor Omsætning fandt Sted. Afsætningen af ny svensk Sild var ca. 27 000 Tdr. mod 11 000 Tdr. i 1893. Efterspørgselen efter fulls og medium fulls var meget livlig og Priserne holdt sig mellem M. 18—20. For spents faldt Priserne fra M. 11—12½ til M. 9—11.

Skotsk Sild. Heraf omsattes i Aaret 67 599 Tdr. mere end i 1893. I de første Maaneder var Efterspørgselen efter gammel skotsk Østkystsild

kun ringe, da saavel inden- som udenlandske Kjøbere siden Høsten var vel forsynet, men siden blev Affæren stedse livligere, dog med vigende Priser. Crownfulls gik ned fra M. 21½ til M. 16½ for siden at stige til M. 18.50. Crownmatfulls faldt fra M. 21.50 til M. 18—19, Crownspents fra M. 15 til M. 10—11.

Af Matjessild solgtes 23 410 Tdr., især fra Midten af Mai til Slutningen af Juni. Fineste Saltning betingede M. 90—110, Stornoway M. 35—60, Stromness M. 25—50 fortoldet.

Tilgangen paa ny skotsk Østkystsild var især rigelig, og Priserne var fra Sæsonens Begyndelse til ind i Oktober særdeles lave, men jo mere man kom til den Overbevisning, at den norske Sildefangst vilde falde daarligt ud, steg Noteringerne. Crownfulls betaltes i Begyndelsen af August med M. 22, ved Aarets Slutning med M. 25.50. For unbr. fulls noteredes først i Juli M. 21—24, midt i Oktober M. 20—21, for Crownmatfulls midt i August M. 21½, ved Aarets Slutning M. 24.50, for unbr. matjes først i Juli M. 11, ved Aarets Slutning M. 21, og for Crownspents fra først i September M. 14, ved Aarets Slutning M. 21.

Hollandsk Sild. Importen var 62 938 Tdr. mod 55 140 Tdr. 1893 og fandt god Efterspørgsel som Erstatning for norsk Sild. Priserne var ved Aarets Slutning for prima M. 23—24, medium M. 22—23, spents M. 18—19.

Fersk Fisk. Heraf indførtes til Stettin i 1894 3 329 Tons mod 3 983 i 1893, deraf var fra Norge 33 Tons, fra Sverige 3 263 Tons, især fersk Sild. Sæsonen for fersk Sild er mellem Maanederne Oktober og Marts, og der er to Sorter fersk Sild, saltet og usaltet, hvoraf den saltede finder Afsætning hos Røgerierne, den usaltede hos Almenheden. Den største Del af den usaltede Sild gaar videre til det indre Land og især til Polen. Middelpriserne for begge Sorter pr. Kasse à 100 Liter var 4—5 M. cif Stettin. Høieste Pris var M. 9—10. Den nævnte Middelpris synes at være den Pris, som kan befordre Omsætningen af fersk Sild, idet Varen i Almindelighed ikke ansees værd høiere Pris.

Tran. Tilførselen var 18 315 m.Ctr. mod 26 117 i 1893. Heraf kom fra Norge 8 597. Denne Vare er udsat for temmelig store Prisforandringer. Fra Begyndelsen af Aaret til midt i Februar noteredes for brun bergensisk M. 18, brunblank M. 22, lysblank M. 22 fortoldet. Efter Underretninger fra Bergen om daarlig Fangst steg derefter Priserne, og betingede fra sidst i Marts til først i Juni brun bergensisk M. 20.50, brunblank M. 27, lysblank M. 28, hvorefter Kjøbelysten aftog og Priserne efterhaanden veg med M. 2.50 for brun bergensisk og med M. 5 for de to andre Sorter. Sidst i August steg Prisen à M. 1.50 og vedblev de da opnaaede Priser M. 19.50, 23.50 og 25 til Aarets Slutning.

Sukker. Fra Stettin udførtes søværts: Raasukker 83 456, raffineret 52 995, Melasse 11 628 Ton. Priserne var først paa Aaret pr. 50 Kg. Basis 88 M. 12.50 eller M. 2 lavere end samme Tid 1893. Da de forenede Stater besluttede Paalæg af en Told af 40 pCt. af Værdien paa Raasukker, steg Efterspørgselen fra Amerika. Senere holdt Priserne sig mellem M. 13.50 og 11.25.

Træ. Exporten fra Stettin var 41 631 Tons mod 43 637 i 1893. Exporten af Egetræ til England var ringe paa Grund af de trykkede Tider,

og Priserne sank noget. Afsætningen af Furutræ led under de daarlige Tider og en Orkan, der midt i Februar brød ned en Mængde Skov, der maatte realiseres. Grauvirke nød god Efterspørgsel. Fra Sverige indførtes ca. 6 000 Tons, mest Bord til Forsendelse til det Indre.

Jern. I Tydskland produceredes 1894 $5\frac{1}{2}$ Mill. Tons Rujern eller 600 000 Tons mere end i 1893. Stettins Indførsel søværts af Jern og Jernvarer var 146 536 Tons og Udførselen 17 545 Tons. Importen aftager, medens Exporten er tiltaget. Det samme gjælder Tydsklands Import og Export i det Hele. Priserne vare lave og dækkede tilsidst neppe Udgifterne. De atter optagne Forsøg paa at faa istand et rhinsk-westphalsk Valseværksforbund blev uden Resultat. De mellemtyske Jernværker gik i Aaret ud af det schlesisk—mellemtyske Forbund. Importen af svensk Jernmalm tiltog med 50 000 Tons og var ialt 152 264 Tons, der gik videre til Schlesien og Østerrige. Der noteredes pr. 100 Kg.: For engelsk Rujern M. 5.50—6, skotsk Rujern efter Mærker, M. 8.50—10.50, svensk Rujern M. 7.25—10, tydsk Stangjern M. 13—15, svensk smedet Stangjern M. 22—23.50, Jernblik M. 14.50—16.50.

Gjødningsstoffer. Fabrikationen af kunstige Gjødningsstoffer tiltog yderligere i 1894. Benmelfabrikernes Stilling er dog ikke forbedret, og der hæver sig Stemmer, som mere og mere bestrider Benmelets Værdi som Gjødningsmiddel. Det samme gjælder ogsaa Thomasfosfat, som af Jordeiere ansees lidet anvendbar paa bedre Jordsmon. Derimod viser Forbruget af Superfosfat sig at have tiltaget, og den Tilbagegang, der har fundet Sted for Benmel og Thomasfosfat, opveies vel af Forøgelsen i Forbruget af Superfosfat, der er steget med 10 pCt. Priserne var i det Hele ret fordelagtige for Forbrugerne.

Stenkul. Til Stettin og Swinemünde indførtes søværts 643 572 Tons og paa Jernbane 151 286 Tons. For schlesisk Kul noteredes 70—93 pf. pr. 50 Kg.

Sten. Indførselen af raa og huggen Sten viser fremdeles Tilvæxt. I 1894 indførtes 145 997 Tons mod 127 784 i 1893. Fra Norge kom 5 678 Tons, fra Sverige 133 642 Tons; Tilvæksten for Sverige var 17 635 Tons. Importen fra Norge viser en ubetydelig Nedgang paa nogle hundrede Tons. Forbruget af Sten tiltager stedse mere i Tydskland, og alene fra Sverige indførtes 40 900 Tons mere end i 1893. Dette har givet de indenlandske Stenhuggerifirmaer, især i Sachsen og Schlesien, Anledning til med største Iver at søge at modarbeide Importen af skandinavisk Sten. Til Regjeringer, Magistrater og andre Myndigheder indkommer stadig Petitioner om at ved offentlige Arbejder udelukkende tydsk Sten skal anvendes. Hvorledes disse Bestræbelser vil falde ud kan for Tiden ikke bedømmes, da Tilvirkningen af Gadesten i Tydskland er for liden til at kunne fylde Behovet; dog bør det være en Opfordring for vore Stenhuggerier til ved godt Arbejde og punktlig Udførelse af paatagne Leverancer at modarbeide de tydske Stenhuggeriers Bestræbelser.

Cement. Fra Stettin og Swinemünde udførtes 77 658 Tons, hvoraf til Norge 2 640, til Sverige 607 Tons. Udførselen til Norge aftog med 810 Tons. Priserne var meget trykkede og Fabrikerne arbeidede under

vanskelige Forhold. Exporten til Rusland er uagtet Traktaten meget aftaget, da paa Grund af de fredelige politiske Forhold Bygning af russiske Fæstninger og Krigshavne er stærkt indskrænket, samt ogsaa paa Grund af udvidet Cementfabrikation i Rusland. Ogsaa Exporten til Danmark og Norge er aftaget. Konkurrencen med de schlesiske Fabriker var fremdeles stærk.

Skibsbyggeriet led efter Meddelelser fra den store mekaniske Fabrik „Vulcan“ under vanskelige Forhold, og man har for at kunne opretholde Virksomheden, været nødt til at antage Bygning af Handelsskibe til meget billige Priser. Under den ringe Bygning af nye Skibe optraadte saavel tyske som engelske Værfter i Konkurrencen med meget billige Tilbud. Udbyttet blev 6 pCt. mod $7\frac{1}{2}$ pCt. i 1893. Blandt større Leverancer fra „Vulcan“ nævnes en Pantserkorvet for den tyske Flaade paa 10 000 Reg. Ton, 2 Petroleum Tankdampskibe paa 4 408 og 3 796 Ton og et Fragt- og Passagerdampskib paa 7 118 Ton.

Arbejderne med Uddybningen af Farvandet mellem Swinemünde og Stettin til 7 Meters Dybde, samt med Bygning af den nye Havn er begyndt.

Colberg. Der ankom 170 Skibe dr. 106 573 Ton, hvoraf 6 norske, nemlig 4 Seilskibe med Kul og Cokes fra England, 1 Dampskib med Sten fra Norge og et Do. med Jernbaneskiner fra Königsberg. De fornemste Importartikler var Stenkul, Foderkager, Gadesten, Mais, Superfosfat. Der udførtes Træ, Maskiner og noget Rug.

Greifswald. Ingen norske Skibe ankom. Ind- eller Udførsel til Norge fandt ikke Sted. Fra Sverige indførtes Kalksten, Mursten, fersk Sild og Furubord.

Rügenwalde. Der ankom 155 Skibe dr. 52 000 Kbm., hvoraf 13 norske og svenske, af hvilke 6 medførte Aspetræ og 3 Gadesten.

Stolpmünde. Der ankom 2 norske og 7 svenske Skibe, hvoraf 5 var ladet med Gadesten, Gaskul, Grantræ og Oliekager.

Stralsund. Der ankom 652 Skibe dr. 277 790 Kbm., hvoraf 1 norsk Seilskib dr. 538 Kbm. og 116 svenske Skibe dr. 68 611 Kbm. De vigtigste Indførselsartikler var Stenkul, Træ, Oliekager, Jern og Jernvarer og Korn. Der udførtes Træ, Oliekager, Hvede, Rug, Havre og Raasukker.

Swinemünde. Der ankom 401 Dampskibe dr. 299 780 Reg. Ton og 109 Seilskibe dr. 4 591 Ton, hvoraf 5 norske Dampskibe dr. 3 270 Ton, og 112 svenske Skibe dr. 23 019 Ton. Den større Forretningsvirksomhed indskrænker sig til Stenkul, Cokes, svensk Sild, fersk eller saltet, og svensk Granitsten. Af norsk Sild var ingen direkte Import. Exporten bestod af Sprit, Mel, Papir, Cement, Zink og Kridt.

Wolgast. Der ankom 5 norske Skibe med Farvetræ og Svovlkis samt 19 svenske med Gadesten, fersk Sild og Farvetræ.

F. L. P. Ivers.

Stuttgart.

Aarsberetning dateret 12te August 1895.

Varepriserne er fremdeles gaaet ned. Alle Fabrikanten nærede ved Aarets Begyndelse store Forventninger til Traktaten med Rusland og den delvise Revision af de amerikanske Tarifer, men disse Forventninger blev ikke realiseret. Paa den anden Side lovede Høsten i det Hele godt, men Udfaldet blev, at der i 1894 neppe blev en middels Høst. I de to Aar, Toldkrigen med Rusland varede, har dette Land anstrengt sig for at udvikle sin Industri, hvis metallurgiske Del har gjort uhyre Fremskridt. Ved talrige Fabriker, grundlagt med fremmed Kapital, har det for en Del fortrængt Tydskland fra Markedet.

Med Hensyn til de Forventninger, der stilledes til en Revision af den amerikanske Tarif maa det bemærkes, at Spekulanter i Paavente af et Nedslag i flere Toldsatser havde oversvømmet Amerikas Grændser med saa mange Varer, at de vilde strække til for Handelens Krav i flere Aar.

Angaaende de feilsagne Forventninger til Høsten maa det bemærkes, at i hele Europa og overalt i Verden har Korn, Potetes, Roer, og selv exotiske Produkter som Bomuld etc. alene kunnet sælges til uhørt lave Priser. Af alle Agerbrugsprodukter har alene Dyr opnaaet gode Priser. Bønderne, der vilde komplettere sine ved Aarets Begyndelse næsten tomme Stalde, vilde ikke sælge sine tilbageværende Dyr, som de havde kunnet bevare under Tørken i 1893. Midt i Aaret føltes derfor Pengemangel tungt i alle Landets Landsbyer. Følgerne af den slette Høst var ogsaa følbare for de smaa Handlende. Mange Fabrikanten, der ikke kunde opbebie tvivlsomme Ordres fra sine almindelige, nu nødstillede, Kunder, og som ikke vilde længere anvende kostbare Mellemmænd, har oprettet Underkontorer og sat sig i direkte Forbindelse med Publikum ved egne Agenter.

Grossisternes Virksomhed hindredes ved Usikkerheden i Priserne paa Raastoffe, som Uld, Bomuld, Jern, Kobber, Tin, Zink, Indigo etc., og den stadige Nedgang i Fabrikaternes Pris. De store Forretninger, der stadig udvider sig, standser næsten de smaa Fabrikers Virksomhed. Dette gjælder navnlig Guldsmedarbejde, Papir og de polygrafiske Bedrifter. Nogle store Fabriker, der arbejder for Export, har havt Bestillinger ved Hjælp af sine Patenter, som stiller dem udenfor Konkurrence.

De kemiske Fabriker arbejdede tilfredsstillende, ligesaa Produktionen af Jernmøbler, Pengeskebe, Metaljalousier, File, kirurgiske Instrumenter, Urkasser, Pianoer m. fl.

Derimod har Møllerne, Gulvfabrikanten og Spinderierne været uheldigt stillet. Dette beror for en Del paa disse Industriers slette Organisation og de altfor mange konkurrerende Etablissementer.

Blandt de værst situerede Industrier maa ogsaa nævnes Læder, Cikori, Chokolade og Sæbe, der enstemmig klager. Priserne for Raastoffe gjorde dem det næsten umuligt at udføre sine Bestillinger og Kjøberne fordrede saadanne Prisnedslag, at Fabrikaterne ikke kom i høiere Pris end Raastoffene.

Denne Situation kan vanskelig forbedres, thi den største Ulykke hvoraf Landet lider, er den skarpe Konkurrence mellem Fabrikanten, der nøder dem til at give efter for Kundernes Fordringer.

Et karakteristisk Faktum er Rentefodens Nedgang, hvortil en Grund synes at kunne findes i den Krise, som Handel og Industri gennemgaar.

Arbejderne, der i Würtemberg udgjør 109 000, hvoraf 68 200 Mænd, synes at have været mindst at beklage i 1894. Deres Lønninger er forblevet som før og de har ikke manglet Arbeide. De Tilfælde har været meget sjældne, hvor Arbeidsgiverne, uagtet de Vanskeligheder hvormed de har at kjæmpe, har indskrænket sit Personale eller afskediget sine Arbeidere. Der kan endog nævnes enkelte Industrier, som Guldsmedarbeide, Bryggerier og Fabrikation af Klæder, hvor Arbeiderne har havt Tvistigheder med sine Arbeidsgivere om Forhøielse af Lønnen.

Arbeidsklassen har forøvrigt ingen Grund til Klage under Hensyn til de Anstrengelser, der gjøres for at forbedre deres Stilling. Selv nu diskuterer man i Forsamlinger og Møder den bedste Maade at skaffe dem Boliger. De fleste Arbeidere overgiver ganske til Skolen Opdragelsen af sine Børn, indtil disse begynder sin Læretid, da Mødrene ofte er optaget med Arbeide udenfor Huset. I Læretiden fortsættes denne Opdragelse af Fagskolen, hvor der læres Regning, Tegning, Bogholderi etc., men uden Tilsyn med Elevernes moralske Forhold. Den fremtidige sociale Lovgivnings Pligt vil saaledes blive at skabe bedre Familieforhold for Arbeiderne, og især at støtte og opmuntre Familielivet. Utallige Velgjørenhedsanstalter bestaar allerede for at forbedre Arbeidsklassens Vilkaar. Arbeidsgiverne tilstaar ofte betydelige Donationer, og søger at forbedre sine Arbeideres Stilling ved Fridage, uden Fradrag af Løn. De bidrager til deres Uddannelse ved at anvende Midler til Bogsamlinger, oprette Opvarmningsrum, Bade, Hjelpeskasser og Sparekasser.

Af Foranførte fremgaar, at Aaret 1894 kan betegnes som et middels. Der hersker dog i Forretningsverdenen saalangt fra Mistrøstning, tvertimod forbereder man sig til en kraftig Virksomhed i Haab om Bedring, navnlig under Hensyn til den fremadskridende Bevægelse i Amerika og Orienten.

Adolph Fæderer.

Bangkok.

Aarsberetning dateret 1 Juni 1895.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 23 norske Skibe dr. 17 090 Ton og i Ballast 26 dr. 14 437 T., ialt 49 dr. 31 527 Ton, hvoraf Dampskibe 31 dr. 22 892 Ton. Der afgik til fremmede Lande med Ladning 49 norske Skibe dr. 31 527 Ton.

Af svenske Skibe ankom 2 dr. 848 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe £ 58. 8. 3, af svenske £ 2. 19. 2.

Exporten i 1894 var lidt over 8 Millioner Piculs eller ca. 475 000 Tons mod ca. 10 $\frac{1}{2}$ Mill. i 1893, hvilket da gav et usædvanlig stort Resultat. Dyrkningen synes at være gaaet ikke lidet frem. Af Udførselen gik til Singapore 3 $\frac{1}{4}$ Mill., Hongkong 3 $\frac{1}{2}$ Mill. og Europa og Brasilien 1 $\frac{1}{4}$ Mill. Piculs. I 1893 udførtes til Hongkong 5 $\frac{1}{2}$ Mill. Piculs. Flere Ladninger er sendt direkte til Brasilien, og vort Korn synes at ville faa et stigende Marked i Sydamerika.

Planternes Interesse rettes fremdeles især paa Paddy, og af andre Artikler, som Peber, Tobak og Teelfrø produceres lidet. En Handel, der har tiltaget meget, er den med Kvæg, og den maanedlige Export af Oxer og Kjør anslaaes til over 2 000 Stkr. Ogsaa Handelen med Træ tiltager.

Skibsfarten er fremdeles i Hænderne paa de regulære britiske Dampskibsselskaber: The Scottish Oriental Steamship Co., med 12 regelmæssige Dampskibe mellem her og China, og the Ocean Steamship Co. med 6 Dampskibe mellem her og Singapore. Begge Linier forøger sin Flaade.

Meget ofte behøves extra Tonnage. Det glæder mig at kunne meddele, at norske Dampskibe er meget afholdt af Befragterne, naar disse behøver Tonnage ved Siden af de regulære Linier. Et Dampskib, „Frogner“, er gaaet regelmæssig mellem dette Sted og Singapore hele Aaret. Fragten var ca. £ 600 pr. Maaned for et Dampskib paa ca. 800 Ton.

Dampskibe behøves ikke alene for Ris og diverse Varer til China og the Straits, men ogsaa for fulde Ladninger Teak til Bombay, og der er al Udsigt til at norske Dampskibe ogsaa vil blive anvendt hertil. For Teak til Europa behøves alene smaa Seilskibe, og denne Forretning udføres næsten udelukkende af norske og svenske Skibe. Ca. 25 Skibe udkræves i Aaret, og af disse var 20 under norsk eller svensk Flag.

Fragterne for Teak til Europa er uforandret, ca. 60 sh. pr. Ton til U. K. eller Kontinentet mellem Bordeaux og Hamburg, og 65 sh. til Østersøen.

Importen var tilfredsstillende i 1894, ingen betydeligere Fallit meddeles og Forretningen synes sundere end i tidligere Aar. Foruden Manchester og Schweizer Varer synes Importørerne i Fremtiden at ville indføre betydeligt fra Japan. Japaneserne synes at have stor Dygtighed i at fabrikere flere Artikler og man kan ikke overse deres truende Konkurrence.

Der er dannet et Emigrationsselskab til Siam, og et stort Antal Japanesere ventes, dels Handlende og Arbeidere, men ogsaa almindelige Markarbeidere, hvortil før alene er brugt Indfødte og kinesiske Coolies.

Gruber. Wattana, et fransk, og Kabin, et engelsk, Selskab, er begyndt, og det er ikke umuligt at de vil arbejde med Fordel.

Chr. Brockmann.

Akyab.

Aarsberetning dateret 2 Juli 1895.

Der ankom fra fremmede Lande med Ladning et norsk Dampskib dr. 1 866 T. og i Ballast 1, dr. 1 866 T., der begge afgik med Ladning (Ris) til fremmede Lande. Erlagte Konsulatafgifter £ 10. 0. 9.

Intet svensk Skib ankom.

Af Ris udførtes fra Akyab til Tydskland 28 288 Ton, Belgien 10 240 T., Holland 10 929 T., Østerrige 15 962 T., Danmark 3 949 T., ialt 69 368 Ton.

Hele Udførselen foregik med Dampskibe, deraf med britiske 58 234 T., tyske 2 885 T., norske 3 949 T., østerrigske 4 300 T.

F. Müller.

Algier II*).

Aarsberetning fra Tunesien dateret 12 August 1895.

I 1894 besøgte Tunesien, iberegnet Kystfarere, af 9 088 Skibe dr. 2 010 689 Ton. Heraf var franske 1 545 dr. 1 091 795 T., italienske 1 845, 705 353 T., engelske 182, 112 496 T., tunesiske 5 370, 35 665 T., danske 24, 25 002 T., belgiske 17, 11 791 T., samt norske og svenske 14, 8 347 Ton, hvorefter følger græske, tyske, spanske, tyrkiske, østerrigske, hollandske og montenegrinske.

Af norske og svenske Skibe ankom til Goulette-Tunis 7, 3 827 Ton, Sousse 3, 2 073 T., Sfax 3, 1 781 T., Bizerte 1, 666 T.

Hele Importen til Tunesien opgives i 1894 til 50 480 831 frcs., hvoraf fra Norge og Sverige 467 167 frcs. eller 1.1 pCt., især Trævarer, nemlig for 461 547 frcs.

Der indførtes fra Frankrige og Algeriet for 25 602 471 frcs., England og Malta 7 658 601 fr., Italien 4 199 712 fr., Rusland 1 848 460 fr., Belgien 1 480 753 fr.

De fornemste Importartikler var: Vævninger for frcs. 6 954 577, Mel og Gryn fr. 5 189 478, Korn fr. 2 852 927, Sukker, raat og raffineret, fr. 2 068 385, Smedearbejder og Arbejder af Staal, Kobber, Zink, Bly etc. fr. 1 513 056, Linned og færdige Klæder fr. 1 448 408, forarbejdede Huder og Pelsværk fr. 1 321 077, Træ og Trækul fr. 1 085 530, Kaffe og The fr. 1 076 682, Silke fr. 939 947, Vin fr. 915 734, Støbegods af Jern, Jerntraad, Rails, Staal i Stænger fr. 913 273.

*) Se Hefte 10, pag. 527.

Exporten udgjorde frcs. 36 932 766, hvoraf til Frankrige og Algeriet for ca. 26 Mill. Den bestod især af Korn, for fr. 11 Mill., Olie fr. 8 Mill., levende Kvæg fr. 6 Mill., Alfa m. M. 1½ Mill., vævede Varer 1½ Mill., Farve- og Garvestofte 1.3 Mill., Svampe 1.3 Mill., Malme og Bjergarter 1.2 Mill. frcs.

Fiskeriet ved den tunesiske Kyst indbragte i 1894 for 403 Baade paa 4 813 Ton med 2 597 Mands Besætning 613 056 Kg. Sardiner til Værdi frcs. 180 520 og 1 121 586 Kg. Ansjos etc. til Værdi frcs. 590 850, samt af anden Fisk for 993 Fartøier paa 2 789 Ton med 4 902 Mands Besætning 1 749 110 Kg. til Værdi frcs. 682 250.

Af Svampe fiskedes af 1 493 Fartøier paa 4 505 Ton med 4 441 Mands Besætning 115 590 Kg. til Værdi frcs. 1 166 860 samt 84 030 Kg. Blæksprut til Værdi frcs. 46 780.

J. A. Nordstrøm.

Pointe à Pitre (Guadeloupe).

Aarsberetning dateret 31 Juli 1895.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning til Hovedstationen 8 norske Skibe dr. 3 435 Ton og til Vicekonsulaterne 1 dr. 342 Ton, og i Ballast til Hovedstationen 5 dr. 2 090 Ton, ialt 14 Seilskibe dr. 5 867 Ton. Bruttofragter frcs. 57 942.

Til fremmede Lande afgik fra Hovedstationen med Ladning 8 norske Skibe dr. 2 972 Ton og i Ballast 4 dr. 1 531 Ton, og fra Vicekonsulsstationerne med Ladning 2 dr. 538 Ton. Ialt 14 dr. 5 041 Ton. Bruttofragter frcs. 134 301.

Af svenske Skibe ankom 3 dr. 996 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. frcs. 397.25, ved Vicekonsulsst. frcs. 47.55, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 23.75. Af svenske Skibe ved Hovedst. frcs. 24.60, ved Vicekonsulsst. frcs. 26.45, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 13.25. Ialt tilfaldt Konsulen frcs. 458.85. Expeditionsafgifter af norske Skibe frcs. 86.25, svenske frcs. 11.

Der er en yderligere Nedgang i Guadeloupes Handel i 1894. Skjøndt Exporten var omtrent som sædvanlig, var Varepriserne i Frankrige i det Hele lave. Sukker, der i 1893 solgtes for frcs. 37—36 pr. 100 Kg., faldt til frcs. 30—27 i 1894, hvilket repræsenterede et Tab for Kolonien af ca. 1 Million francs. Den stærke Tørke skadede meget de unge Sukkerrør, der var bestemt for Høsten 1895, som sikkert vil blive yderst slet.

Saavidt vides er der ingen direkte eller indirekte Handel med de forenede Riger, og i ethvert Fald har Moderlandets prohibitive Tarif, der traadte i Kraft i Januar 1893, drevet de fleste fremmede Varer ud af Markedet.

Til Pointe à Pitre anköm i 1894 følgende fremmede Skibe: Britiske 243, 73 164 Ton, amerikanske 36, 13 288 T., norske og svenske 15, 6 022 T., italienske 13, 4 908 T., østerrigsk-ungarske 9, 4 849 T., russiske 4, 2 154 T., danske 2, 852 T., hollandske 8, 837 T., japanesiske 1, 1 064 T., tyske 1, 361 T.

Exporten fra Guadeloupe var i 1894: Sukker 43 732 Ton, Kaffe 532 T., Kakao 300 T., Annatto 72 T., Logwood 6 437 T., Ananas, nedlagte, 154 T., Vanille $4\frac{1}{2}$ T., Molasse 473 370 Gallons, Rum 757 820 Gallons.

Der var ingen Forandring i Told- eller Havneafgifter.

Guadeloupes Bank betalte i Udbytte 20.37 pCt. som i 1893. Diskontoen var 6 pCt. og Præmien paa 90 D. Sigtvexler paa Paris $2\frac{1}{2}$ —3 pCt.; den er nu 7 pCt. for 120 D. Sigt og kun frcs. 75 000 trækkes af Banken om Maaneden.

Den nye Muddermaskine har betydelig forbedret Indløbet til Havnen og uddybet Vandet ved Stenkaierne, hvor Skibe paa 15—16 Fod nu kan ligge.

Konsulatets Adresse er 3 Quai Gatine. Kontortid 8—11, 1—4.

James Japp.

Calcutta.

Aarsberetning dateret 12 Juni 1895.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 1 norsk Seilskib dr. 425 Ton og i Ballast 3, dr. 3 261 Ton, ialt 4, dr. 3 686 Ton. Bruttofragt Rupees 4 000.

Der afgik til fremmede Lande med Ladning 4 norske Seilskibe dr. 3 686 Ton. Bruttofragt £ 5 880.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe Rs. 255.11.

Ingen svenske Skibe ankom.

Jarlen af Elgin og Kilcardine præsiderer fremdeles som Vicekonge over britisk Indien, og Sir Charles Elliot, Lieutenant-Governor over Bengalen, i Spidsen for Lokalstyrelsen. En alvorlig Strid opstod med Grændsestaten Chitral og dens Hersker Umra Khan, der medførte Afsendelse af en betydelig militær Expedition, der efter et kort, men blodigt, Felttog besatte Staten. Intet forlyder dog endnu om Regjeringens Hensigter med det erobrede Land. Med Amiren af Afghanistan, under hvis Herredømme store Fremskridt er skeet i Handel og Industri, bestaar et venskabeligt Forhold. Paa Amirens umiddelbare Foranstaltning er der anlagt store Støberier, Værksteder og Fabriker af forskjelligt Slags i Kabul og andre afghanske Byer med Bistand af europæiske Ingeniører ansat af Amiren.

Budgettet for 1894—95 viser en paaregnet Deficit af 3 Mill. Rupees, efter en Kurs af 14 pence for 1 Rupee, hvilken dog i Virkeligheden blev

13.09 pence. Indtægten er ansat til 952 Millioner og for Budgetaaret 1895—96 til 969 Millioner.

Da de indiske Mynter lukkedes i Juni 1893 ventede man, at selv om Rupeens Sterling Værdi ikke skulde stige betydeligt, vilde den ialfald ikke falde under den Grændse, som den da havde naaet. Den umiddelbare Virkning af denne Foranstaltning var at drive Kursen op til 16 pence, den høieste af Regjeringen paatænkte Grændse. Denne Stigning varede dog kun kort, og Kursen er senere faldt under 13 d. Da Myntens Lukning var vedtaget af Regjeringen efter nøie Overlæg og efter Anbefaling af en speciel Komite under Forsæde af Lord Herschell, kan det være af Interesse at undersøge, hvorfor det slog saa ganske feil. Først bør dog nævnes de Onder, som Foranstaltningen var paatænkt at skulle afhjælpe.

Under det fri Myntningssystem, var Rupeens Kurs ganske afhængig af Prisen paa Sølv i Barrer i London, og da denne stedse gik ned, maatte Statssekretæren sælge sine Vexler paa Indien til Satser, der faldt fra Uge til Uge. Havde han afslaaet dette, vilde Remitterterne have sent Sølv til Indien for at myntes til Rupeer. Men da Efterspørgselen efter Remisser til Indien sedvanlig oversteg Beløbet af Council (Statssekretariatets) bills, kom ogsaa Sølv over i store Kvantiteter, hvorefter det Meste gik til Mynten til Myntning og bidrog til at forøge Myntmængden. Under disse Forhold mente man ikke uden Grund, at Mynternes Lukning ikke alene vilde standse yderligere Nedgang af Rupeen, om Sølvet skulde vedblive at falde, men ogsaa tilveiebringe forøget Efterspørgsel efter Council bills svarende til den store Export af Sølv, der aarlig gik til Indien for Myntning. Man mente ogsaa, at den forøgede Efterspørgsel efter Council bills vilde sætte Statssekretæren istand til efterhaanden at forøge sin Salgskurs til 18 pence, der var fastsat som Basis for den fremtidige Guld Standard for Indien.

Hvad der faktisk indtraf, var nu dette, at efter Standsningen af fri Myntning i Indien Prisen paa Sølvbarrer i London gik ned til ca. 27½ pence pr. Unze (i 1894, senere har nogen Reaktion fundet Sted i Forbindelse med det kinesiske Sølvlaan etc.), hvilket gjør Rupeens Værdi lig 10¼ pence. Men da Rupeen endnu ikke er faldt under 12½ pence, er det Høieste som kan siges, at den endnu ikke er faldt saameget som Prisen paa Sølv.

Men det egentlige Spørgsmaal er, af hvilken Grund Rupeen stadig er gaaet ned i Værdi siden Mynternes Lukning. Det vilde ikke være rigtigt at sige, at denne Nedgang skyldes Sølvets yderligere Værdiforringelse, thi det maa erindres, at Standsningen af fri Myntning har forlenet Rupeen med en særskilt Værdi ganske forskjellig fra den deri indeholdte Kvantitet Sølv. Slutningen maa blive, at andre Grunde har bidraget til at modvirke de gunstige Virkninger af de Midler som Regjeringen anvendte i Juni 1893. Førrend man indgaar herpaa kan det være ønskeligt at give en kort Udsigt over Indiens kommercielle og finansielle Stilling.

I de sidste 15 Aar er Indiens udenlandske Handel, saavel Import som Export, stadig gaaet frem, og Exportens Overskud over Importen har aarlig udgjort en betydelig Sum. Havde Indien ikke nogen udenlandsk Gjæld at betale, vilde det have modtaget hele dette Overskud i Guld eller Sølv. Men Landet maa aarlig erlægge forskjellige Betalinger i England, almindelig kjendt som „the home charges“, der maa betales i Guld, og som efterhaanden er gaaet op til den umaadelige Sum af ca. 17 Mill. £ aarlig. Dette er den største Post, der maa fradrages Handelsbalancen, der tilkommer

Landet fra andre Lande. Der er ogsaa andre Poster, der maa tages med i Beregningen, før en korrekt Ide kan erholdes om den Nettobalance, der bliver tilbage i Indiens Favør. Disse bestaar af Renter af de Rupee Statsobligationer, der haves i Indien, Beløb, der remitteres Europæere som Renter, Dividender og andet Udbytte af de af dem i Landet anbragte Kapitaler, og endelig af Remisser til hjemmевærende Familier fra de mange i Indien boende Europæere, af disses Lønninger eller Fortjeneste i forskellige Stillingen. Efter Afgjørelse af alle disse Krav erholder Indien Overskuddet kontant med et Beløb, der kan ansættes til 60 Millioner Rupeer. Dette, og maaske et endnu større Beløb, har Indien indført i Sølv som før, efter og uden Hensyn til Myntens Lukning. Det fremgaar heraf, at medmindre denne store Import af Sølv kunde ganske standses, eller betydelig formindskes, vilde der ikke blive nogen forøget Efterspørgsel efter Council bills og følgelig ingen større Stigning i Kursen.

Det indiske Folk, især de fattigere, er yderst glade i Sølvprydelser og anser det som en stor Velsignelse, at de nu kan købe en Kvantitet fint Sølv lige i Vægt med ca. Rs. 100 for Rs. 92 eller 93, hvorfor de, medens Mynterne var aabne, havde at betale Rs. 107. Og da det er mere sandsynligt, at denne store Import af Sølv vil tiltage end aftage i Betragtning af Befolkningens Tilvæxt og Massernes forbedrede Kaar, vilde Statssekretæren finde megen Vanskelighed i alene at opdrive 17 Mill. £ ved Salg af Council bills paa den indiske Statskasse, under Forudsætning af, at det nuværende Forhold mellem Export og Import forblev uforandret.

Da man ved Mynternes Lukning ikke havde forudset, at Sølvet vilde vedblive at strømme ind i samme Grad som før var ingen Lovforanstaltning truffet for at standse dets Vei til Indien, og dette er en af Grundene til at Myntreformen endnu ikke har medført det ønskede Resultat.

Et andet Punkt, hvorpaa der en Tid lagdes megen Vægt, var, at Standsningen af yderligere Myntning efterhaanden vilde medføre Formindskelse af den i Landet værende Mynt, og at den saaledes opstaaede formindskede Tilgang derpaa vilde forøge Efterspørgselen efter Council bills som det eneste Middel til at erholde en tilstrækkelig Forsyning af Rupeer til at forøge Cirkulationen. Denne Mening deltes uden Tvivl af dem, der alene saa hen til det nøgne Faktum, at Mynterne aarlig producerede 60—70 Millioner Rupeer og derfor troede, at Cirkulationen maatte suppleres i samme Udstrækning ved tilsvarende Udstedelse af Rupeer fra Statskassen gennem Council bills. De havde dog overseet den Omstændighed, at disse store Forøgelsers af Mynten fra Aar til andet ikke var paakrævet af Omsætningens forøgede Krav, og at saasnart som de nye Rupeer kom i Cirkulation, blev den største Del borttaget og smeltet for at anvendes til Smykker, saa at efter Alt Myntens normale Stand ikke var meget forandret. Denne Smeltningproces er nu ganske ophørt, da Rupeen er bleven mere værdifuld end samme Kvantitet Sølv. Der kan dog ikke være Tvivl om, at eftersom Befolkningen og Handelen stiger, Mangelen paa Cirkulationsmiddel vil gjøre sig stedse mere følelig for hvert Aar, indtil de, der er interesseret i Bankvæsen og Handel, maa tage sin Tilflugt til større Kjøb af Rupeer fra Statssekretæren for at erstatte den manglende Mynt.

Det sidste, og maaske vigtigste, Punkt er, at medens Mynterne var aabne blev Kursen bestemt ved Prisen paa Sølvbarrer i London, og hverken Statssekretæren eller de store Vexelbanker havde nogen Kontrol derover.

Men ved Mynternes Lukning i Juni 1893, blev der Spørgsmaal om, hvem der skulde bestemme Kursen, Kjøberen eller Sælgeren. Disse to Parter indbyrdes Forhold er følgende: Vexelbankerne, der optræder som Mellemlid, eller Agenter, mellem den store Mængde Exportører og Importører, har at modtage en stor Balance i Guld for de Førstes Regning, efterat have tilfredsstillet de Sidstes Krav. Kun en ringe Del heraf kan udføres i Sølvbarrer, det Meste maa sælges til Statssekretæren efter en bestemt Kurs i Erstatning for Rupeer at modtage af de indiske Statskasser. Paa den anden Side tiltrænger Statssekretæren nødvendig et tilsvarende Beløb i Guld til Betaling af Udgifterne hjemme, og han maa derfor sælge sine Rupeer til den bedste Kurs han kan faa, da han ellers ikke vil kunne afgjøre sine Forpligtelser undtagen ved Laan. Det sees let, at Statssekretærens Stilling som Sælger er langt svagere end Vexelbankernes som Kjøbere.

Men man nærede saa stor Tillid til, at Mynternes Lukning havde givet Statssekretæren absolut Magt over Kursmarkedet, at han i August 1893 blev bevæget til at prøve et Resultat med Vexelbankerne ved at fastsætte Minimumskursen for Council bills til 1 sh. $\frac{3}{4}$ d (15 $\frac{1}{4}$ d) pr. Rupee. Resultatet var, at Bankerne i Maaneder afgjort negtede at købe Vexler til denne Pris. Statssekretæren maatte afgjøre sine Forpligtelser ved store Laan i London. Da tilsidst hans Stilling blev mere og mere fortvivlet opgav han det fastsatte Minimum og begyndte atter i Januar 1894 at sælge sine Vexler til de bedste Kurser, der kunde faaes paa Markedet, hvoraf Følgen er bleven et stadigt Fald i Kursen.

Kurserne paa a vista Bankvexler har i Aaret varieret fra 1 sh. 1 $\frac{1}{8}$ til 1 sh. 3 $\frac{3}{32}$ d og for 6 Mdrs. kommercielle Sigtvexler fra 1 sh. 1 $\frac{1}{8}$ d til 1 sh. 3 $\frac{3}{8}$ d.

Hele Indiens Import var i 1893—94 Rs. 954 826 870, og Exporten Rs. 1 106 035 610, hvoraf faldt paa Bengalen henholdsvis Rs. 323 348 080 og Rs. 422 725 500.

Af Mangel paa direkte Skibsleilighed mellem britisk Indien og de for- enede Riger er det umuligt at bestemme Omfanget af Handelen med disse.

Da Spørgsmaalet om Handelen med japanesiske Fyrstikker har vakt Fabrikanters Opmærksomhed, og er blevet officielt diskuteret, samt undersøgt af udsendte Personer, gives her nogle Oplysninger derom.

Værdien af de til Calcutta i 1894—95 indførte Fyrstikker, udgjorde: Fra England Rs. 6345, Antwerpen 283 579, Hamburg 168 349, Aden 90, ialt europæiske Fyrstikker Rs. 458 363. Fra Japan, China og Straits Rs. 396 143, ialt Rs. 854 506.

Kvaliteten af de fra Japan indførte Fyrstikker kommer ikke op mod de skandinaviske, skjøndt Forskjellen i nogle Tilfælde kun er ringe. Bazarpriserne var i 1894 for skandinaviske Sikkerheds-Fyrstikker, efter Mærke 11—13 Annas pr. Gros, do. Svoilstikker 13—14 Annas. For japanesiske Sikkerhedsfyrstikker ca. 10 Annas.

To Fabriker for Sikkerhedsfyrstikker er oprettet i Calcutta, hvoraf den ene, med ganske utilstrækkelig Kapital, ikke synes at have været istand til at træde i Virksomhed. Den anden, kaldet „the Bengal Safety Match Company Ltd.“ sendte sine Varer paa Markedet, men deres Kvalitet var ringe, hvilket tilskreves Maskinens gammeldagse Slags, samt at Anlægs- kapitalen var for liden.

Priserne for de fornemste Exportartikler var følgende:

Bengalsk Bomuld, fuldgod pr. Bazaar Mound Rs. 13.4—15.6, Jute, første Mærker pr. Balle à 400 lbs. Rs. 27—41, Hessisk Hvede, Sække pr. 100 Stk. Rs. 12.8—13, India Rubber, Shillong pr. B. Md. Rs. 85—100, Uld pr. B. Md. Rs. 22.12—25, Castorolie, god II pr. B. Md. Rs. 10.6—10.12, Ingefær pr. B. Md. Rs. 14—23, Shellac TN pr. B. Md. Rs. 56—68, raa Salpeter pr. Factory Md. Rs. 7.4—8.12, Borax pr. B. Md. Rs. 14.8—15, Tincal, Cossipore pr. B. Md. Rs. 10—11, Ris, Ballam No. 2 pr. B. Md. Rs. 3.6—4.4, do. Khazla pr. do. Rs. 2.8—3.2, Silke Surdah, pr. F. Seer Rs. 16—17.8, Sukker, Benares pr. B. Md. Rs. 11—12, Indigo, god Tirhoot pr. F. Md. Rs. 275—305, do., ordinær, Onde pr. F. Md. Rs. 155—195, Huder pr. 20 Stkr., 7 lbs. Dacca slagtede Rs. 53—60, do. døde, Rs. 42—48.

Import. Priserne paa de to vigtigste Importartikler til Calcutta, Salt og Petroleum, var: Liverpool Salt pr. 100 B. Md. ex Skib Rs. 53—85, Petroleum, alm. Mærker pr. Kasse Rs. 2. 11. 3 til 3. 6. 9.

Slutningspriser for Kultjære Rs. 13, Kulbeg Rs. 13, Stockholm Beg Rs. 16—17, do. Tjære Rs. 17—18, alt pr. Barrel. Import af Stockholm Beg og Tjære Cwt. 23 984.

Jern: Gartsherrie Pig. Co. Rs. 65, alm. Mærker 55 pr. Ton, belgisk Rs. 4.12, rafineret Staffordshire 5 sh. 6 d, svensk hamret 7 sh. 8 d, valset 7 sh. 4 d pr. Cwt.

Import af svensk Jern Mds. 48 746.

Staal: Tydsk Ct. Rs. 10, svensk 11, Spring Co. Rs. 5.12 pr. Cwt.

Import ialt Mds. 25 577.

Kobber: Sheathing Rs. 36, 14 oz J. M. 30.8 pr. F. Md. Zink, blødt Ct. Rs. 13.6 pr. F. Md. Tin i Blokke 46.8 pr. do.

Skibsfart. Til Bengalen indklareredes i 1893—94 488 Skibe dr. 859 669 Ton, hvoraf europæiske 455 dr. 854 393 T.

Til Calcutta ankom 4 norske Skibe dr. 3 686 Ton, hvoraf med Ladning 1 dr. 425 Ton.

Consulatets Adresse er No. 3 Commercial Buildings. Kontortid 11—5. Telegrafadresse: Voigt Calcutta.

S. E. Voigt.

Singapore.

Aarsberetning dateret 25 Juni 1895.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 37 norske Dampskibe dr. 33 114 Ton og 5 Seilskibe dr. 2 928 Ton, og i Ballast 2 Seilskibe dr. 1 389 Ton, ialt 44 dr. 37 431 Ton. Til Vicekonsulatet Penang ankom med Ladning fra fremmed Havn 1 norsk Dampskib dr. 958 Ton.

Til fremmede Lande afgik fra Hovedstationen med Ladning 32 norske Dampskibe dr. 24 766 Ton og 3 Seilskibe dr. 2 433 Ton, og i Ballast 5 Dampskibe dr. 8 348 Ton og 3 Seilskibe dr. 1 180 Ton, ialt 43 dr. 36 727 Ton. Fra Penang afgik i Ballast 1 Dampskib dr. 958 Ton.

For Kul anløb 12 norske Dampskibe dr. 17 000 Ton.

Af norske Skibe erlagdes i Konsulatafgifter § 840.85 og ved Vicekonsulatet § 31.84.

Ingen svenske Skibe ankom.

Paa norske Skibe paamønstredes 2, og afmønstredes 11 Mand.

Fragter. Med Seilskibe: Til London Sagomel d. w. 22 sh. 6 d pr. 20 Cwt., Rattans light freight 25 sh. pr. 7 Cwt., sort Peber og Copra 27 sh. 6 d pr. 12 Cwt., Bøffelhuder do. pr. 10 Cwt., garvede do. do. pr. 12 Cwt.

Med Dampskibe: Til London Deadweight: Gambier og Sagomel 27 sh. 6 d pr. 20 Cwt., Sago og Perle Tapioca 25 sh. pr. 18 Cwt., Flake Tapioca do. pr. 14 Cwt., Light freight, Copra og sort Peber 27 sh. 6 d pr. 12 Cwt., Bøffelhuder 30 sh. pr. 10 Cwt., garvede do. do. pr. 12 Cwt., Gutta Percha 35 sh. pr. 12 Cwt., Rattans 26 sh. 3 d pr. 7 Cwt. Til Liverpool med Seilskib D. w. 22 sh. 6 d, l. f. 25 sh. pr. Ton efter Skala; med Dampskibe 27 sh. 6 d pr. Skala Ton. Til Havre og Hamburg med Dampskib d. w. 25 sh. pr. Ton efter Skala, l. f. 27 sh. 6 d pr. do.

Af Seilskibe lastede 1 for London, 2 for Liverpool, 11 for New York, 4 for Boston og 1 for Cadiz for Ordre.

Der ankom til Singapore 4 380 Skibe dr. 3 648 501 Tons, Penang 2 768, 1 605 300 T., Malacca 1 419, 280 960 Ton, ialt 8 567 dr. 5 534 761 Ton mod i 1893 8 709 dr. 5 356 402 Ton.

1894.	Indførsel.	Udførsel.
Singapore	§ 164 001 343	§ 137 039 562
Penang	- 58 320 513	- 47 548 254
Malacca	- 1 829 436	- 2 198 248
	§ 224 151 292	§ 186 786 064

I 1893 var den samlede Indførsel § 169 616 047, og Udførselen § 154 154 982.

Disse Tal viser en betydelig Stigning i Dollarværdien af Indførsel og Udførsel i 1894, men beregnet i Sterling efter de to Aars Gjennemsnitskurser er der en Nedgang af ca. $1\frac{3}{4}$ pCt. i Indførselen og ca. $\frac{3}{4}$ pCt. i Udførselen. De fornemste Artiklers Andele i Koloniens Import og Export fremgaar af følgende Opgaver:

Import 1894. Bomuldstøier 5 595 310 Stkr., Kul 438 737 Ton, Ris 7 020 671 Piculs, Opium 15 054 Kister, Petroleum 1 236 438 Kasser.

Indførselen af Petroleum i Kasser fra Amerika og Rusland viser en stor Nedgang paa Grund af den lave Pris paa Kasseolie indført fra Sumatra og Olie „in bulk“ fra Batum, der nu næsten optager al Handel her.

Export 1894. Piculs: Kaffe 83 973, Copra 958 179, Gambier 806 282, Gummi 179 241, Rattans 424 911, Specier 1 058 862, Sago 751 800, Tapioca 649 622, Tin 865 792.

Fyre. De nye Fyre paa Sultanbanken er under Opførelse og ventes at ville blive færdige omkring sidste Halvdel af 1895, da Fyret paa Ajax-banken vil blive borttaget og erstattet af en Bøje.

Kurs. Paa Foranledning af Rapport fra en speciel Komite af Hongkongs Handelskammer og en Beslutning vedtaget af Singapores Handelskammer anbefalende Udmyntning af en britisk Dollar lig den mexikanske i Vægt og Finhed, til Cirkulation i Hongkong og Singapore sammen med den nuværende lovlige Mynt, har den britiske Regjering bifaldt Udstedelsen af den nye Mynt, hvoraf Forraad snart ventes. Vægten og Finheden af den japanesiske Yen (416 Gran af 900 Finhed) er vedtaget efter Bankernes Anbefaling.

Dollarens Værdi sank yderligere i Aarets Løb. Følgende Tal viser Fluktuationerne i Kursen:

	høiest.	lavest.	Slutning.
Bankvexler paa London 4 M. S.	2 sh. $3\frac{7}{8}$ d	2 sh. $\frac{1}{8}$ d	2 sh. $\frac{1}{8}$ d
Sovereigns	£ 10	£ 8.75	£ 10
Bankvexler paa Paris avista frcs.	2.86	2.49	2.49
— - Calcutta Rupees	202	170	185
— - Java Gylden	139	120	120

J. Finlagson,
Vicekonsul.

Galatz.

Aarsberetning dateret 12 August 1895.

Til Hovedstationen ankom fra fremmede Lande 10 norske Skibe dr. 9 458 Ton, hvoraf i Ballast 3 dr. 2 853 Ton, og til Vicekonsulaterne 19 dr. 18 590 Ton, hvoraf i Ballast 11 dr. 9 827 Ton. Alt Dampskibe.

Til Norge afgik fra Hovedstationen 10 norske Skibe dr. 9 458 Ton, hvoraf i Ballast 3 dr. 2 804, og fra Vicekonsulaterne 19 dr. 18 590, alle med Ladning.

Erlagte Læsteafgifter ved Hovedst. frcs. 753, ved Vicekonsulsstationerne frcs. 1 483.70. Expeditionsafgifter frcs. 22.50.

Ingen svenske Skibe ankom.

Rumænien gennemgik i 1894 en alvorlig økonomisk Krise. Høsten var ikke stor og Priserne paa Landbrugsprodukter saa lave at de ikke lønnede Dyrkningen, hvorfor man maatte overveie grundige Forandringer i Dyrkningsmaaden. Landbrugernes Stilling var bleven prekær, de svagest stillede bukkede under, og heraf led følgelig hele Landets økonomiske Virksomhed. Landet gik dog sundt ud af denne Prøve ved Hjælp af dets Institutioners regelmæssige Funktioneren og Budgettets solide Grundlag.

Gjennem Sulnamundingen passerede i 1894 1 227 Dampskibe dr. 1 526 073 Ton og 489 Seilskibe dr. 933 630 Ton, eller 273 803 Ton mindre end i 1893, men dog mere end alle tidligere Aar. Norge blev repræsenteret

af 18 Dampskibe dr. 20 486 Ton mod i 1890 26, dr. 29 215 T., 1891 29, 34 455 T., 1892 42, 49 095 T., 1893 36, 40 816 T. Nedgangen kommer antagelig af, at de norske Redere andetsteds har fundet fordelagtigere Beskæftigelse end paa Donau. I modsat Fald vilde det maaske være nyttigt, at de norske Redere var repræsenteret i Donau af en speciel Agent, der kunde interessere sig for Befragtning af deres Skibe.

Fra Sulina udførtes i 1894 33 Mill. Hl. Korn, $27\frac{1}{2}$ Mill. Kg. Møl og Affald, 358 000 do. Salt, 146 000 do. Uld, 844 000 do. Ost, 739 000 do. Stav, 1 272 800 Bord af Gran og Furu, 224 285 Kubikmeter Naaletræ, 13.7 Mill. Kg. diverse Varer, 723 Stk. Hornkvæg. Af de udførte Kornvarer var Hvede 10 Mill., Rug 2.7 Mill., Mais 13 Mill., Byg 6 Mill., Havre 300 000 Hl.

Over Sulina indførtes i 1894: Kul, engelske Tons 294 290, russisk Petroleum Kg. 22 742 000, do. Kasser 159 094. Det meste Petroleum gaar i Transit til Bulgarien og Serbien.

Rumæniens Budget for 1895—96 viser en Indtægt af 209 800 000 frcs., Statsgælden er 1 182 916 700 frcs., hvoraf 509 Mill. i Rente og Statsobligationer til 4 pCt., 583 Mill. do. til 5 pCt., og 28 Mill. i do. til 6 pCt.

Jernbanernes Længde var 2 573 Kubikmeter.

Donaubroen ved Czernavoda vil forbinde Rumænien direkte med Havet, o: Havnen Constanza. Den indbefatter den store Bro over Hovedfloden, samt Broen over Kanalen Borcea. Den officielle Aabning er fastsat til 18 September.

Broens Fuldførelse vil gjøre det nødvendigt at forbedre Havnen Constanza, der i sin nuværende Tilstand ikke vilde strække til for Skibsfartens Udvikling. Forbedringen omfatter en Række vigtige Arbejder, der vil medføre en Udgift af over 40 Mill. frcs. Regjeringen har kontraheret om Arbejder til et Beløb af 12 Mill. frcs., indbefattende Bygning af Moloer og Kaier og Uddybning indtil 8 Meter af Havnen og Reden. Disse Arbejder vil være afsluttet i 1900.

Regjeringen har samtykket i Oprettelse af en rumænsk Dampskibslinie mellem Constanza og Konstantinopel; den er overdraget til Direktionen for Statsmonopolerne, som er bemyndiget til at laane af Havnefondene $2\frac{1}{2}$ Millioner francs til en Rente af 4 pCt. Samme Direktion har anskaffet flere Floddampskibe til Fart paa den rumænske Donaukyst.

Rumæniens Indførsel var i 1893 727 000 Tons til Værdi frcs. $430\frac{1}{2}$ Mill., og Udførselen 2 896 000 Tons til Værdi $370\frac{1}{2}$ Mill. frcs. Sammenlignet med 1884 viser Indførselen en Tilvæxt af 295 Mill. frcs. og Udførselen af 184 Mill. frcs.

I Indførselen deltog i 1893 Tydskland med 29 pCt., Østerrige-Ungarn med $23\frac{1}{2}$ pCt. og England med 22 pCt. Norge og Sverige figurerer i denne Statistik kun med ringe Beløb. Konsulatet har dog ikke forsømt nogen Leilighed til at ophjælpe denne Handel og vil altid være rede til at give vore Fabrikanter og Handlende alle Oplysninger til Lettelse deraf.

I Indførselen spiller Spindestoffe første Rolle, ca. 25 000 Tons, frcs. 169 Mill., dernæst Metaller og den metallurgiske Industri med 104 900 Tons, 91 Mill. frcs., Kolonialvarer og Frugter, 28 000 Tons, 26 Mill. frcs., Papir

etc., 15 Mill. frcs., brændbart Mineral etc. 15 Mill. frcs., Huder, Skotøi, Pelsværk, 14 Mill. frcs., Stentøi, Glas etc., 14 Mill. frcs.

I Udførselen opføres Korn og Mel med næsten det Hele, 339 Mill. frcs. Resten, 31 Mill., omfatter endel forskellige Artikler.

Landets hele Overflade er 131 020 Kvadratkilometer, hvoraf ca. 40.87 pCt. er under Dyrkning. Heraf er 81 pCt. anvendt til Korn. Til Vinhaver er af det dyrkede Areal anvendt 4.56 pCt. Den aarlige Produktion af Vin er 3 121 700 Hl. til en Gjennemsnittspris af frcs. 13.53 pr. Hl.

Af raa Petroleum produceres i Rumænien 65 000 Tons aarlig, hvoraf udføres 13 000 Tons. Man haaber at kunne forøge denne Produktion betydeligt.

Middelpriser for Korn i Galatz f. o. b. i frcs. pr. Kilogram 1894: Hvede 10, Rug $7\frac{3}{4}$, Mais $8\frac{1}{2}$, Byg $7\frac{1}{2}$, Havre 9.

Fragterne led af den daarlige Forretningstilstand. For Dampskibe til England faldt de indtil 8 sh. Maximum for Aaret var 16 sh., Gjennemsnit 13 sh. 9 d.

Kurser. London 3 Mdr. Dato 25.12 $\frac{1}{2}$ pr. £, do. Anvisninger 25.22 $\frac{1}{2}$. Frankrige 3 Mdr. Dato 99.60 pr. 100 frcs., Tydskland do. 122.85 pr. 100 Mark.

Havne- og Kaiafgifter. De 19 rumænske Havnes Indtægter bestaar i en Afgift af $\frac{1}{2}$ pCt. bestemt til Havnearbeider og Kaiafgift. Havneafgiften hviler paa ind- og udførte Varer.

Donau. Den europæiske Donaukommission udfører vigtige Mudringsarbeider i Sulinaarmen og ved dens Munding ved Hjælp af to mægtige Dampmuddermaskiner. Den nuværende Dybde paa Baren er allerede 22 $\frac{1}{2}$ engelske Fod og vil snart blive forøget til 24 Fod, hvilket vil spare meget dybgaaende Skibe Uleiligheden ved at komplettere sin Ladning paa Sulinas ydre Red, der foraarsager yderligere Udgifter og ofte ogsaa Ophold, især i den slette Aarstid.

Høsten 1895. Høsten af Hvede og Rug var god, Byg mindre gunstig. Mais har lidt af Tørken.

Sundhedstilstanden i Rumænien lader Intet tilbage at ønske.

L. Mendl.

San Juan (Puerto Rico).

Aarsberetning dateret 16 August 1895.

Fra fremmede Steder ankom med Ladning: til Hovedstationen 18 norske Skibe dr. 8 260 Ton, og til Vicekonsulaterne 31 dr. 13 649 Ton, og i Ballast til Vicekonsulaterne 11 dr. 8 375 Ton. Ialt 60 dr. 30 223 Ton, hvoraf Dampskibe 48 dr. 21 655 Ton.

Til fremmede Steder afgik med Ladning: fra Hovedstationen 17 norske Skibe dr. 8 010 Ton og fra Vicekonsulaterne 35 dr. 18 305 Ton, og i Ballast fra Hovedst. 1 dr. 250 Ton og fra Vicekonsulaterne 7 dr. 3 260 Ton. Ialt 60 dr. 30 223 Ton, hvoraf Dampskibe 48 dr. 21 655 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. \$ 236.90, ved Vicekonsulaterne \$ 351.88 og £ 16. 7. 3.

Af svenske Skibe ankom 2 dr. 1 830 Ton. Konsulatafgifter \$ 58.67.

Mayaguez. (Vicekonsulens Beretning). Fremgangen i Handel og Skibsfart paa Porto Rico afhænger, som i hele Vestindien, især af Agerbrugets Udvikling. Dette er i Distriktet Mayaguez næsten udelukkende begrændset til Dyrkning af Sukker, Kaffe, Kakao, Kokosnødder, Apelsiner og andre Frugttræer. Paa Grund af den store Nedgang i Prisen paa Muscovado Sukker baade i Europa og Amerika i de sidste 10 Aar, især bevirket ved den forøgede Dyrkning af Hvidbeter i Europa og Rafineringen af dennes Saft til krystalliseret Sukker til en overordentlig lavere Pris paa Grund af mindre Arbeidsløn og højlig forbedrede Maskiner end i Porto Rico, er Udførselen fra dette Distrikt faldt fra ca. 45 Mill. $\text{\textit{fr}}$ i 1882 til ca. 12 Mill. i 1894, hvoraf det Meste er afskibet i Seil- og Dampskibe til de forenede Stater, og britisk Nordamerika. Det er først efterat Produktionen var naaet til sit værste Standpunkt og den ene Plantage efter den anden var nedlagt og til Forebyggelse af fuldstændig Ruin benyttet til Skovplantning og nogen Fædrift, at nogle centrale Fabriker blev oprettet i Distriktet hvis hovedsageligste Produkter i graat og hvidt centrifugalt Krystalsukker udføres til Spanien, hvor dog paa Grund af de enorme Konsumtionsafgifter Priserne neppe er mere lønnende for Producenterne end i Amerika og Europa.

Som delvis Erstatning for Sukkerdyrkningens ruinerende Tilstand har Dyrkning af Kaffe paa Høiderne i Nærheden og i det Indre af Øen udbredt sig betydeligt og under den aarlig tiltagende Konsumtion i Europa og forholdsvis Tilbagegang af Forsyningen fra Landene i Central- og Sydamerika har Priserne i Tiaaret, forøget ved en gradvis Stigning af Kurserne været til Fordel for Planterne, idet disse har kunnet reducere Dyrknings- og Transportomkostninger ved at betale Arbejderne lav Løn i en depreciert Sølvmynt, mexikanske Dollars, medens de samtidig har havt Fordelen ved den forholdsvis lave Pris paa Næringsmidler, saavel fra Landet selv som indførte. Af Kaffe udførtes i 1893 15 800 000 $\text{\textit{fr}}$. I 1894 var Exporten kun 11½ Mill. $\text{\textit{fr}}$, hvilket især skyldes atmosfæriske Forstyrrelser under den kritiske Tid, Bærrenes Modning og Plukning.

Dyrkningen af Kakaó har mødt Opmærksomhed i de senere Aar, idet den producerede Kvalitet er særdeles god og meget vurderet i Spanien, hvorhen omtrent Halvdelen af de to aarlige Høstafkastninger udføres, medens Resten fabrikeres paa Stedet til Chokolade af en meget fin Kvalitet, der i betydelig Grad konsumeres paa Øen og næsten udelukker Muligheden af Indførsel af det skattede Produkt fra Spanien og Frankrige.

Stor Opmærksomhed henvendes paa Dyrkningen af Kokosnødder, Ananas og Apelsiner, hvoraf adskilligt udføres til de forenede Stater.

Ris dyrkes nu i større Udstrækning og lønner sig aabenbart nu bedre end Sukker til dettes nuværende lave Priser.

Udførselen af Guanostøv og Phosforsten fra Monagen vedbliver regelmæssigt. I forrige Aar udførtes ca. 16 000 Tons til Europa.

Indførselen har lidt meget paa Grund af den ovennævnte Nedgang i Sukkerindustrien, og navnlig i de sidste Aar paa Grund af de ødelæggende Virkninger af den overordentlige Stigning af Kursen, som i Januar 1894 var § 6.25 pr. £ og efterhaanden steg, indtil den i September naaede § 8, hvorpaa den i Aarets sidste Maaneder faldt til § 7.70.

I 1894. ankom her til Havnen ialt 820 Skibe dr. 334 080 Tons, hvoraf 509 dr. 31 007 Kystfartøier. Af de ankomne var 22, dr. 12 499 Tons norske, og 2 dr. 1 830 Tons svenske.

Aguadilla. (Vicekonsulens Indberetning). Handelen er ikke gaaet frem og der er ikke ankommet norske eller svenske Skibe. I forrige Rapport antydede jeg Aarsagerne til den store Nedgang i Handelen, og skjøndt en af de væsentligste Aarsager, nemlig Optrækkningen af Kommunalafgifter paa den i tidligere Aar gjældende Maade, nu er ophørt, staar endnu tilbage de daarlige Veie til det Indre, der i Regntiden ikke kan benyttes, hvorved Transportudgifterne bliver abnorme.

Intet indførtes direkte fra Norge og Sverige. Afbrydelsen i Aarets Løb af Handelstraktaten mellem de forenede Stater og de spanske Kolonier og af modus vivendi med Tydskland har antagelig bidraget til at standse Importen. Importen hertil sker for en stor Del kystvis og med Jernbane fra Magagnez.

Udførsel. Af Sukker udførtes kun 18 275 Kvintaler. Med de nærværende Priser for Raasukker er Produktionen heraf paa mindre Eiendomme dødsdømt, og alene de Plantager, der frembringer Centrifugalsukker, kan have Udsigt til at bestaa Konkurrencen med Roesukker.

Rum fabrikeret af Affaldet af Muscovadosukker har været meget efterspurgt hele Aaret, og Molasse til Destillation har været i god Pris. Denne Industri, der beskyttes ved høi Told paa Rum fra Cuba, er lønnende og hjælper Sukkerplanterne noget i deres vanskelige Stilling.

Produktionen af Kaffe kan anslaaes til 55 000 Kvintaler. Priserne er senest gaaet op til § 34 pr. Kvintal, hvilket alene skyldes Værdiforringel-

sen af vor Mynt, den mexikanske Dollar, da Kaffeens Værdi udenlands har været stationær.

Tobakshøsten for 1894 er endnu paa Lager i Paavente af Udslibning til Spanien for Regning af Regjeringen, den eneste Kjøber af denne simple Slags Tobak.

Helbredstilstanden i denne Havn har været god.

• Der paatænkes i dette Aar Udbedring af Veien til Lares og Pepino.

I n d h o l d: Akyab Side 622. — Algier II Side 622. — Bangkok Side 620. — Calcutta Side 624. — Galatz Side 630. — Pointe à Pitre (Guadeloupe) Side 623. — San Juan (Puerto Rico) Side 633. — Singapore Side 628. — Stettin II Side 613. — Stuttgart Side 619.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1894 m. M.,

No. 14.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1895.

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

Indberetning fra Konsulatstipendiat H. Bryn

dateret December 1894.

Om Emigrationen til den Argentinske Republik.

I. Den Argentinske Republiks Konfiguration og Klima.

Argentina, der mod Syd og Vest grænder til Chile, mod Nord til Bolivia, Paraguay og Brasilien og mod Øst til Brasilien, Uruguay og Atlanterhavet, har et Fladeindhold af ca. 2 894 200 Km.², altsaa omtrent en Trediepart af Europas Størrelse.

Fra Hovedstaden Buenos Aires indtil den vestlige Grændse af Provindsen af samme Navn, en Afstand af ca. 500 Km. hæver Terrænet sig langsomt til en Høide af 90 à 100 Meter over Havet. Heller ikke mod Nord hæver Landet sig mere. Fra Rosario indtil den 30te Breddegrad — den kornproducerende Zones Grændse mod Nord — ligger saaledes de fleste Punkter mellem 26 og 55 Meters Høide over Havet. Først fra den 63de Meridian og vestover hæver Landet sig i mærkeligere Grad for tilslut at blive et Bjergland, idet man støder paa Andernes Bjergkjæder, der løber i hele Landets Udstrækning fra Nord mod Syd.

Ogsaa i Syd for Hovedstaden er Landet en umaadelig Slette indtil Territoriet Rio Negro. Den sydligste Del af Republiken, Patagonien, er væsentlig en Høislette, gennemskaaret af flere store Floder og Dalfører. Af de to østenfor Paraná-Floden liggende Provindser, Corrientes og Entre Rios, er den første væsentlig Sletteland, men den sidste er noget kuperet.

Af Landets Floder er faa seilbare for større Fartsier. Egentlig er der blot to Floder, der er egnede som Kommunikationsveie. Til Gjengæld besidder disse umaadelig Betydning. Den ene, Paraná-Floden med dens Tilløb Paraguay-Floden, er farbar i en Længde af 4 000 Km., fra Corumbá i Brasilien til Buenos Aires. Af dens Løb falder mere end 2 000 Km. inden argentinsk Territorium. Den anden seilbare Flod er Uruguay-Floden, der danner Grændse mellem Argentina paa den ene Side og Uruguay og Brasilien paa den anden. Den er farbar for Søskibe indtil Byen Concepcion del Uruguay.

La-Plata-Floden, der dannes ved Sammenløbet af nævnte to mægtige Floder, besidder paa den argentinske Side to i den senere Tid byggede Havne: Dokkerne i Buenos Aires og i La Plata.

En Række større og mindre Floder gennemskærer de store Sletter. Paa Grund af deres Vandfattigdom og Terrænets ringe Hældning er de ikke tjenlige hverken til Kommunikationsmidler, Drivkraft eller Agervanding. Kun paa ganske faa, exceptionelt gunstige Steder har man kunnet anvende dem til Drift af Vandhjul og Turbiner.

I Republikens vestlige og nordlige Del, i Andernes Dalfører, er Floderne Jordbrugets Livsnerver, idet man af Mangel paa Regn intet Jordbrug kan drive der uden ved Hjælp af kunstig Vanding fra de fra Andernes Skraaninger kommende Floder og Bække, der erholder sin Vandforsyning ved Is og Snesmeltning.

De vandførende Jordlag befinder sig for de store Sletters Vedkommende meget sjælden i større Dybde end 15 Meter. Vandet er i Almindelighed fuldstændigt sødt.

Næsten hele Republikken tilhører den sydlige tempererede Zone, idet kun en mindre Strækning i Nord falder ind i den hede Zone. Paa Grund af Landets store Udstrækning fra Nord mod Syd, lige fra den 22de til den 56de Breddegrad, opviser dog de forskellige Dele af Landet store Differenser i Temperaturen. Imidlertid er Breddegraden ikke alene bestemmende for Klimaet. Vel saa stor Indflydelse udøver Atlanterhavet, Andesbjergene og Landets Form.

En af de vigtigste Sider ved Klimaet er — seet hen til Landets Dyrbarhed — den større eller mindre Fugtighed, Luften afgiver. Efter Regnmængden kan Landet deles i tre store Regioner, Kystregionen, den centrale og den andinske.

Kystregionen omfatter Provindserne Buenos Aires, Santa Fé, Entre Rios og Corrientes. Paa Córdoba nær indbefatter Zonen samtlige de Provindser, hvortil der er foregaaet og i en nær Fremtid vil kunne foregaa nogen betydelig Indvandring. Temperaturen varierer mellem $+42^{\circ}$ C. og $\div 5^{\circ}$ C. En Temperatur af over 40° C. er sjælden og i ethvert Tilfælde af kort Varighed; $+35^{\circ}$ C. er derimod hyppig i Maanederne December, Januar og Februar. Temperaturen $\div 5^{\circ}$ C. er ligeledes sjælden; under Nulpunktet falder Temperaturen 3 à 4 Gange i Vinterens Løb. Sne er i Kystregionen yderst sjælden; der kan gaa en Menneskealder, uden at dette Fænomen finder Sted.

Middeltemperaturen er om Sommeren (December, Januar og Februar) ca. $+25^{\circ}$ C.; om Høsten (Marts, April, Mai) $+18^{\circ}$ C.; om Vinteren (Juni, Juli, August) $+12^{\circ}$ C. og om Vaaren (September, Oktober, November) $+17^{\circ}$ C.; den varmeste Maaned (Januar) $+26^{\circ}$ C. og den koldeste Maaned (Juli) $+11^{\circ}$ C.

Den aarlige Middeltemperatur er i Buenos Aires ca. $+17^{\circ}$ C. og stiger med $\frac{1}{2}^{\circ}$ for hver Breddegrad fra Syd mod Nord.

I hele Republikken og fornemmelig i Kystregionen forekommer hurtige Temperaturomvekslinger. Differensen kan undertiden i Løbet af blot 24 Timer beløbe sig til 20° C.

Fuldstændigt Vindstille forekommer ikke ofte. De fremherskende Vinde er nordlige. Disse Vinde er varme og ialmindelighed tørre; de siges at

øve en meget uheldig Indflydelse paa Nervesystemet og at frembringe neuralgiske Hovedsmerter. Naar Luften efter en Tids nordlige Vinde er bleven saa mættet med Elektricitet, at en Udladning finder Sted, følger gjerne efterpaa en heftig, ofte orkanagtig Vind fra Syd-Vest, kaldet Pampero. De syd-østlige Vinde er det fornemmelig, der bringer Regn.

Inden Kystregionen tiltager Regnmængden fra Syd mod Nord. Medens den midlere aarlige Nedbør i Buenos Aires er 865 Mm., er den i Rosario 978 Mm., i Paraná 949 Mm. og i Corrientes 1 440 Mm. Til Sammenligning anføres, at i Henhold til Dr. O. J. Broch: „Kongeriget Norge“ har Christiania en normal aarlig Regnhøide af 538 Mm., Ytterøen 578 Mm. og Bergen 1 825 Mm. Som det vil bemærkes, er den gennemsnitlige aarlige Regnmængde fuldt tilstrækkelig uden at være til Overmaal. Uheldigvis er Nedbørens Fordeling paa de forskellige Aarstider og i de forskellige Aar høist uregelmæssig, hvad der selvfølgelig forvolder store Ulemper for Agerbrug og Fædrift. I 1893 døde saaledes Tusinder af Kvæg paa Grund af den vedvarende Tørke, ligesom Maissæden blev ødelagt. Tager man et større Tidsrum i Betragtning, f. Ex. 4 à 5 Aar, udjævnes den Skade, Tørken forvolder, saaledes, at de Vanskeligheder, Naturen lægger for Jordbrug og Fædrift maa siges at være mindre end i mange andre Lande. Jorden er her saa frugtbar, at et Aar med jævn Regnfordeling (og uden Græshopper) rigelig kan opveie et Uaar. For den begyndende Jordbruger uden Kapital til at udholde et og kanske to Aar uden Grøde, vil det derimod altid være resikabelt.

I den centrale Del af Landet er Klimaet — naar undtages de bjergfulde Dele af Provindserne Córdoba og San Luis — særdeles tørt og udmærker sig ved store Svingninger i den daglige Temperatur. Paa Slettelandet er Sommeren meget varm; 40° C. er en hyppig Temperatur. Om Vinteren optræder ofte skarp Frost.

Nedbøren er meget mindre end i Kystregionen; det regner blot om Sommeren og om Høsten; paa faa Undtagelser nær er Vinteren fuldstændig tør. Forøvrigt hersker inden den centrale Region betydelig Forskjel i Fugtigheden for de forskellige Steder. „Pampa central“ er saaledes yderst tør og derfor omtrent uskikket for Jordbrug. Regionens nordligste Del, Provindsen Tucuman, har med Hensyn til Nedbør en fuldstændig subtropisk Karakter. Denne Provinds, der er meget frugtbar og særdeles egnet for Sukkerdyrkning og Tobaksplantning, har et for Nordboer høist skadeligt Klima. Særlig er Kropsarbeidere udsat for den der herskende Sygdom, Sumpfeber, hvorefter endog de indianske Arbeidere paa Sukkerplantagerne ofte bukker under.

Af den centrale Region er Provindsen Córdoba den Del, der frembyder de fleste klimatologiske Betingelser for regelmæssigt Agerbrug og Fædrift. I Byen Córdoba, hvis Klima tør være karakteristisk for store Dele af Provindsen, er Middeltemperaturen om Sommeren + 23° C., om Høsten + 17° C., om Vinteren + 11° C. og om Vaaren + 18° C. Den højeste Temperatur, der er observeret, er + 44° C., og den laveste ÷ 9° C. I Nord er Provindsens aarlige Middeltemperatur + 20° C., i Centrum + 18° C. og i Syd + 16° C. Om end Sommervarmen er noget høi, kan Klimaet vel ikke siges at være uskikket for nordligere Racer, om det end i Længden nok tør have en svækkende Indflydelse.

I den andinske Region varierer Klimaet meget efter Stedets Høide over Havet. Dog er store Kontraster i den daglige Temperatur og en overordentlig Tørhed overalt fremherskende. I Andesbjergenes østlige Skraaning og paa Høisletterne i Nord regner det aldrig.

Til de andinske Provindser foregaar ikke og er der heller ikke Udsigt til, at der i den nærmeste Fremtid vil foregaa nogen europæisk Indvandring.

I det Foregaaende er ikke omhandlet Klimaet i den Del af Republiken, der ligger søndenfor Provindsen Mendoza, Territoriet La Pampa og Provindsen Buenos Aires, altsaa hvad der gaar under Navnet Patagonien. Lige indtil for faa Aar siden var hele denne store Landstrækning i Indianernes Besiddelse. Først efterat disse ved den i Aaret 1879 under General Rocas Anførsel foretagne Expedition var blevne underkuede, blev Landet aabnet for Civilisation og Samfærdsel. Ja, ikke blot Patagonien men ogsaa Pampa Central og en Del af Provindserne Buenos Aires, Córdoba og Mendoza var indtil da i Indianernes Vold. Landets sydlige Del er inddelt i seks Territorier, La Pampa, Neuquen, Rio Negro, Chubut, Santa Cruz og Tierra del Fuego. Imidlertid er blot La Pampa og tildels Neuquen i nogen Udstrækning taget i Produktionens Tjeneste. La Pampa, der omtrent i sin Helhed er gaaet over i privat Besiddelse, er paa Grund af sit tørre Klima uskikket til Agerbrug, men ansees for nogenlunde brugbar til Faareavl. Neuquen derimod er skikket for Agerbrug, men paa Grund af manglende Kommunikationer har dette endnu ikke kunnet tage nogen større Udvikling.

Om de fleste Dele af Sydens Territorier har man fremdeles liden Kundskab. Landet er lidet undersøgt, kun Ubetydeligt er opmaalt og kartlagt, og der er store Strækninger, om hvis Beskaffenhed man intet kjender.

Da der selvfølgelig mangler omtrent alle Kommunikationsmidler saavel tillands som tilvands, har der hidtil ikke kunnet finde Sted nogen egentlig Indvandring til hine Trakter. Thi saalænge der er Rigdom paa uopdyrket Land i de Provindser, der besidder de bedste Betingelser for Agerbrug, er lettest at opdyrke og har kort og billig Kommunikation med de centrale Exporthavne, nemlig Provindserne Buenos Aires og Santa Fé og tildels Córdoba og Entre Rios, vil Kolonisationen af det fjerntliggende Patagonien kun blive spredt og ubetydelig, og skjønt der hvert Aar kommer store Strækninger nyt Land under Plogen i de nævnte Provindser, vil de dog endnu i mange Aar kunne afgive Plads for den voksende Befolkning.

Imidlertid er ikke ubetydelige Strækninger i de sydlige Territorier indkjøbte af Spekulanter, der visselig ikke vil undlade at gjøre, hvad de formaar forat oparbejde en Emigrantbevægelse derhen.

At der vil blive gjort Anstrængelser for at lede til Argentinas sydligere Strøg en Del af den Strøm af Skandinaver, der nu gaar til de Forenede Stater, anser jeg for sikkert. Det er det stadige Omkvæd, at de sydlige Territorier haaber man at faa befolket væsentlig med Nordboer. At disse paa mange Steder vil træffe Betingelserne for at kunne trives, tør vel være Tilfældet. Af Reiseskildringer og Samtaler med Mænd, der har besøgt hine Egne, fremgaar, at der skal findes mange Dalstrøg, der er bevoksede med Skog, har rigeligt Vand og en udmærket Jordbund, og forøvrigt, hvad Klimaet angaar, besidder meget gode Betingelser for Kolonisation. Vinterkulden, der for sydligere Folkeslag tør være noget generende, vil ikke

frembyde nogen Vanskelighed for Nordboen, der vil træffe et Land, der under de skiftende Aarstider i meget vil minde om hans Fædreland.

Det er foran fremhævet, at den frugtbare Provinds Tucuman har et for Europæere skadeligt Klima. Det er dog ikke alene denne Provinds, hvis Klima virker nedbrydende paa Europæernes Helbred. Alt, hvad der ligger nordenfor den 28de Breddegrad kan formedelst sit hede Klima og sin Feber ansees uskikket for europæisk, særlig nordeuropæisk Kolonisation.

II. Oversigt over Indvandringens Størrelse og Bevægelse.

At en kraftig og jævn Immigration er en Hovedbetingelse for, at dette Land kan nogenlunde hurtigt udvikles, er en Selvfølge.

Nogen Immigration af Betydning fandt dog ikke Sted før efter Midten af dette Aarhundrede. De spanske Herskere saa med Uvilje paa alle andre Fremmede end Negre, hvis Indførsel derimod paa mange Maader begunstiges. En Tid var endog europæisk Immigration aldeles forbudt, og der var fastsat Dødsstraf for at bistaa Indvandrere. Efterat Landet havde opnaaet sin Uafhængighed, skulde man have ventet at det havde sættet sin Opmærksomhed paa Befolkningen af sine udstrakte og frugtbare Sletter. Saa skeede dog ikke. Næppe var Frihedskrigen endt, før der udbrød Borgerkrige, der med korte Mellemrum har vedvaret indtil denne Dag. Efter at Rosa's Rædselsherredømme var brudt i 1852, fik friere Institutioner Indpas i Landet. Fra dette Aar daterer derfor ogsaa Immigrationen sig. Først fra 1857 af haves statistiske Opgaver over Indvandringen. I dette Aar ankom 4 951 Personer. Indvandringen var derefter jævnt stigende til og med 1870, da der ankom 39 967 Personer. I Aaret 1871 faldt Antallet til 20 933; steg derpaa i 1872 til 37 037, i 1873 til 76 332, hvorefter der atter indtraadte en Nedgang, der med forholdsvis ubetydelige Svingninger vedvarede indtil 1884. I Tiaaret 1874—1883 ankom der i Gjennemsnit aarlig 47 959 Individuer. Lavest var Indvandringen i 1876, da der landede blot 30 965. I 1884 ankom 77 805, fra hvilket Aar Indvandringen tager en ganske overordentlig Fart. I Femaaret 1885—1890 opviser den Tal, som i Forhold til Landets Folkemængde ingensinde er naaet endog af Nordamerikas Forenede Stater. I 1885 ankom saaledes 108 722 eller hele 65 % flere end det foregaaende Aar. I 1886 ankom 93 116; i 1887 120 842; i 1888 155 632; i 1889 260 909; i 1890 132 301 Individuer. Tilsammen ankom i disse 5 Aar 871 622 Personer. Efter denne enorme Indvandring ophørte i 1891 pludselig omtrent al Immigration. I dette Aar ankom kun 52 097; i 1892 og 1893 steg Tallet til henholdsvis 73 294 og 84 420.

Idethele er der fra 1857 og til Udgangen af 1893 ankommet 1 911 818 Indvandrere. Ifølge den argentinske Immigrationslov ansees som Immigranter alle fremmede Dagarbejdere, Jordbrugsarbejdere, Haandværkere, Handelsmænd eller Lærere, der ankommer som anden og tredie Klasses Passagerer, eller hvis Overreise er betalt af Regjeringen eller private Associationer i Kolonisationsøiemed. Ingen første Klasses Passagerer er derfor indbefattede i de statistiske Opgaver over Immigrationen.

Som man vil se, bevæger Indvandringen sig i en Bølgelinie der opviser skarpe Kurver. Fire Perioder træder tydeligt frem, og viser klart, hvorledes Immigrationen afhænger af den almindelige økonomiske Tilstand.

Det første Tidsrum varer fra 1857 til 1873. Med Undtagelse af et enkelt Aar opviser det en Indvandring, der jævnt holder Skridt med Dampskibsfartens Udvikling og den dermed følgende billigere Overreise. Den anden Periode strækker sig gennem Tiaaret 1874—1883. Den store Verdens-Handelskrise, der beherskede dette Tidsrum, øvede ogsaa sin Virkning paa Ud- og Indvandringen, der aftog betydeligt. Det samme Fænomen viste sig ogsaa i Nordamerika, hvor Antallet af Immigranter sank fra 459 000 i 1873 til 138 000 i 1878.

Efter denne Stilstand indtraadte 5 Aar, 1885—1889, hvorunder de saa længe hæmmede Emigrationslyster synes at have udfoldet sig uden Baand. Størst var Indvandringen i 1889, da der ankom 260 909 Personer eller næsten 5 Gange saa mange som ti Aar tidligere, i 1879. Denne Periode er Argentinas gyldne Aar. Fremmed Kapital søgte Anbringelse overalt i Handel og Industri. Den nationale og de provindsielle Regjeringer havde i Europa kontraheret enorme Laan. Guldet strømmede hened. Jernbaner byggedes i stor Maalestok, Hypothekbanker oprettedes og Kolonier anlagdes. Efterspørgselen efter Arbeidere var stor i alle Brancher, og Lønningerne var gode, tildels overordentligt høje. Intet Under derfor at Tilstrømningen af Arbeidere var stor. De blomstrende Tider skulde imidlertid faa en brat Ende. Efterat allerede i sidste Halvdel af 1889 enkelte foruroligende Symptomer havde vist sig, brød i 1890 den finansielle Krise ud for Alvor. Regjeringen saa sig nødsaget til at suspendere Betalingen af sin Gjæld, efterat dens Bestræbelser for at opdrive nye Laan var mislykkedes. Nationalbanken maatte gaa i Likvidation, Provindsen Buenos Aires's Hypothekbank og mange andre Provindsbanker maatte indstille sin Virksomhed. Guldpræmien steg stadig og Fallitternes Antal tiltog i en uhyggelig Grad. Jernbanebygningen ophørte og de fleste offentlige Arbejder standsede. At der ogsaa i de private Forhold maatte indføres Indskrænkninger paa alle Hold er selvfølgeligt. En Krise, der som denne paa det føleligste berørte alle Forhold i Samfundet, maatte i fremtrædende Grad virke bestemmende paa Indvandringen. Tusinder af Arbeidere, særlig saadanne, der havde været beskæftigede ved Jernbaneanlæg, offentlige Arbejder eller Handel, blev ledige. De, der havde nogen Sparepenge, fornemmelig Italienere og Fransk-mænd, vendte tilbage til sine Hjemlande. Men dette var kun faa i Sammenligning med de Tusinder, der var blottede for alle Hjælpemidler. Ved private Subskriptioner samlodes der Midler til Manges Hjemreise, hvorhos Adskillige efter Foranstaltning og for Regning af sit Hjemlands Regjering blev hjemsendte. Endelig fandt et betydeligt Antal Arbeide i Brasilien, hvis Regjering dengang for at befordre Indvandringen til Landet betalte Immigranternes Reise. Denne Exodus varede i 1890 og 1891, da der udvandrede (eller reemigrerede) henholdsvis 82 981 og 81 932 Personer. Efterhaanden som Efterretningen om den elendige Tilstand henede udbredtes i Europa og trængte ned til alle Samfundslags Bevidsthed, maatte Udvandringen hertil selvfølgelig aftage. Medens der i 1889 ankom 260 909 Indvandrere, ankom der i 1890 og 1891 kun 132 301 og 52 097 Personer. Tages den i disse to Aar stedfundne Udvandring i Betragtning, faar 1890 en Netto-Indvandring af kun 49 320, medens i 1891 Udvandringen endog oversteg Indvandringen med 29 835 Personer. Naar man erindrer, at 1889 opviser en Netto-Indvandring af 220 260 Personer, vil man faa en Forstaaelse af, hvorledes Forholdene var forandrede.

I de første ni Maaneder af indeværende Aar er ankomne 68 963 Personer. Afgangen har i samme Tidsrum været 45 530, hvilket giver en Saldo af 23 433. De fleste ankommer dog i Maanederne Oktober og November, forat kunne deltage i Hvedehøsten, der begynder i November. Inden Aarets Udgang tør derfor ca. 30 000 Personer ventes at ville ankomme.

Det er ikke blot i daarlige Tider, at der afreiser et betydeligt Antal Personer fra Landet. Til en vis Grad er dette en normal Foreteelse, der vil finde Sted selv under de bedste Tider. Mange, hvem det har lykkedes at skabe sig lidt Formue, vil vende tilbage til sit Hjemland for altid; mange vil kun aflægge et Besøg. Ikke Faa er ogsaa mindre heldige Subjekter, der vender Landet Ryggen, saasnart de har erfaret, at Guldet heller ikke her erhverves uden Arbeide. Denne Art af Udvandring vil finde Sted fra ethvert Land, hvortil der foregaar Indvandring, og den vil naturligen stige, efterhvert som Indvandringen tiltager.

Nedenstaaende hidsættes en Tabel, hvori Ind- og Udvandringen er sammenstillet for de sidste 10 Aar:

Aar.	Samlet Indvandring.	Samlet Udvandring.	Tilvækst eller Tab for Argentina.
1884	77 805	14 444	+ 63 361
1885	108 722	14 585	+ 94 137
1886	93 116	13 907	+ 79 209
1887	120 842	13 630	+ 107 212
1888	155 632	16 842	+ 138 790
1889	260 909	40 649	+ 220 260
1890	132 301	82 981	+ 49 320
1891	52 097	81 932	÷ 29 835
1892	73 294	43 853	+ 29 441
1893	84 420	48 794	+ 35 626
Ialt	1 159 138	371 617	+ 787 521

Det vil strax springe i Øinene hvor stort det Antal er, der Aar efter Aar forlader Landet. Af de foran nævnte Grunde kan dog umulig saa Mange reise bort. Saa er det ogsaa. Der eksisterer en Sort Ind- og Udvandring her, der fortjener Opmærksomhed. Allerede for længere Tid tilbage begyndte italienske Arbeidere at reise hidover for at nyde godt af de høie Lønninger under Faareklippingen, Hvedeindhøstningen og Slagtesaisonen, men med den Hensigt at vende tilbage, naar Saisonerne var endte. De ankommer hid om Vaaren (September, Oktober) og afreiser igjen om Høsten (April, Mai). De kommer da hjem netop paa den Tid, da Efterspørgselen efter Arbeide er størst i Italien. Mange gjør Reisen frem og tilbage Aar efter Aar. Paa denne Maade kan de arbeide for høi Dagløn i ti Maaneder af Aaret og anvende Resten til Hvile under Søreiserne. Med de senere Aars billige Passage og Dampskibenes store Hurtighed har denne Sort Emigration, uden hvilken den sterke Udvidelse af det dyrkede Areal vilde have været umulig af Mangel paa Arbeidskræfter for Indhøstningen, naturligt tiltaget. Man kan regne, at 20 à 25 % af de Italianere, der ankommer, tilhører denne temporære Indvandring. Det er især fra det sydlige Italien, at disse reisende Arbeidere kommer. I Nord-Italien hører kun Faa hjemme, hvilket formentlig hænger sammen med de forskjellige agrariske Systemer i Nord- og Syd-Italien.

En Omstændighed, der bringer Statistiken til at opvise for store Tal saavel for Ind- som Udvandringen er, at deri indbefattes ogsaa Antallet af dem, der ankommer fra eller reiser til Montevideo.

III. De forskjellige Nationers Stilling inden Indvandringen.

Over Indvandrerens Nationalitet og Profession haves Statistik blot for dem, der kommer direkte fra Europa. Da Mange kommer via Montevideo, vil Opgaverne ikke give noget helt nøiagtigt Billede, om der end tør antages, at de, der kommer via Montevideo med Hensyn til Oprindelse og Beskæftigelse ikke afviger meget fra dem, der ankommer direkte.

Af de i 1893 direkte ankomne 52 067 Indvandrere, var Italienerne 37 977, Spaniere 7 100, Franskmænd 2 612, Russere 966, Tyskere 748, Østerrigere 685, Schweizere 546, Argentinerne 299, Engelskmænd 273, Belgiere 233, Portugisere 192, Tyrkere 109, Dansker 99, Nordamerikanere 72, Nordmænd og Svensker 38, de resterende 118 tilhørte 9 andre Nationer.

Udregnet i Procenter af den samlede Indvandring udgjør den italienske 73 %; den spanske $13\frac{2}{3}$ %; den franske 5 %; den russiske $1\frac{2}{3}$ %; den tyske $1\frac{1}{2}$ %; den østerrigske $1\frac{1}{2}$ %; den schweitziske 1 %; medens Resten $2\frac{2}{3}$ % udgjøres af 17 andre Nationer.

Som det vil sees, indtager den italienske Indvandring en Stilling, der fuldstændig overskygger alle andre Nationaliteter, hvad Antal angaar. Allerede fra Indvandringens første Dage har det været saaledes, idet den aarlig udgjorde 60 % og mere af den samlede Indvandring. Man har beregnet, at der lever her en Million Italiener og Børn fødte hersteds af Italienerne. Da Republiken antages at have ca. 4 Millioner Indbyggere, skulde altsaa det italienske Element udgjøre en Fjerdedel af Landets Befolkning.

Italienerne figurerer i alle Produktionsbrancher, maaske med Undtagelse af Vin- og Sukkerindustrien.

Den store Betydning, Agerbruget i de senere Aar har faaet, skyldes Italienerne. Vistnok har Schweitzerne, Tyskerne og Franskmændene Æren af Initiativet, idet de i Provindsen Buenos Aires grundlagde Baradero og i Provindsen Santa Fé de to første Kolonier Esperanza og San Carlos. Men den raske Udvikling og de glimrende Resultater, der i saa kort Tid er naaede, maa tilskrives væsentlig Italienerne. De dyrker vistnok ikke Jorden paa nogen rationel Maade; de gjøder den ikke, anvender ikke Sædskifte og forstaar sig ikke særdeles meget paa at lempe Dyrkningen af de forskjellige Vækster efter Jordens naturlige Kvalitet. Men de er nøisomme og sparsommelige, og, naar de arbejder for egen Regning, til det yderste flittige og udholdende. De Feil, de begaar i Methoden, er hidtil opveiede ved Jordens Beskaffenhed og de forholdsvis store Strækninger, der har staaet til deres Raadighed. I de ældre Kolonier begynder dog nu Feilene at vise sine Virkninger.

I Industrien, særlig i Smaaindustrien, er Italienerne meget anvendte, saaledes i Fabrikationen af Olier og Likører, Møbler, Skotøi, kortsagt i næsten alle de Haandværk, der beskæftiger sig med Raastoffets Forarbeidelse til simple Ting. I Kunsthaandværk og finere Industri er de mindre benyttede.

Detaillehandelen drives næsten udelukkende af Italianere. Ogsaa i Engros-Importhandelen indtager de en respektabel Plads. Exporthandelen tæller derimod Faa af dem.

I Bygningsindustrien er de fremherskende som Architekter, Bygmestere og Murere. Siden Trediveaarene er en stor Mængde Huse opførte af Italianerne. Den mauriske Stil har derfor mange Steder maattet vige for den italienske.

De i Kystskibsfarten anvendte Matroser er forstørstedelen Italianere.

Medens de germaniske Indvandrere gjerne kommer her med store Fordringer og afslaar det ene Tilbud om Arbeide efter det andet, enten fordi de finder Arbeidet for tarveligt eller Lønnen for liden, er Italianeren strax rede til at tage det Arbeide, der byder sig. Han foretrækker som oftest hvilket som helst Slags Arbeide fremfor Intet at tjene. Denne Italianerens Fordringsløshed er mest fremtrædende hos Neapolitaneren. Han har derfor et naturligt Monopol paa visse mindre behagelige hygieniske Arbeider i Byerne. Skjønt disse Tjenester betales godt, er der Ingen, der søger at fortrænge ham. Feining og Vanding af Gaderne, Opsamling og Opbrænding af Smuds og Affald, Rengjøring af Stalde, Hospitaler og Fattighuse, Kirkegaarde og offentlige Haver o. s. v. udføres saaledes af Neapolitanerne. De besørger alt Gadesalg af Spisevarer og Frugt, Brugsgjenstande og Manufakturvarer ikke alene i Hovedstaden men ogsaa i Provindsbyerne. De er de omvankende Handelsmænd paa Landet, og man finder dem paa Jernbanestationerne, tilbydende de Reisende Kager, Frugt, Blomster og Aviser.

Skjønt Italianerne findes i næsten alle Virksomhedsgrene, er det dog som Jordbrugsarbeidere, at de har vist sig særlig skikkede for dette Land. Det for Nordboer anstrængende Klima er ikke varmere end deres Hjemland, hvad Sommeren angaar. De er yderst nøisomme betræffende Kost og Bolig. Medens Englænderen og Tyskeren stadig klager over at maatte undvære de tilvandrede Bekvemmeligheder, finder Italianeren sig tilrette med at bo i en simpel Jordhytte og leve Dag ud og Dag ind paa koft Kjød og Paraguay-The. Italianeren sætter Alt ind paa at skabe sig en uafhængig Tilværelse. Han er derfor meget sparsommelig. Af en Løn, der er saa liden, at den engelske Arbeider foretrækker at sulte ihjæl, fremfor at arbeide for, bliver Italianeren fed og lægger sig Penge tilbedste. Naar han arbeider paa Akkord, er han meget flittig. Som Dagarbeider siges han derimod at være noget lunken. Han er meget ædruelig, hvad der i et varmt Klima er af stor Betydning. Endvidere udmærker han sig ved Lydighed og Villighed. Som Arbeider og Kolonist er hans fortrinlige Egenskaber mange, hans daarlige faa. Tyske, franske eller engelske Arbeidsgivere foretrækker derfor jævnlig Italianere fremfor sine egne Landsmænd.

Næst den italienske er den spanske Indvandring talrigst. Den beløber sig til $13\frac{2}{3}$ % af den samlede Indvandring. Spanierne beskjæftiger sig fortrinsvis med Handelen, saavel Engros- som Detaillehandelen, i hvilken de konkurrerer med Italianerne. Der findes ogsaa mange spanske Industridrivende; i Tobaksindustrien er de fremherskende. De fleste Tjenestepiger og Tjenere er spanske.

Franskmændene findes i ikke lidet Antal blandt Hvededyrkerne, færre blandt Vindyrkerne og Sukkerproducenterne. I Industrien kommer de næst efter Italianerne. Adskillige Haandværk drives næsten udelukkende af Franskmænd, som Barber- og Frisørforretninger, Bagerier og Gartnerier.

Tyskerne findes her kun i et begrændset Antal; de skal idethele ikke udgjøre mere end 70 000. Man træffer dem imidlertid i alle Grene af Produktionen, Industrien og Handelen. Sammen med Schweitzerne grundlagde de de første Jordbrugskolonier. De hengiver sig dog fortrinsvis til Handel og Industri. I Metalindustrien besidder de store Etablissementer; ligeledes driver de flere Garverier af Betydning. Fremskridtene i Fabrikationen af Alkohol skyldes væsentlig Tyskerne.

Engelskmændene behersker den større Export- og Importhandel. De har anlagt og indehaver de fleste af Landets Jernbaner. I den nye og betydningsfulde Industri i Export af frosset Kjød og af Kjødextrakt besidder Engelskmændene de mest fuldkomne Etablissementer. Til Forbedring af Landets Faareracer har de bidraget meget.

Som Landarbeidere nyder Engelskmændene daarligt Ry hernede. De har vanskeligt for at finde sig tilfredse med det ensformige og tarvelige, om end kraftige Kosthold, der afviger saa meget fra, hvad de er vant til. Engelskmanden er heller ikke saa udholdende som Italieneren, hvad der muligens tør tilskrives det noget varme Klimat og den Omstændighed at han ikke skal vise Forsigtighed i Nydelsen af sterke Drikke. Sproget lægger ham adskillige Hindringer, for hvilke Italieneren er fri.

Hvad Skandinaverne angaar, findes disse i et meget begrændset Antal, flest af Dansker, færrest af Nordmænd. Danskerne findes især i Tandil i Provindsen Buenos Aires. Paa dette Sted, der ligger ca. 300 Km. fra Hovedstaden, hvormed det er forbundet med Jernbane, har de for en Del Aar tilbage grundlagt en Agerbrugskoloni. De havde i flere Aar meget at kjæmpe med. Før Jernbanens Bygning var Transporten af Produkterne lang og kostbar; paa Grund af forskellige Misvækstaar maatte de til høie Renter laane Penge, hvad der satte dem meget tilbage. De var saaledes længe nødsagede til at arbeide uden ordentlige Redskaber og Maskiner. Ved sin Flid og Ihærdighed har de imidlertid naaet ikke alene at skabe sig selv en uafhængig og god Stilling, men har vundet Alles Agtelse og Sympathi og for sin Koloni Ry som en Mønsterkoloni. Regjeringen har derfor havt sin Opmærksomhed adskilligt henvendt paa Danskerne og blandt andet gjort Forsøg paa at formaa de mere indflydelsesrige af Kolonien til at bestræbe sig for at drage sine Landsmænd hidover, stillende dem i Udsigt Adgang til for billig Pris og lempelige Afbetalingsvilkaar at erholde kjøbt offentlig Jord. Den Erfaring, man har om den Usikkerhed og Resiko, Indvandrerens løber ved at indlade sig paa saadanne Foretagender, har dog afholdt Danskerne fra at imødekomme Regjeringen. Nogen større Indvandring hertil af Dansker har ikke fundet Sted. I 1893 ankom saaledes blot 99 danske Indvandrere.

Nogen egentlig Emigration hertil af Nordmænd har aldrig fundet Sted. Under de tidligere gode Tider fandt dog mange Ingeniører, Architekter og Landmaalere fordelagtig Sysselsættelse her og vandt Anerkendelse for sin Duelighed og Hæderlighed. Norske Skibsmæglerfirmaer af fremragende Anseelse findes. Noget betydeligere norsk Importfirma findes beklageligvis ikke. Da det ligger udenfor nærværende Indberetnings Ramme at drøfte Grundene til det ringe Indpas, vore Produkter har formaaet at bane sig i det her-værende Marked, skal jeg ikke indlade mig derpaa, saamegetmere som der i forskellige Konsulatrappoter er skrevet udførligt og træffende derom. Kun vil jeg bemærke, at om en Del af dem af vore Landsmænd, der nu

reiser til Nordamerika, udvandrede hertil isteden, vilde dette vistnok være til Gavn for vor Industri og Handel. De Forenede Stater er et rigt og fremskredent Industriland, der selv producerer de fleste af sine Fornødenheder og derfor giver den indvandrede Befolkning liden Opfordring til Import af Moderlandets Frembringelser. Anderledes med Argentina. Her har Industrien ikke naaet og vil i en nær Fremtid heller ikke komme til at naa nogen høi Udvikling, for hvilken Mangelen paa billig Drivkraft vil stille sig hindrende iveien. Det er ikke min Mening hermed at ville agitere for, at en Del af Udvandrerstrømmen bør søges ledet herved. Forholdene i Argentina er for Tiden ikke saadanne, at man kan tilraade nogen Udvandring hertil af Skandinaver, men den Tid kan komme, da man maa erkjende, at dette Land byder Indvandrerer — jeg mener den germanske — bedre Betingelser end Nordamerika. Og skal vi endelig være nødt til at se Tusinder af vore bedste Folk aarlig søge sig et nyt Hjem, er det fuldt berettiget at virke for, at de nedsætter sig i det Land, hvor der er de fleste Betingelser for, at de vil vedligeholde Forbindelsen med Moderlandet og være dettes Næringskilder til Støtte. Udvandring behøver for et Land ikke at være bare af det Onde. Saaledes har den store italienske Udvandring til Argentina skabt et mægtigt Marked der for Italiens Vin, Olie og øvrige Produkter.

Heller ikke fra Sverige er der foregaaet nogen Emigration af Betydning til Argentina. De herværende Svensker tilhører de samme Stillinger som Nordmændene. Det bør dog nævnes, at den svenske Exportforening i flere Aar har holdt en Agent her, ved hvis Arbeide flere svenske Industriartikler har erobret sig en Plads i Markedet. Særlig er dette Tilfældet med Meierimaskiner og Agerbrugsredskaber.

Ihvorvel Antallet af Nordmænd og Svensker er meget lidet her, er de dog talrige nok til, at de har kunnet tiltrække sig gunstig Opmærksomhed for sin Paalidelighed, Orden og Arbeidsomhed. Nationalregjeringen har ogsaa ved et Par Leiligheder taget indledende Skridt til at erhverve Bistand fra Norge og Sveriges Regjeringer til, at Udvandrerne kan tage Veien til Argentina. Den argentinske Regjering har været villig til at gjøre betydelige Opofrelser herfor. I 1889 erholdt Oberstløjtnant i den herværende Arme, Emilis Sellström, tidligere svensk Officer, i Opdrag at begive sig til Sverige for at studere Udvandringsforholdene og udbrede Kundskab om Argentina. Umiddelbart derefter sendtes den argentinske Minister i Madrid, Dr. Miguel Cané, til Stockholm som Envoyé Extraordinaire og Ministre Plénipotentiaire for at sondere den Stilling, der i Sverige og Norge vilde blive indtaget ligeover eventuelle Skridt fra den argentinske Regjerings Side sigtende til Befordring af Udvandring hertil.

Det var fornemmelig Argentinas derværende Udenrigsminister, der var begejstret for Skandinaverne. Samtidig med sine nævnte Bestræbelser for at oparbejde en gunstig Stemning i Norge og Sverige, søgte han ogsaa at træffe Forberedelser til Indvandrerens Modtagelse. Det var særlig Tilbydelse af fri eller billig Jord — det mægtigste Løkkemiddel — han fæstede sine Øine paa. I en Skrivelse af 18de November 1889 til Indenrigsministeren anmoder han derfor denne om at reservere passende Jordlodder for Nordmænd og Svensker. Da denne Skrivelse i mange Henseender er karakteristisk, hidsættes den i sin Helhed i Oversættelse:

„Buenos Aires den 18de November 1889. Hr. Minister! Idet nærværende Ministerium har taget de nødvendige Skridt til at hæve den fri

Indvandringsstrøm fra Nord-Europa til en Betydning, der, om end ikke lige stor, dog skulde blive næsten saa stor som den, der i Henhold til vor Statistik tilligger den Befolkning, der kommer til os fra Syd-Europa, har jeg bemærket det Faktum, at det mægtigste Løkkemiddel til at opnaa det Resultat, jeg tilsigter, er Adgangen til at erhverve Jord, der ligger passende og bekvemt til for billig Pris med lempelige Betalingsterminer, hvad der ogsaa er taget Hensyn til i Immigrationsloven af 1876.

Jeg vil i denne Skrivelse alene omhandle Udvandrerstørømmen fra Sverige og Norge, der beløber sig til 50 à 60 000 Individer om Aaret. Af dette Antal modtager den Argentinske Republik aarlig en saa ubetydelig Andel, at den i vor Statistik ikke findes særskilt opført.

Alligevel fortjener Ævnet særlig Opmærksomhed, fordi Erfaringer fra De Forenede Stater viser, at Emigranten fra Sverige og Norge er ædruelig og kraftig, saaledes som det kræves under den energiske Kamp mod den raa Natur og med Vanskelighederne ved at slaa sig ned i Kolonier.

Svenskerne udvander vanligvis med en liden Kapital, fordi de har den Tanke at erhverve fast Eiendom i sit nye Hjem. Dette er især Tilfældet med Agerbrugere og Fiskere efter hvad den amerikanske Statistik viser.

Hvad angaar Indvandringen af simple Arbeidere og Individer, der ingen Midler har, vil den dog for vore Industrier have den største Betydning.

Jeg er overbevist om, at man ved at danne en eller to større Kolonier med den til et heldigt Udfald nødvendige Forsigtighed, vil sikre Landet et saadant nyt, arbejdsført Element som det tilsigtede.

En anseet Mand har gennemreist nogle af de Distrikter i Sverige og Norge, der er mest skikkede for Emigration hid, og har meddelt vor Generalkommissær for Indvandringen, at hine Emigranter ikke modtager Forskudsbilletter, og at han ikke havde kunnet faa Afsætning for 500, som han bragte med sig. Kun under Sikkerhed for at kunne erholde Jord i den Form, jeg har sagt, vilde de Emigranter, der nu tager andetstedshen, bestemme sig for at reise til Buenos Aires.

I Betragtning heraf har jeg givet Bemyndigelse til at meddele 150 agerbrugende Familier i Sverige og Norge, hver enkelt i Besiddelse af nogen Kapital og af godt Rygte, at de kan komme hid til Byen i Januar og Februar Maaned førstkommande, sikre paa strax at skulle blive modtagne og installerede paa de Vilkaar, de ønsker. Jeg beder Deres Excellence give Ordre til, at der reserveres dem 100 Koncessioner Land i Kolonien Yeruá og 50 i nogen af Kolonierne paa Kysten eller i et af de milde Strøg i det Indre ved en større Jernbanestation, paa hvilke Koncessioner Emigranterne bliver at give lovligt Hjemmeldokument.

Jeg vil ved denne Anledning tillade mig at bede Deres Excellence fortrinsvis reservere Lodder af det af Nationen senest indkjøbte og til Anlæg af Kolonier bestemte Land, forat man der kan installere Tusinder af nordiske Emigranter, der vil komme, lokkede af Lysten til at erhverve Eien-dom. Jeg fremfører denne Begjæring til D. E., fordi disse Landstrækninger er centralt og særligt bekvemt beliggende, hvor de Nyankomne kan finde større Lettelser og Opmuntring, og saaledes sikrere opnaa et Resultat, der vilde være vanskeligt i langt borte liggende Egne.

Udlændinge, der allerede har været nogen Tid i Landet og kjende de forhaandenværende Hjælpemidler og de Vanskeligheder, der er at overvinde

ved Kolonisation, kan installeres, om de saa ønsker i de fjernere Kolonier, da det for dem vil være lettere at overvinde Vanskelighederne, hvorhos de ogsaa have bedre Forudsætninger, Forbindelser og Kjendskab end de Nyankomne.

Jeg beder ogsaa Deres Excellence saa snart som muligt give Ordre til Udstikning af Jordlodder til en Koloni for Fiskere paa et omhyggelig valgt Sted paa Atlanterhavets Kyst, fordi dette Ministerium allerede har taget de nødvendige Skridt til at hente hidover en betydelig Kontingent norske og svenske Indvandrere, der driver den nævnte Næring.

Ved at meddele til nærværende Ministerium de disponible Jordlodders tidligere Historie, vil D. E. velvilligen ogsaa oversende alle beskrivende Detailler samt en Fremstilling af de Vilkaar, hvorpaa de kan overdrage hver Familie.

Jeg hilser Deres Excellence med Bevidnelsen af min mest udmærkede Høiagtelse.“
(Underskrift).

Den i foranstaaende Skrivelse udviklede Plan vakte i Pressen det største Bifald. Som det vil sees, lider dog Planen af store Svagheder. Først efterat der er givet Bemyndigelse til at indbyde 150 norske og svenske Familier til at komme herved, træffes der Forberedelser til at bringe paa det Rene, hvor disse burde og kunde anbringes, og hvilke Betingelser, man kunde byde dem. For den, der er noget kjendt med de herværende Forholde, turde denne Planløshed dog ikke forundre. Imidlertid kom Forehavendet ikke til Udførelse. Med den i 1890 udbrudte politiske og økonomiske Krise standsede Iveren og Muligheden for at lokke Indvandrere hid. Som tidligere omhandlet var det Tusinder af Arbeidere af alle Slags, der i det Aar mistede sit Arbeide og kom i Nød samtidig med, at der begyndte en betydelig Reemigration herfra.

Naar Landet engang har overvundet de økonomiske Vanskeligheder, hvorunder det i de sidste Aar har lidt, vil visselig Arbeidet for at lede en Del af den norske og svenske Udvandring herved, gjenoptages. Hvorledes man hjemme bør stille sig hertil, kan man for Nærværende ikke udtale sig om. Det vil bero paa det Alvor, hvormed Sagen gribes an fra den argentinske Styrelses Side, paa Beliggenheden og Beskaffenheden af de Steder, hvor man tilbyder Indvandrerne at slaa sig ned og de specielle Vilkaar og Betingelser, der bydes ham. Det samme gjælder ogsaa med Hensyn til Bestræbelser, der maatte blive gjort af private Selskaber. Her bør man naturligvis ogsaa tage Hensyn til dets Soliditet, de Mænd, der maatte staa i Spidsen for samme og den Uangribelighed, hvormed de besidder den Jord, det udbyder. For Rydningsmanden vilde det være et haardt Slag, om han skulde blive berøvet sin Jord derved, at Selskabet misligholdt sine Forpligtelser overfor dem, af hvem det havde kjøbt Jorden. Dette har hændt, og saa meget værre endog mange Aar efterat Indvandrerne havde taget Jorden i Besiddelse, opdyrket den og gjort den til sit Hjem.

IV. Den argentinske Regjerings Stilling til Indvandringen.

At Indvandringen er af stor Betydning for dette Lands Fremgang har ogsaa faaet sit Udtryk i Konstitutionen, der udtrykkelig paalægger Nationalregjeringen at befordre Indvandringen fra Europa.

Dette Konstitutionens Bud er ogsaa paa en Maade blevet efterkommet. Man har dog væsentlig troet, at Hovedsagen var at drage saa mange Folk til Landet som muligt. At det var fuldt saa vigtigt for Landets Fremgang at befordre dets Opdyrkning, har traadt i Baggrunden. Det rigtige System vilde visselig være ikke paa nogen Maade at lette Reisen til Landet, snarere gjøre Adgangen trang, men paa den anden Side virksomt befordre og lede Landets Opdyrkning ved de Arbeidskræfter, det til enhver Tid raader over. Saafremt denne Lovgivningens og Administrationens vigtige Opgave ledes paa en heldig Maade, vil Indvandrerne nok indfinde sig saa hurtigt, som Landets harmoniske Udvikling kan taale.

Ordningen af de agrariske Forholde kan ikke skjænktes for stor Opmærksomhed. Af de Principper, der lægges til Grund herfor, afhænger det nemlig, hvorledes Samfundet langt ind i Fremtiden vil forme sig, idet Grundeieendommenes Fordeling daaner det væsentlige Grundlag for Samfundets økonomiske og sociale Tilstand. Med de rige Erfaringer, man i Europa har havt Anledning til at hørte om de Ulykker, der kan opstaa for et Land af en forkjært Ordning af Eiendomsforholdene med Hensyn til Jorden, skulde man tro, at intet nyt Land vilde undlade at skjænke Sagen den største Opmærksomhed, og gjennem Bestemmelser vedkommende den offentlige Jords Afhændelse og Disposition lægge Grundlaget for Samfundets Udvikling. Til sine Tider synes ogsaa de argentinske Lovgivere at have havt aabne Øine herfor, idet de har vedtaget flere Love sigtende til at hindre Ansamling af større Jordkomplekser paa en Haand. Disse Love har dog næppe bundet i nogen fast Overbevisning hos Lovgiverne, idet man tiltrods for de i dem nedlagte Principper gjentagende har sanktioneret Salg af temmelig store Jordstrækninger til Enkeltmand. I indeværende Aar er saaledes solgt 10 000 Km.² til en enkelt Mand. Noget fast System synes ikke at bølges af Regjeringen med Hensyn til Nationens Jord. Medens man i Motiverne til Love og Dekreter stadig ser anført, at det ledende Princip bør være at søge Jorden befolket og opdyrket, ser man til sin Forundring, at Jorden praktisk talt kun sælges i fiskale Øiemed til Spekulanter. Nogen Adgang for Rydningsmanden til at erholde offentlig Jord findes ikke udenfor de af Regjeringen administrerede offentlige Kolonier. Nogen Bestemmelser, der svarer til de forenede Staters Homestead-Love, findes ikke. Hidindtil har heller ikke dette medført nogen nævneværdig Betydning, idet i de Provindser, der har optaget den nye Befolkning, omtrent al Jord har været i privat Eie fra ældre Tider. Nogen egentlig Hindring for Opdyrkningen har dette ikke været, idet Prisen paa Jorden har været og fremdeles er saa billig, at det for den flittige, stræbsomme Arbejder altid har været Anledning til at blive selveier, om der end for den, der kommer her med to tomme Hænder, selvfølgelig maa gaa flere Aar, før han kan pløje egen Jord.

I Territorierne kan Indvandrerne for Tiden som Regel kun opnaa Jord hos private Spekulanter, der har afkjøbt Regjeringen Jorden. At dette ubetinget er til Indvandrerens Skade, vil jeg ikke paastaa. Under de herskende usikre og besværlige administrative Forholde tør Indvandrerne mangan Gang være bedre tjent med at betale Jorden noget dyrere mod at undgaa at have med det Offentlige at bestille.

Nedenfor skal omhandles Regjeringens Bestræbelser for at forøge Udvandringen hertil og dens Kolonisationsforetagender.

Allerede for en Række af Aar tilbage oprettedes der paa flere Steder i Europa Agenturer til Fremme af Emigrationen hertil.

Ved Lov om Indvandringen af 1876 blev Agenternes Virksomhed nærmere reguleret og bestemt. Agenterne skulde ved alle de Midler, der stod til deres Raadighed, iværksætte en ihærdig Propaganda til Fordel for Udvandringen til Republiken; de skulde udbrede Kundskab om dens fysiske, politiske og sociale Vilkaar, dens vigtigste Industrigrene; dens Kolonier; de Fordele, der bydes den arbeidssomme Immigrant; Priserne paa Jord; Arbejdslønninger, og forøvrigt meddele Enhver, der agtede at emigrere hertil, de Oplysninger, der maatte begjæres. Agenterne havde videre at kontrollere Dampskibsselskaberne i Opfyldelsen af deres Forpligtelser overfor Emigranterne samt i enhver Henseende at paase disses Bedste.

Oprettelsen af disse Agenturur vilde visselig have kunnet være til Nytte saavel for Emigranterne personlig som for Landet, om man havde været heldig med Valget af de Personer, man betroede Stillingerne. Dette var imidlertid langt fra Tilfældet. Næsten uden Undtagelse benyttede Agenterne sin Stilling til egen Fordel. I denne Henseende blev det naturligvis endnu værre, da Stillingerne i 1877 gik over fra lønnede til ulønnede. I en Indberetning fra den tidligere Chef for Immigrationsdepartementet udtales, „at Agenturernes kun i sjældne Tilfælde har bragt andet end negative Resultater; de har bragt Landet i Miskredit hos Europas civiliserede Nationer; de Skuffelser, mange Emigranter har lidt, og den Mistillid til Argentina, der er opstaaet i flere af Europas Emigrationscentre, skyldes dem“. Af Agenternes Fremgangsmaade skal jeg nævne Udstedelse af Certifikater for Arbejdsduelighed og Hæderlighed til ethvert forlorent Subjekt; Forledelse af brave og hæderlige Familier til at reise herved under Foregivende til dem om, at de af Regjeringen vilde erholde Jord og Understøttelse til at nedsætte sig som Jorddyrkere paa en Tid, da den af de lovgivende Myndigheder til Kolonisation anviste Jord var optaget og heller ingen nye Midler til Anlæggelse af nye Kolonier var bevilgede.

Efterat Agenturernes Virksomhed endog havde foranlediget enkelte fremmede Regjeringer til Iagttagelse af Forholdsregler, blev Agenturerne endelig ophævede.

Den Foranstaltning til Befordring af Indvandringen, der har vakt størst Opmærksomhed, kostet Staten mest og gjort grundigst Fiasko, er Systemet med Forskudsbilletter. Ved Love af 3 Novbr. 1887 og 20 Juli 1889 bevilgedes der til Forskydning af Indvandrerne Overreise ialt 6 Millioner Pesos Papir, der efter Gjennemsnittet af den Tids Guldagio modsvarer ca. 16 200 000 Kroner.

Under den i sidste Halvdel af Ottiaarene stedsfundne Indvandring af fremmed Kapital, Bygning af talrige Jernbaner, Anlæg af Dokke o. s. v. var Efterspørgselen efter Arbeidere særdeles stor, og ved de nye Kommunikationsmidler var meget Land aabnet for Opdyrkning. I Lys heraf maa Regjeringens Foranstaltning sees, og det maa da medgives, at den ikke var blottet for Berettigelse trods den betydelige frie Indvandring, der i de samme Aar fandt Sted.

Som saa mange andre offentlige Foretagender strandede ogsaa dette af Mangel paa Folk, skikkede til at gennemføre det.

Der oprettedes i Europa flere Bureauer, hvis Opgave var at tildele hæderlige og arbejdsføre Personer Reise til Argentina. For Regjeringens Udlæg maatte Emigranten undertegne en Veksel, sædvanlig betalbar om

6 Maaneder. Ved Udløbet af denne Tid antoges Femtedelen af Summen at ville blive betalt og Vekselen fornyet for Restbeløbet mod Erlæggelse af 8 % aarlig Rente. Hovedbureauet var i Paris; dernæst var der vigtige Bureauer i Holland, Belgien, England og Spanien. Ogsaa i Kjøbenhavn var der et Bureau. Almindeligvis blev Hvervet betroet til de argentinske Konsuler.

Foruden af Bureauerne bevilgedes Forskudsbilletter ogsaa af Udenrigsministeriet og Immigrationsdepartementet. Disse Myndigheder tilstod Billet kun paa Ansøgning af her i Landet bosatte Personer. Ansøgeren maatte stille sig som personlig Garant for Indfrielsen af den Veksler, som Indvandreren vilde komme til at tegne. Det var udelukkende tidligere Indvandrere, der søgte om Overreise for Slægtninge og Bekjendte.

Af Bureauerne tilstodes i Subvention til 123 708 Personers Overreise et samlet Beløb af \$ Papir 5171 803. Af de herværende Myndigheder disponeredes til 10 373 Personers Passage en Sum af \$ Papir 428 358. Da det sidste Beløb var garanteret af herværende Personer, hvis Forhold tildels var undersøgt, førend Bevilgningen tilstodes, er en ikke ubetydelig Del deraf senere tilbagebetalt. De Veksler, der hidrører fra de i Europa bevilgede Billetter, er derimod af Grunde, der nedenfor skal angives, fremdes omtrent uden Undtagelse, nødlidende.

Den subventionerede Indvandring tog sin Begyndelse i Mai 1888 og vedvarede til Udgangen af Marts 1891, med saadan Fordeling paa de enkelte Aar: 12 618 i 1888 (Mai—December); 100 248 i 1889; 20 121 i 1890 og 1 094 i 1891 (Januar—Marts); tilsammen 134 081 Personer. Som det vil sees, ankom over 75 % af de understøttede Immigranter i 1889. Da der i det Aar ogsaa ankom hele 160 661 frie Indvandrere, bliver Aarets samlede Indvandring 260 909.

Det er af Interesse at se, hvilke Lande afgav de subventionerede Indvandrere. Efter officielle Opgaver var:

Franskmænd	45 500
Spaniere	59 884
Belgiere	10 524
Italienere	6 272
Russere	1 571
Tyskere	1 466
Engelskmænd	4 336
Schweitzere	442
Hollændere	3 742
Dansker	37
Rumæner	8
Østerrigere	280
Nordamerikanere	6
Svensker	4
Argentiner	9

Tilsammen 134 081

Som det vil bemærkes, er Antallet forholdsvis lidet for de germanske Folks Vedkommende. Dette tør være saa meget mere at lægge Mærke til, som der blev gjort særegne Anstrengelser for at drage hid saa mange som

muligt af disse Nationer. Denne Forkjærlighed for Germanerne binder visselig ikke saa meget i Erkjendelsen af, at disse besidder overlegne Egen-skaber og Skikkethed for Kolonisation, som i politiske Hensyn. Den uhyre italienske Indvandring har vakt adskillig Bekymring. Den Maalestok, hvorefter den foregaar, medfører, at store Landstrækninger er befolkede omtrent udelukkende med Italienere, hvad der vanskeliggjør deres Assimilation med Landets Børn. Denne prædominerende Indvandring fra et enkelt Land hæmmer Dannelsen af en homogen argentinsk Nation, hvilket befrygtes ved given Leilighed at kunne indeslutte politiske Farer. Dette er Grunden til, at man i ledende Kredse ser paa Italienerne med mindre Velvilje. Blandt Arbeidsgiverne derimod er han, som før omhandlet, yderst velset. Landet besidder ogsaa for Italieneren saa mange Fordele, at man ikke har nødig at byde ham gratis Reise som Lokkemad. Provindserne Buenos Aires og Santa Fé's Klimat er ikke meget forskelligt fra Italiens; Sproget volder ham ikke store Vanskeligheder; desuden træffer han overalt Landsmænd, meget ofte har han ogsaa Slægtninge og Venner, der yder ham en Haandsrækning den første Tid. Af de 173 472 Italienerne, der ankom i det Tidsrum, den subventionerede Indvandring varede, havde blot 6 272, eller $3\frac{1}{2}$ % af den samlede italienske Indvandring, Forskudsbillet. Denne lave Procentsats viser en slaaende Modsætning til de øvrige Nationer, for hvilke den officielle Indvandring udgjorde følgende Procenter af den hele Indvandring af hver især:

af den belgiske Indvandring	95 %
- - franske —	82 -
- - spanske —	53 -
- - engelske —	50 -
- - tyske —	30 -
- - schweitziske —	12 -
- - østerrigske —	4 -

Omtrent hele den belgiske og den franske Indvandring synes at have været kunstig. At der fra Belgien ikke har fundet Sted nogen nævneværdig fri Udvandring hertil, findes ganske naturligt, da de Beskæftigelser, hvori disse særlig skulde vente at finde Sysselsættelse, Storindustri og Bergværksdrift, kun er lidet udviklede her. For Fransk mændene derimod stiller Sagen sig anderledes. Disse er i mange Brancher meget søgte, saasom Butikbetjente, Opvartere, Kokke, Kudske, Haandværkere o. s. v.; som almindelige Arbeidere er de derimod mindre efterspurgte.

Trods de Anstrengelser, der gjordes for at hverve germanske Arbeidere, lykkedes det dog ikke at afsætte Forskudsbilletter til mere end 4 336 Englændere og 1 466 Tyskere, hvilke Tal udgjorde henholdsvis 50 og 30 % af den samlede Indvandring af disse Nationer.

Af Dansker ankom 37, af Svensker blot 4 og af Nordmænd ingen med Forskudsbillet. Naar saa faa Skandinaver benyttede sig af Anledningen til uden Pengemidler at komme herved, er det ikke, fordi Intet blev gjort for at overtale dem. En Agent gennemreiste Norge og Sverige med 500 Forskudsbilletter. I sin Rapport udtaler han imidlertid, at de Personer, der forøvrigt var tilbøjelige til at emigrere, fordrede bestemt Sikkerhed for, at de kunde erholde gratis Jord, førend de vilde beslutte sig til at reise hid. Da Agenten ikke kunde stille dette i Udsigt, mislykkedes hans Reise.

I Agentens Beretning ligger visselig adskillig Misforstaaelse, idet det fuldstændige Ubekjendtskab til Argentina, der hjemme hersker blandt de Samfundslag, hvorfra Udvandringen rekrutteres, og den Mistanke, der naturlig opstaar om, at Alt ikke er af det Gode, naar Landet, forat drage Emigranter til sig, maa forskyde deres Reise, visselig har medvirket ikke ubetydeligt. Men om end Begrundelsen for det uheldige Udfald af Propagandaen i Norge er noget for snæver, tør det dog være værd at lægge Mærke til den. Det er visselig saa, at Trangen til at besidde Jord er dybt rodfæstet i vort Folk, og Intet har bidraget mere til at lokke unge Mænd til at reise til Nordamerika end Udsigten til der gratis eller for en ubetydelig Sum at kunne blive Eier af Jord. Den Bevægelse, der siden nogen Tid tilbage har været oppe i Norge om at give Adgang til billigt Kjøb af Jord, er derfor ogsaa inde paa den rette Vei til Modarbeidelse af den uforholdsmæssig store Udvandring.

Som bemærket tidligere var Størsteparten af de Indvandrere, der ankom med Forskudsbillet, fuldstændig unyttige Individer. Vistnok havde 53 981 angivet at være Jordbrugsarbeidere, men kun Faa havde nogensinde seet en Plog eller en Harv. De var Bærme fra Europas Storbyer, der kun ønskede at tilbringe et dolce-far-niente Liv i Argentinas milde Klima. For at sikre sig mod senere at blive affordret Billettens Kostende, opgav de falsk Navn. Af de 16 Millioner Kroner, der anvendtes til Forskudsbilletter, er ogsaa kun en aldeles forsvindende Del tilbagebetalt.

I sin Aarsberetning for 1890 anfører Generaldirektøren for Immigrationsvæsenet Dr. Alsina, at mere end 90 000 à 100 000 Indvandrere bør der ikke ankomme i Løbet af et Aar, da et større Antal vil frembringe Arbeidsløshed og Nød og bevirke Manges Tilbagevenden til sit Fædreland. Saaframt Dr. Alsinas Opfatning er rigtig, skulde den subventionerede Indvandring i 1889 i sin Helhed være overflødig, ja skadelig. At dømme efter den Nød og Elendighed, der herskede blandt de i 1889 ankomne Indvandrere saavelsom blandt tidligere Ankomne, skulde man antage det opgivne Tal ikke langt fra Sandheden. Det bør dog erindres, at der i 1890 udbrød en indgribende økonomisk Krise, der medførte Arbeidsstandsninger paa alle Hold, og at en Flerhed af de Personer, der ankom med Forskudsbillet, var Døgnigter og Udsbud af værste Slags. Havde de europæiske Bureauer været mere samvittighedsfulde ved Tilstaaelsen af Billetterne, vilde Resultatet visselig ikke være blevet paa langt nær saa sørgeligt. Dr. Alsina udtaler i sin forannævnte Indberetning, at Resultatet af omhyggelige Undersøgelser, anstillede af Immigrationsdepartementet, giver følgende Billede af den subventionerede Indvandring: Immigranterne manglede selv den mindste Kapital; næsten Alle afgav falsk Erklæring om at være Jordbrugsarbeidere; Mange tegnede falsk Navn i sine Ansøgninger om Billet og paa de Veksler de havde at underskrive for samme. Da Familier fortrinsvis gaves Overreise, sluttede Mænd og Kvinder sig sammen og spillede Ægtefolk for en Tid. Kort sagt, der var Løgn og Bedrag fra Ende til anden.

Da det til Evidents havde vist sig forfeilet at ville frembringe en kunstig Indvandring ved Hjælp af Forskudsbilletter, ophørte man, som nævnt, dermed allerede i 1891.

Staten øver dog fremdeles en meget betydningsfuld Virksomhed med Hensyn til Indvandringen. Der udvises en streng Kontrol med de Fartøier, der bringer Indvandrere, at de givne Forskrifter til Betryggelse af Passa-

gerernes Sundhed og Sikkerhed, opfyldes. Indvandrere og deres Bagage landsættes for Regjeringens Regning; efter Landgangen erholder de indtil fem Dages gratis Ophold med Kost i Indvandringsvæsenets Hotel i Buenos Aires. Dernæst har de Ret til for Statens Regning at blive befordret til hvilketsomhelst Punkt inden Republiken, hvor de maatte ønske at ned-sætte sig.

De Bestemmelser, der reglementerer denne det Offentliges Virksomhed, indeholdes i Lov om Indvandringen af 19 Oktober 1876. Ved denne Lov er oprettet et af Indvandrigsdepartementet afhængigt Arbeidsbureau, hvis Opgave er at bistaa Indvandrerne med at erholde Sysselsættelse, og at paa-se, at Arbeidsgiverne opfylder sine Forpligtelser overfor dem. Dette Bureau har givet tilfredsstillende Resultater, idet det har kunnet skaffe Arbeide til de Fleste af de Indvandrere, der har ønsket dets Mellemkomst.

Forat være berettiget til omhandlede Privilegier, maa Indvandrerens være ankommen som 2den eller 3die Klasses Passager; han maa være i Besiddelse af Papirer, der viser, hvem han er, og at han tidligere har opført sig vel (Prestatestest, Pas), hvorhos han maa være arbeidsdygtig. Ved Ankomsten til argentinsk Havn maa han melde sig for den Funktionær fra Immigrationsdepartementet, der kommer ombord, at han ønsker at nyde godt af Lovens Privilegier. Skulde Vedkommende ankomme med Seilskib eller Lastedampskib, hvor nogen Funktionær for Indvandringen ikke kommer ombord, bør Immigranten erholde en Attest fra Fartøiets Fører om, at han er ankommen som 2den eller 3die Klasses Passager i Hensigt at nedsætte sig her i Landet og ønsker at nyde de Indvandrerne tilkommende Begunstigelser. Med denne Bevidnelse — og sine øvrige Attester — bør han da strax begive sig til Immigrationsdepartementet.

At Indvandrerens maa være i Besiddelse af Legitimationspapirer, fremhæves, da der af de Nordmænd, der ankommer her og gjør Fordring paa Bistand, findes en større Brøkdæl, der ikke engang besidder en Døbeattest. De vil da selvfølgelig overalt blive tilbageviste som mistænkelige.

Emigranter, der er over 60 Aar gamle, kan af Indvandrigsmyndighederne blive nægtet Adgang til Landet, naar de ikke ankommer som Chef for en Familie. Saavel Sekstiaaringer som Emigranter, der er befængte med farlig, smitsom Sygdom, lider af organiske Feil, der gjør dem uskikkede til Arbeide, er sindssyge eller har været straffede, er vedkommende Skibsfører pligtig til at føre tilbage paa egen Bekostning, hvorhos han er hjemfalden til høie Mulkter for at have ført dem hid.

Saaftremt Vedkommende efter Udløbet af de fem Dage, han gratis kan opholde sig i Immigrationshotellet, ikke har erholdt Arbeide, maa han, om han ønsker at forblive der længere, selv betale sit Ophold. Kun saafremt han lider af en alvorlig Sygdom, der forbyder ham at bytte Bolig, løber Omkostningerne for Logi og Underhold for Statens Regning, saalænge Sygdommen er til Hinder for Flytning.

Foruden i Hovedstaden findes der ogsaa rundt omkring i Landet Immigrationshoteller. Efter Ophøret af den subventionerede Indvandring er imidlertid disse blevne omtrent overflødige, idet Indvandrerne efter Foranstaltning af Centralmyndighederne i Buenos Aires (Immigrationsdepartementet og Arbeidsbureauet) sendes direkte til Arbeidsfelterne.

I 1893 blev for det Offentliges Regning landsat 20 171 Personer. Af Adgangen til Immigrationshotellet benyttede sig 20 594 Personer; 18 203 erholdt fri Reise til Provindserne.

I Immigrationshotellet er i 1893 uddelt: til Frokost 17 198 Rationer til Indvandringsvæsenets Funktionærer og 51 728 Rationer til Indvandrere; til Middag og Aften er uddelt 17 198 Rationer til Funktionærerne og 59 698 Rationer til Indvandlerne.

Af Levnetsmidler angives der i Aarets Løb at være konsumeret i Hotellet: 591 Kg. Kaffe; 1 603 Kg. Sukker; 5 688 Kg. Poteter; 2 203 Kg. Ris; 1 917 Kg. Maccaroni; 2 313 Kg. Bønner; 1 710 Kg. Salt; 36 428 Kg. Brød; 44 016 Kg. Kjød og 2 095 Kg. Grønsager. Efter dette skulde man ikke have Grund til at klage over utilstrækkelig Kost.

Som udtalt tidligere har Regjeringen seet sin Opgave betræffende Befordringen af Landets Bebyggelse væsentlig i at drage saa mange Personer som muligt til Landet samt understøtte dem den allerførste Tid efter deres Ankomst. Aldeles indskrænket sig hertil har dog Regjeringen ikke. I nogen Mon har den ogsaa direkte taget Del i Kolonisationsarbejdet, idet visse begrænsede Strækninger af den nationale Jord er blevne afseede til Kolonisation under det Offentliges Administration.

De væsentlige Lovregler angaaende de offentlige Kolonier og den nationale Jord findes i den oftere anførte Lov af 19 Oktober 1876. Denne Lov paabød Oprettelsen af en Centralstyrelse for den nationale Jord og for de ved offentlig Foranstaltning grundlagte Kolonier. Denne Centralstyrelse — *oficina de tierras y colonias* — saa dog først sin Tilværelse i 1880. Den har i den korte Tid, der har hengaaet siden dens Oprettelse, ført en meget omskiftende Tilværelse. Snart har den henhørt under Indenrigsministeriet, snart under Finantsministeriet og Udenrigsministeriet. For kort Tid siden var den forenet med Departementet for Indvandringen. For Øieblikket er den atter udskilt derfra og sorterer under Justitsministeriet. Man skal ikke forundres over, at der har hersket adskillig Uorden i denne Administration, der — skjønt af største Betydning for Landets Fremtid — synes ikke at have været omfattet med Interesse af noget Ministerium. Der har derfor ogsaa manglet behørig Kontrol. Koloniernes Regnskaber har til sine Tider været i en høist mislig Forfatning; for enkelte Kolonier har der endog manglet alle Opgaver over, hvad Kolonisterne havde modtaget og hvad de havde indbetalt. Der har ogsaa været klaget over Vanskeligheder ved at erholde Hjemmelsdokument.

Skjønt „*oficina de tierras y colonias*“ nu er bedre administreret, synes den ikke at have naaet at opfylde mange af de Fordringer, man skulde kunne stille til Centralstyrelsen for en vigtig Administrationsgren. Her skal kun nævnes, at den kun besidder meget ufuldstændige Oplysninger om Koloniernes Tilstand. Et saa vigtigt Moment til Bedømmelse af Udfaldet af et Kolonisationsforetagende, som Opgave over Antallet af dem, der havde kunnet betale og erholdt Hjemmel paa sine Lodder, og Antallet af dem, der ikke havde formaaet at opfylde sine Forpligtelser, og derfor forbrudt sin Ret, har ikke været at tilgaa.

Loven er bygget paa det Princip, at det til offentlige Kolonier bestemte Land kun skal tjene til Fremme af Indvandringen. Jorden skal ikke sælges til høiere Priser end at en arbejdsom Familie inden den fastsatte Tid

(indtil 10 Aar) kan formaa at betale den, hvorhos der er sat Grændser for, hvormeget Jord, der kan afhændes til hver enkelt Familie, ligesom der for at hindre Jordspekulationer er bestemt, at Salget kan omstødes, saafremt Kjøberen ikke inden en vis Tid har opdyrket en bestemt Brøkdæl af Jorden. Men der er et Par Omstændigheder ved Sagen, der praktisk kuldaster Opnaaelsen af Formaålet. Kolonisterne kan nemlig ikke erholde kjøbt offentlig Jord i de Distrikter, hvor de selv ønsker, men kun inden de begrænsede Strækninger, der af Regjeringen maatte være afseede til Kolonisation, altsaa inden de nationale Kolonier. Og saafremt Kolonien viser sig at trives og gaa fremad, vil det efter nogen Tids Forløb ikke være Jord at erholde paa første Haand. Ved Hjælp af fingerede Rydningsmænd, hersteds sædvanlige Fravigelser fra engang fastsatte Regler for Jordens Disposition, og i Ly af de for Landet eiendommelige administrative Forholde kommer de ledige Jordlodder snart over paa Hænder, der kun ønsker at drage Fordel af den forøgede Værdi, de erholder ved det omliggende Lands Opdyrkning. For Tiden findes derfor omtrent ingen brugbar Jord at erholde for Indvandrere paa første Haand i de offentlige Kolonier.

Trods det forkastelige i at sælge Nationens Jord, der, saa længe den ikke er i Besiddelse af større dyrkede Centra, selvfølgelig staar i lav Pris, forat bringe en forholdsvis ringe Indkomst i Statskassen, har dog Kongressen bemyndiget den udøvende Magt til at sælge overordentlig store Strækninger. Forat erholde Midler til den i 1879 foretagne Expedition mod Indianerne, blev meget af de Landstrækninger, man haabede at erobre (Pampa central) i Forveien solgt og selvfølgelig til elendige Priser, idet der herskede liden Tillid til Grundstykkernes fremtidige Erhvervelse.

Ved Lov af 15 Oktober 1889 bemyndigedes Regjeringen til i Europa at sælge 24 000 $\square$ Leguas, (600 000 Km², altsaa omtrent det Dobbelte af Norges Fladeindhold), beliggende væsentlig i de sydlige Territorier. En Herr Basavilbaso, der var udnævnt til Regjeringens Kommissionær, begav sig i denne Anledning i Begyndelsen af 1890, ledsaget af et talrigt Personale, til Paris, for derfra at sætte sig i Forbindelse med europæiske Kapitalister. Dette Projekt, hvormed man havde haabet at bekjempe den truende Pengekrise, mislykkedes dog fuldstændig. Nøiagtige Beskrivelser, der for Kjøberne maatte være en absolut Nødvendighed, manglede. Den store Afstand, hvori vedkommende Landstrækninger befandt sig fra ethvert Marked, og den fuldstændige Mangel paa Kommunikationsmidler, bevirkede ogsaa, at de for Tiden var fuldstændig uskikkede for Agerbrug, selv om Jordbund og Klima maatte besidde gunstige Betingelser derfor. Tilliden til Argentina var desuden allerede saaledes rokket, at de europæiske Kapitalister ingen Lyst viste til at anbringe flere Penge paa usikre Chancer og lange Udsigter hernede. Herr Basavilbaso blev derfor inden Aarets Udgang tilbagekaldt. Ifølge de senest publicerede Meddelelser fra „Oficina de tierras y colonias“ var der ved Udgangen af 1891 ved Speciallove af Kongressen bortskjænket (til Deltagerne i Indianerkrigen i 1879) 597 500 Ha. og solgt 1 227 559 Ha. Jord.

I indeværende Aar er der til en enkelt Mand solgt 10 000 Km² Jord i Territoriet Santa Cruz til en Pris af 3 600 Kroner pr. 25 Km². Dette Salg er visselig ikke skeet i Hensigt at bringe Statskassen Indtægt, men for at befordre Kolonisationen af hint fjerne Territorium, idet der er Haab om, at Kjøberen ikke vil lade Jorden ligge øde i Paavente af Landspekulationsfeberens Tilbagevenden, men søge at befolke den.

De fleste offentlige Kolonier er anlagte paa fjerne Steder for at danne et Udgangspunkt for videre Kolonisation. I Chaco findes saaledes Kolonierne Formosa, Resistencia, Avellaneda og Las Garzas; i Rio-Negro-Dalen Kolonierne General Conesa, General Frias og General Roca. Denne Hensigt er dog ikke naaet. Istedendfor at danne Centra for en voksende Befolkning har Kolonierne ført en kummerlig Tilværelse, et naturligt Resultat af daarlig Administration og for de sydlige Koloniers Vedkommende mangelfulde Kommunikationer. Det synes ogsaa noget hensigtsløst at forsøge at befolke Republikens yderste Zoner, aldenstund at dens centrale, frugtbare og betræffende Kommunikationer yderst gunstigt beliggende Provindser kun lidet er opdyrket. I Erkjendelsen heraf har man i den senere Tid anlagt de offentlige Kolonier i Provindser, der allerede er lagt Beslag paa af Indvandring og Agerbrug, som Entre Rios og Córdoba. Staten har endog gaaet til den Yderlighed at indkjøbe privat Jord i nævnte Provindser til Udstykning for Indvandrere mod en Pris, der ikke overstiger Statens Udlæg. Saaledes indkjøbtes i 1888 i Provindsen Entre Rios til Anlæg af Kolonien Yerúa 45 600 Ha. for en Kjøbesum af ca. 2 225 000 Kroner. Nogen syn-
 derlig Ophjælp for Indvandringen har denne Affære dog ikke været. Kolonien opgives for Tiden at have 2 272 Indvaanere uden Angivelse af, hvor mange af disse er indvandrede Farmere. Det dyrkede Areal angives til 15 327 Ha.; det uopdyrkede, for Dyrkning skikkede Areal til 29 600 Ha. Man maa imidlertid ikke tro, at det sidstansførte Areal fremdeles staar til Emigrantens Raadighed overensstemmende med den oprindelige Plan. Næsten hele Koloniens Jord er allerede gaaet over i privat Besiddelse og det vil være Andre end Indvandrerne eller Staten, der høster den største Fordel af Foretagendet.

Mange kommer til Argentina i den Tro, at de i de offentlige Kolonier vil erholde gratis Jord. Dette er en Feiltagelse, der bunder i Forestillinger fra Nordamerika. De første 100 Familier, der nedsatte sig i en ny Koloni, faar vistnok gratis Jord. Men der oprettes ikke hvert Aar nogen ny Koloni, og desuden kan man gaa ud fra, at disse 100 Familier er udseede paa Forhaand. Gratis Jord faaes ikke i dette Land.

V. Baron Hirsch's Kolonisationsforetagende for Jøder.

Baron Hirsch's enestaaende Offervillighed for at skabe sine Stamme-frænder en roligere og lykkeligere Tilværelse, er vel kjendt. Først i Rækken af hans utrættelige Arbejde herfor, staar hans Bestræbelser for at afværge, at de Tusinder af Jøder, der udvises fra Rusland, bliver udsatte for Nød og Elendighed. Baron Hirsch's Ide var at grundlægge Agerbrugskolonier, idet de, der nød godt af hans Velgjørenhed, paa denne Maade vilde gives en fastere og mere betrygget Tilværelse, samtidig med at den anvendte Kapital vilde være sikrere mod at forbruges.

Til Planens Iværksættelse dannede Baron Hirsch et Selskab, til hvis Grundfond han skjænkede to Millioner Pund Sterling (36 320 000 Kroner). Selskabet registreredes i London i 1891 under Navn af „Jewish Colonization Association“. Kapitalen deltes i 1 000 Aktier, hvoraf Baron Hirsch beholdt 993, medens de øvrige 7 tildeltes hans Venner.

Selskabets Statutter bestemmer, at dets Øiemed er at bistaa russiske Jøder i at emigrere til udeneuropæiske Lande og sætte dem istand til at nedsætte sig som Jorddyrkere. Hovedbestemmelsen i Statutterne, en Be-

stemmelse, der geraader Baron Hirsch høit til Ære, er at muligt Udbytte ikke skal uddeles til Aktionærerne, men tillægges den oprindelige Kapital. Fra Folk, der har været uvidende om denne Klausul, har der været fremsat Formodninger om, at Selskabet kun var et almindeligt kommercielt Foretagende, sigtende til at udnytte Jødernes Arbeidskraft. Disse Formodninger er saaledes ugrundede.

Ved Spørgsmaalet om, hvor Jord var at finde til dette Kjømpeforetagende, fæstede man sig snart ved den Argentinske Republik.

Allerede før Baron Hirsch havde grundlagt sit Selskab, sendte han i 1889 en Dr. Løwenthal herved for at studere Republikens Klima og øvrige Betingelser for europæisk Emigration. Han kom til det Resultat, at Landet var særdeles skikket for europæiske Emigranter. Efter Baron Hirsch's Opdrag købte Dr. Løwenthal derefter i 1891 Land i to forskellige Dele af Republiken, nemlig 10 Leguas i Nærheden af „Nueve de Junio“ i Provindsen Buenos Aires og $4\frac{1}{2}$ Leguas i Nærheden af „Palacios“ i Provindsen Santa Fé.

De første jødiske Emigranter ankom i Juni 1891. Indtil Aarets Udgang ankom der 2 850 Personer, hvoraf 1 671 mandlige og 1 179 kvindelige.

Der var 917 under 12 Aar. De Fleste sagde sig at være Jordbrugere, men i Virkeligheden havde kun Faa nogetsomhelst Kjendskab til Agerbrug. De argentinske Emigrationsmyndigheder klagede ogsaa over, at Mange af dem var i en sygelig Tilstand og over, at næsten Ingen var egentlige Jordbrugsarbeidere.

Mange var Skræppekræmmere, Skomagere, Skræddere, Signetmagere o. s. v., alt andet end hvad de behøvede at være forat et Kolonisationsforetagende skulde faa et heldigt Udfald.

Da Kolonierne ikke var satte istand til at modtage Alle, der ankom, ansøgte Baron Hirsch's Repræsentant om Tilladelse til foreløbig at anbringe dem i Hovedstaden i deres respektive Haandværk, idet han var villig til at give dem Pengeunderstøttelse, indtil Land var færdigt for dem. Emigrationsauthoriteterne nægtede imidlertid dette under Paaberaabelse af, at der i Byen var mange Arbeidere og Haandværkere uden Beskjæftigelse og at det derfor vilde kunne fremkalde stor Misnøje, om man kastede alle disse Jøder ind i Konkurrencen. Adskillig Uvillie viste sig ogsaa, da den sidste Lot af Jøder ankom i 1891. Da intet Land var færdigt for dem, blev de sendte til et Hotel i Mar del Plata og der givet foreløbigt Underhold. Senere blev Størsteparten af dem sendte til en Koloni i Provindsen Entre Rios. Omkring 80 Stykker vendte tilbage til Europa.

Da der ikke var øvet nogensomhelst Kritik med Hensyn til hvad Slags Folk, der blev sendt hid, er det naturligt, at Mange, hvis Livs Maal er at kunne leve uden at arbeide, meldte sig i den Tro, at naar man var beskyttet af et Selskab med en saa enorm Kapital, behøvede man selvfølgelig ikke at bestille omtrent nogetsomhelst. Dette stemte dog ikke med Baron Hirsch's Tanke. For Kolonisationsselskabets Regning blev der derfor sendt til de Forenede Stater omkring 800 Individer, dels fordi de viste sig fuldstændig uskikkede for Kolonisation, dels efter egen Begjæring, da de erfarede, at der blev krævet strengt Arbeide af dem.

Der er nu en General-Komite i St. Petersburg, der udvælger de Jøder, der ansees mest skikkede for Kolonisation.

I 1892 ankom 476 Israeliter, hvoraf 387 i Familier og 89 alene, og i 1893 743, hvoraf 533 i Familier og 190 alene. I indeværende Aar er ankommet et betydeligt større Antal.

Selskabet giver hver Familie ca. 70 Ha. Jord, 8 til 12 Arbeidsokser, 2 Ploge, 2 Harve samt Bolig. Værktøi og Agerbrugsmaskiner findes til fælles Benyttelse. Til Underhold faar de Pengebidrag, indtil den første Høst er indbrøget. En Familie med Børn faar gjennemsnitlig 45 Pesos Papir pr. Maaned; gifte Folk uden Børn 27 Pesos Papir og ugifte Personer 15 Pesos Papir.

Efter hver Høst betaler hver Familie tilbage som Afdrag paa, hvad de har modtaget, et Beløb, der er afpasset efter den Enkeltes Evne. Som almindelig Regel er for indeværende Aar fastsat, at Fjerdeparten af Høsten skal overlades Selskabet som Afbetaling paa Maskiner, Redskaber o. s. v. Da Aaret tegner til at give en meget rig Grøde, vil Kolonisterne kunne faa forholdsvis betydelige Beløb til sin Disposition.

Det er en Selvfølge, at Jorden er indkjøbt i Nærheden af de store Kommunikationsveje, Jernbanerne eller Floderne.

Ved Udgangen af Aaret 1893 eksisterede følgende Kolonier:

Moiseville, Prov. Santa Fé,	med 436 Kolonister.
Mauricio, „ Buenos Aires „	804 —
Clara, „ Entre Rios „	296 —
Monigotes, „ Santa Fé „	69 —
Ballesteros, „ Córdoba „	69 —
Santa Julia, „ — „	30 —

Kolonierne besad tilsammen 5 716 Okser, 358 Muldyr, 2 272 Heste, 3 482 Hopper, 1 433 Kjør, 8 684 Ungdyr, 3 073 Faar, 8 Damptærskemaskiner, 114 Meiemaskiner, hvoraf 90 Selvbindere; 4 Slaamaskiner for Alfalfa, 7 Maskiner for Afrivning af Maiskornene fra Kolben; deraf en Maskine for Damp; 7 Saamaskiner, 1 271 Ploger, 834 Harve, 320 Vogne (Kjærrer).

Som det vil sees, besidder Kolonierne rigeligt Udstyr af Maskiner, Redskaber og Besætning. Alt er naturligvis nyt og af bedste Kvalitet. Om Foretagendet skal lykkes beror udelukkende paa Kolonisterne selv. Naar de ankommer, er alt færdigt for dem; Maskiner, Redskaber og Brugsdyr er anskaffede, Hus er opført og udstyret med det Nødvendige, ligetil Kjøkken-tøi. Indtil Jorden giver Afkastning, faar de Penge til Føde og Klæder. Kommer der Tørke eller Græshopper, der ødelægger første Aars Høst, faar de Understøttelse et Aar til o. s. v. Naar Jorden har givet Frugt, affordres der dem kun saa meget, som de med Billighed og uden Skade for sin Drift kan undvære.

Det tilsaaede Areal i 1893 var, beregnet i Hektar, følgende:

Kolonier	Hvede	Rug	Lin	Mais	Byg	Harve	Alfalfa	Hamp	Tobak	Bælgfrugter
Moiseville	1 592	—	197	—	8	—	48	—	—	40
Mauricis	3 349	32	63	2 500	40 ¹ / ₂	57 ¹ / ₂	232	10	1	150
Clara	1 347	—	—	3 000	—	—	46	—	3	150
San Antonio	380	—	—	760	—	—	5	—	1	25
Monigotes	240	—	—	—	—	—	4	—	—	7
Ballesteros	276	—	—	228	—	—	23 ¹ / ₂	—	—	7
Santa Julia	110	—	—	—	—	—	15	—	—	—
Ialt	7 294	32	260	6 488	48 ¹ / ₂	57 ¹ / ₂	373 ¹ / ₂	10	5	379

Der angives i 1893 at være høstet i Kolonien Moiseville 1 263 571 Kg. Hvede og 85 813 Kg. Linsæd; — i Mauricio 2 200 000 Kg. Hvede, 398 903 Kg. Mais, 4 988 Kg. Rug, 8 280 Kg. Byg, 3 173 Kg. Linsæd, og 652 Kg. Havre; — i Clara 2 400 000 Kg. Hvede og 30 000 Kg. Linsæd; — i San Antonio 360 000 Kg. Hvede og i Monigotes 152 222 Kg. Hvede; tilsammen i de fem Kolonier 6 375 793 Kg. Hvede; 398 903 Kg. Mais; 4 988 Kg. Rug; 8 280 Kg. Byg, 118 986 Kg. Linsæd og 652 Kg. Havre.

Disse Resultater efter blot to Aars Forløb og med Kolonister, hvoraf praktisk talt Ingen forstod sig paa Jordbrug, maa siges at være meget tilfredsstillende, og vilde visselig ikke være naaet, om ikke Administrationen saa snart havde bekostet de daarligere Elementer Reise til Nordamerika samt begyndt at øve strengt Indseende med, hvad Slags Folk man sendte hermed.

For sin Jord har Kolonisationsselskabet betalt fra 45 000 Kroner til 60 000 Kroner, i enkelte Tilfælde op til 125 000 Kroner pr. □ Legua (25 Km.²). Hidtil er der anvendt paa Foretagendet ca. 440 000 £ Sterling, hvoraf omtrent Halvdelen til Indkjøb af Jord. Eiendommene vil i Fremtiden utvivlsomt stige i Pris, selv bortset fra den Omstændighed, at de ved Kolonisationen strax stiger i Værdi. Noget Tab af den anvendte Grundkapital kan der derfor ikke være Tale om.

Naar en Koloni er bleven dannet, organiseres lokalt Selvstyre. Der vælges et Raad, hvis Medlemsantal retter sig efter Koloniens Størrelse. Dennes Bestyrer er altid Medlem af Raadet. Dette sammentræder hver Dag. Det regulerer Fordelingen af Koloniens Maskiner; bestemmer, hvad Enhver har at præstere, naar der skal udføres Arbejder til det fælles Bedste; det vaager over den offentlige Sundhed og Orden og afgjør idethele Koloniens fælles Anliggender.

Den af Selskabet valgte Bestyrer har at føre Tilsyn med dettes Eiendom; uddele Understøttelse til de Trængende; optræde som Kolonisternes Talsmand og Repræsentant i Forhandlinger og Tvistigheder med lokale Myndigheder eller private Personer. Han kontrollerer Indhøstningen og indberetter Størrelsen af hver Mands Avling, der lægges til Grund for Bestemmelsen af, hvormed der skal betales i Afdrag paa Gjæld.

Naar jeg har behandlet Baron Hirsch's Kolonisationsforetagende saa udførligt, er dette ikke alene, fordi dets Udfald vil være af Betydning til Bedømmelse af dette Lands Skikkethed for Kolonisation i større Maalestok, men ogsaa fordi det vil være af universel Betydning, om det lykkes at gjøre en stor Del af Jøderne til Agerbrugere.

VI. Landboforholde.

En fremstaaende Mand har sagt, at Argentinerne kun har det tilfælles med Nordamerikanerne, at de lever paa samme Kontinent og har samme politiske Konstitution. Dette tør i mange Henseender være sandt, hvad angaar Landbefolkningen og de Forholde, hvorunder den lever.

Hvad der indtil for kort Tid siden karakteriserede de argentinske Landboforholde, var de umaadelig store Eiendomme, der laa udyrkede eller blot sporadisk benyttedes til Kvægdrift. Disse Forholde skriver sig fra den traditionelle spanske Skik, der har været fortsat lige ned til vore Dage, at tilstaa store Zoner til Personer, der har gjort sig fortjente af Regjeringen.

En anden Omstændighed, der har bidraget meget til det forskjellige Udseende af Argentinas og de Forenede Staters Jordeiendomsforholde er de senere Tiders Disposition af Provindsernes Jord.

Da de Forenede Stater havde løsrevet sig fra Moderlandet, besad flere af de 13 Stater meget store Strækninger Land udenfor sine egentlige Grændser; enkelte paastod at eie Land lige til Mississippi, andre endog helt til det Stille Ocean. Hver enkelt Stat havde saaledes Ret til at disponere over Jorden. Dette vilde imidlertid have kunnet indeslutte store politiske Farer og hindret Befølgelsen af en gennemgaaende Plan for Landets Bebyggelse. Forbundsregjeringen opfordrede derfor de enkelte Stater til at afstaa hine Landstrækninger til Forbundet. Denne Opfordring blev efterkommet i 1784. Ligeledes tilfaldt de af Indianerne og fremmede Stater afstaaede Landstrækninger Forbundet. En Undtagelse dannede Texas, hvor det offentlige Land tilhører Staten Texas. Centralregjeringen erholdt saaledes Ledelsen af Kolonisationen af alt det Land, der ligger udenfor de oprindelige 13 Staters egentlige Grændser samt Texas.

Forbundslandet inddeltes i saakaldte Territorier, der ophøies til Stater naar de har erholdt det tilstrækkelige Folketal og den fornødne Udvikling. Skjønt Forbundsregjeringen kun blander sig lidet i Territoriernes indre Forvaltningsanliggender, har den dog forbeholdt sig Forvaltningen af den offentlige Jord, selv efterat Territoriet er blevet ophøiet til Stat. Denne sin Handlefrihed med Hensyn til Landets Kolonisation har Forbundsregjeringen benyttet til at lægge et fast Grundlag for et Landdemokrati. Paa faa Undtagelser nær har alle dens Bestræbelser gaaet ud paa at skabe en selveiende Jordbrugerstand. Ved Loven om Homestead af 20 Mai 1862 aabnedes der Adgang for den ubemidlede, men arbeidsomme Jordbrugsarbejder til at blive Eier af egen Gaard. Ved denne Lov bestemtes nemlig, at enhver over 21 Aar gammel Person, der er eller erklærer at ville blive Borger, har Ret til at tage i Brug 80 Acres Land mellem reserverede Jernbanecomraader eller 160 Acres andetsteds beliggende offentligt Land, naar de under Ed erklærer at ville bebo og dyrke Grundstykket udelukkende for sig selv og ikke for at tilvende Andenmand nogen Fordel. For denne Tilladelse betales blot et ubetydeligt Gebyr.

Efter Forløb af 5 Aar har Ansøgeren, i Tilfælde hans Enke eller Arvinger, at bevise med 2 Vidner, at han i den hele Tid har beboet og dyrket Grundstykket. Ansøgeren maa desuden bsedige, at han ikke har afhændet noget af Jorden (undtagen til Kirker, Jernbaneanlæg o. s. v.) samt sværge de Forenede Staters Regjering Troskab. Derpaa erholder han Skjøde, der hjemler ham fuld Dispositionsret. Den der ikke ønsker eller ikke behøver at vente saa længe som i 5 Aar, kan ogsaa blive Eier af Jordstykket efter blot 6 Maaneders Forløb ved at erlægge en i Loven fastsat Minimumspris for Salg af offentlig Jord.

Homestead-Lovens Vedtagelse er en af de betydningsfuldeste Begivenheder i de Forenede Staters Historie. Indtil Aar 1880 var i Henhold til denne Lov to Hundrede og sytten Millioner Hektarer udyrket Land i Lodder paa 80 og 160 Acres blevne overgivne til det menneskelige Arbeide. Den vestlige Del af de Forenede Stater skylder sin ekstraordinære Udvikling til denne Udstykning. Kun ved Homestead-Loven er mange Tusinder af vore Landsmænds Udvandring til Vesten bleven muliggjort. For de Forenede Staters sociale Udvikling har den havt den Betydning, at den væsentlig har indskrænket Storkapitalens Magt ved Fordelingen og Bebyggelsen af

det offentlige Land, og den har i Nordens og Vestens uafhængige Jordbrugerstand skabt en Modvægt mod Sydens Storgodsbesiddere.

I Argentina har man gaaet frem paa den modsatte Maade. Da Landet havde opnaaet sin Uafhængighed, beholdt hver Provinds det Landomraade, der var den givet ved dens Grundlæggelse af de spanske Herskere, saaledes at hvad der tidligere tilhørte Kronen nu blev Provindsens Eiendom. Provindserne erkjendtes ogsaa som Eiere af de Dele af Landomraadet, hvor de ikke formaaede at udøve nogen faktisk Raadighed, idet Indianerne fremdeles var i sammes Besiddelse. Det var Tilfældet med de sydlige og sydvestlige Dele af Provindserne Buenos Aires, Santa Fé og Córdoba og det sydlige af San Luis og Mendoza. Først efter Indianerkrigen i 1878 blev disse Strækninger aabnede for Kolonisation. Skjønt det var ved Forbundstropperne og ved Bidrag fra den hele Nation, at de var blevne erobrede fra Indianerne, erholdt dog Provindserne dem til fuld Eiendom og Benyttelse, forsaavidt hvad der laa indenfor Provindsernes geografiske Grændser. Forbundsregjeringen erholdt ved Leiligheden 1 015 350 Km². Iberegnet Chaco findes der for Tiden angivelig 1 200 000 Km² Forbundsjord. Da denne imidlertid ligger enten længst mod Syd eller længst mod Nord, i begge Tilfælde uden eller med mangelfulde Kommunikationsmidler, vil den kun have liden Betydning, saalænge der er Overflod af udyrket Land at erholde i heldigt beliggende, med gode Kommunikationsmidler forsynede Provindser som Buenos Aires, Santa Fé, Entre Rios og Córdoba.

Provindserne var altsaa Eiere af den inden deres gamle Grændser liggende offentlige og fiskale Jord. De befulgte alle den samme Fremgangsmaade ved dens Afhændelse. Den Interesserede havde at henvende sig til Regjeringen med Andragende om at maatte lade opmaale den Jordstrækning, han ønskede at købe. Dette Andragende blev altid indvilget. Naar Jorden var opmaalt og Grændserne bestemt, blev den af Regjeringen udbudt ved offentlig Auktion, saaledes at Ansøgeren havde Ret til at indtræde i det høieste Bud, om han saa maatte ønske og Regjeringen maatte finde Budet antageligt. Paa denne Maade har Provindserne afhændet omtrent hele sin fiskale Jord. Priserne har været høist forskellige; indtil 1880 var Prisen sjældnen over Pesos Papir 3 000 pr. gammel Kvadratlegua (= 2 709 Ha.) i de senere Aar har Prisen gaaet op til Pesos Papir 15 000. Kjøberne havde ingen Forpligtelse med Hensyn til Jordens Benyttelse.

Om end Jorden var billig, var Fremgangsmaaden dog til Hinder for, at Indvandrerne i nogen Udstrækning kunde komme i Besiddelse af den. At lade den opmaale nøiagtig af en autoriseret Landmaaler medførte ikke saa lidet Udlæg, der vilde være tabt, saafremt Regjeringen ikke indvilgede i at stille Jorden til Auktion, eller om Prisen ved denne blev for høi for Vedkommende. Man var ogsaa tilbøielig til kun at sælge større Strækninger paa én Gang. Provindsernes Jord er derfor væsentlig indkjøbt af de gamle Jordbesiddere og i den senere Tid af Spekulanter. Kun mindre Omraader er af Provindserne solgt direkte til Indvandrerne eller Smaabrugerne. For Tiden er Indvandrerne udelukkende henvist til den private Eier for Erholdelse af Jord.

De store Jordeiere har tidligere vist adskillig Uvillie mod at udstykke sin Jord. Da den indfødte Eiendomsbesidder kun har liden Indtægt af sin Jord, idet han ikke forstaar at benytte den til andet end Kvægavl, viger dog Uvillien, der er begrundet i gammel, nedarvet Forfængelighed for

Besiddelse af megen Jord, Ndt efter lidt for Behovet for at erholde Penge og for de Fristelser, disse frembyder, og fremforalt ved den Omstændighed, at naar en Del af Eiendommen er bleven opdyrket, erholder Resten af Eiendommen strax en meget forøget Værdi. Der er derfor i Agerbrugs-provindserne for Tiden Overflødighed af Jord, der udbydes til Salg, og det til billige Priser. De Feil, der er begaaede ved Dispositionen af Provindsernes Jord, udjævnes saaledes ved de indfødte Eiendomsbesidderes Foragt for og Mangel paa Evne til at drive Agerbrug. At drive Kvægavl ansees som mere standsmæssigt. Kvæget fødes og vokser af sig selv, siges der. Eieren behøver ikke at have anden Befatning med Bedriften end fra Tid til anden at sælge nogle Hundrede eller Tusinde Stykker Kvæg. Dette Princip — at lade Dyrene skjøtte sig selv — befølges fremdeles i stor Udstrækning. Den, der har et Skur, der kan beskytte Dyrene mod den brændende Sol eller den isnende Pampero og det voldsomme Regn, hører endnu til Foregangsmændene. Men saa er ogsaa Resultatet derefter — Faareskab har en forfærdelig Udbredelse. — I 1893 døde Hundretusinder Kvæg af Tørst. De kunde have været sparede, om man havde havt Brønde, hvorfor der ikke havde været nogen Hindring, da de dybere Jordlag næsteu allevegne er vandførende. Man vilde dog ikke være retfærdig, om man ikke erkjendte, at der i den senere Tid er gjort særdeles meget for at forbedre Kvæg- og Faareavlen, særlig ved Indførsel af fremmede Racedyr til Krydsning.

Ogsaa den indfødte Arbeider viser liden Tilbøielighed for at hengive sig til Agerbrug. Hans Plads er paa Hesteryggen, og det Arbeide, der ikke kan udføres i denne Stilling, er ham imod.

De omhandlede Forholde har bevirket, at Republikens Agerbrug fuldstændig er i Udlændingernes Hænder.

Ser man hen til, hvorledes Produktionen fordeles sig inden Republiken, kan man inddele den i tre store Produktionsregioner: Kornvæksternes, Vinens og de subtropiske Produkters, som Sukkeret, Kaffeen o. s. v.

Da Klima og Jordbund selvfølgelig har været væsentlig bestemmende for hver Væksts Udbredelse, er det antageligt, at større Forandringer heller ikke vil finde Sted i Fremtiden, om man end vil kunne se, at Vinen trænger sig ind i Kornvæksternes Region og Sukkeret ind i Vinens.

Det bør bemærkes, at hvad der ligger søndenfor den 30te Breddegrad ikke tages i Betragtning ved denne Inddeling, da den Del af Landet (Patagonien) endnu kun ubetydeligt er taget i Produktionens Tjeneste.

Kornvæksternes Region, hvor der paa større eller mindre Omraader for Tiden dyrkes Hvede, Mais, Byg, Rug, Havre, Lin og øvrige olieholdige Planter, Alfalfa og Poteter, ligger mellem den 30te og 40de Breddegrad og strækker sig fra Republikens østlige Grændse (Uruguay-Floden og Atlanterhavet) til 66° Vest for Greenwich, eller Provindserne Entre Rios, Santa Fé med Undtagelse af dens nordligste Del, Córdoba og Buenos Aires. I det Hele antages denne Region at maale ca. 100 000 000 Ha.

Vinregionen. Til Husbrug dyrkes Vinstokken i alle Provindser. Større Vinhaver, beregnede paa Produktion af Vin til Salg, findes derimod kun i Provindserne Mendoza og San Juan. Forsøg paa Vindyrkning i større Skala er dog gjort i Entre Rios og Córdoba. Provindserne Buenos Aires og Santa Fé tilfredsstiller Behovet for frisk Frugt.

De subtropiske Produkters Region strækker sig fra den 28de til den 22de Breddegrad, — Republikens Grændse mod Nord. Den indtager en Overflade af ca. 130 000 Km². De vigtigste Produkter er her Sukker og Tobak, hvoraf Dyrkningen i de senere Aar har naaet en overordentlig Betydning.

Da Vinproduktionen vil være af liden eller ingen Betydning for norske Emigranter og da Klimaet i den Zone, hvor Tobak og Sukker dyrkes, er ødelæggende for Nordboer, skal kun Kornvæksternes Region blive nærmere omhandlet.

I hele Kornregionen angives Jorden at have et Lag Humus af 20 til 75 Cmts. Tykkelse. Nogle Steder, særlig langs Paraná—La-Plata-Floden, har den vegetabiliske Jord en Dybde af endog 80 à 90 Cm. Eftersom man nærmer sig Meridianen 66 Vest for Greenwich, aftager Tykkelsen af Humuslaget. Overalt kan dog Tykkelsen variere særdeles meget.

Den hvedeproducerende Region tilhører den saakaldte Pampaformation. Under Humuslaget er der et sandigt Lag, derunder et Lerlag. Dette sidste tilbageholder Regnvandet, hvorfor der sædvanligvis i en Dybde fra 3 til 17 Meter findes vandførende Lag, der afgiver Forsyningen af Drikkevand. Det er sjældent saltholdigt.

Nedenstaaende hid sættes en af en med Argentinas Agerbrugsforholde meget fortrolig Mand, Herr Alois E. Fliess, udarbejdet Tabel over det Areal i Provindserne Buenos Aires, Santa Fé, Córdoba og Entre Rios, der antages at egne sig for Dyrkning af Hvede:

Provinds.	Provindsens totale Flade- indhold.	Zone mel- lem 28de og 40de Bredde- grad og Meridian 66° 30' og Paraná- Floden.	Fradrag for Skove og Sumpe.	Overflade egnet for Dyrkning.
	Km ² .	Km ² .	Km ² .	Km ² .
Buenos Aires	311 377	311 377	15 377	296 000
Santa Fé	131 582	124 350	4 000	120 350
Cordoba	174 767	147 587	5 000	142 587
Entre Rios	75 457	75 457	10 457	65 000
Tilsammen	693 183	658 771	34 834	623 937

I disse fire Provindser findes altsaa ca. 624 000 Km², eller omtrent det Dobbelte af Norges Fladeindhold, med Jord, der er fortrinlig egnet til Dyrkning af Hvede. I de øvrige Provindser og Territorier antager man, at der ogsaa findes tilsammen 350 000 Km² Jord, der er skikkaet for Kornavl.

Den i 1869 optagne almindelige Census beretter, at der da var 600 Km² under Dyrkning. I 1891 var der 30 000 Km² med en Export af 1 500 000 Tons Agerbrugsprodukter. I 1893 var det dyrkede Areal steget til 50 000 Km².

Trods denne svindelagtige Udvikling af Agerbruget, der har gjort Argentina til en anseelig Faktor i Verdensproduktionen af Hvede, er dog Agerbruget endnu i sin Barndom. Det besaaede Areal udgjør endnu kun $\frac{1}{2}$ à 1 % af de Zoner, der er egnede — og fortrinlig egnede — til Dyrkning af de brødgivende Planter.

At Republiken har et for Agerbrug meget gunstigt Klima, er omhandlet tidligere.

Det er dog ikke Klimaet og Jordens Sammensætning alene, der har frembragt denne Udvikling af Agerbruget. Landet byder ogsaa mange andre Betingelser for et billigt og lønnende Jordbrug. Naar undtages Provindsen Entre Rios er hele Kornregionen en eneste uhyre Slette uden Stene og uden Trær. Jorden er fra Naturens Haand færdig til at pløjes og saaes. Der behøves ingen besværlige Rydningsarbejder og Driften er saa let som muligt.

Denne Landets plane Form har ogsaa muliggjort Bygningen af et udstrakt Jernbanesystem. Der er næppe noget Land i Verden, hvor Jernbaner kan bygges med mindre Omkostninger. I Provindserne Buenos Aires, Santa Fé og Córdoba findes tillige lokale Dampsporveie, der forbinder Kolonierne med Jernbanestationerne. Paa Grund af Hestekraftens Billighed og de smaa Anlægsomkostninger eksisterer ogsaa paa Landet et ikke ubetydeligt Antal Hestesporveie til Transport af Koloniernes Produkter til Jernbanestation eller Havn.

I 1893 fandtes i Republiken 13 134 Km. Jernbane; deraf 4 078 Km. i Provindsen Buenos Aires; 718 Km. i Entre Rios, 3 369 Km. i Santa Fé og 1 978 Km. i Córdoba. For den Provinds, hvor Agerbruget er mest udviklet og som ogsaa besidder de heldigste Betingelser for dette, nemlig Santa Fé, er der saaledes 1 Km. Jernbane for hver 40 Km.² Fladeindhold, et meget gunstigt Forhold. I Provindsen Buenos Aires findes 1 Km. Jernbane for hver 76 Km.², og i Córdoba og Entre Rios 1 Km. Jernbane henholdsvis for 98 og 105 Km.². Disse Tal maa sees i Lys af, at kun en ringe Del af Provindsernes dyrkbare Jord endnu er taget i Agerbrugets Tjeneste. Antager vi, at der for Tiden er 50 000 Km.² dyrket Jord, faar vi 1 Km. Jernbane for 4 Km.² kultiveret Jord for det hele Lands Vedkommende. Da Jernbanerne enten er lagt om allerede eksisterende Agerbrugscentra eller Nybyggerne er valgt i Nærheden af Jernbanerne, findes kun faa Kolonier, der ikke gennemskjæres af Jernbane (eller Sporvei) eller ligger i Nærheden deraf. Der er endnu en Mængde ukultiveret Land inden 30 Km.s Afstand fra Jernbanerne.

Foruden i Jernbanerne haves ogsaa i Floderne vigtige Kommunikationsveie. Den nord-østlige Del af Landet gennemskjæres fra Nord mod Syd af Floderne Paraguay og Paraná. Landets østlige Grændse dannes af Uruguay-Floden. Paraná-Floden med dens Tilløb Paraguay-Floden er farbar i hele sin Længde, indtil Rosario hele Aaret rundt for Fartøier af 15 til 19 Fods Dybgaaende, fra Rosario til Byen Paraná for Fartøier med 15 til 17 Fods Dybgaaende; til Byen Corrientes naar Skibe, der stikker 8 til 11 Fod. I Paraná-Flodens Havne udmunder over 8 000 Km. Jernbane. Uruguay-Floden er for søgaaende Skibe farbar til Byen Concepcion del Uruguay.

I den centrale Del af Landet findes ingen Vandkommunikationer af Betydning. I Patagonien er der flere Floder, der i Fremtiden muligens kan blive af Vigtighed.

Intet Punkt i Hvededistriktet ligger mere end 600 Km. fra Exporthavn. Da Jernbanefragterne paa Grund af de billige Anlægsomkostninger er lave,

hænder det ofte, at Hveden fra de længst borteliggende Steder, hvor den dyrkes, betaler mindre kombineret Jernbane- og Skibsfart til Europa end fra mange Dele af de Forenede Stater.

De offentlige Afgifter, der hviler paa Agerbruget, er ikke betydelige. Den, der dyrker nyt Land, fritages i visse Aar for en Del af dem. Kolonistens væsentligste direkte Skat er derfor for Tiden Hvedeskatten, der for Nærværende er fastsat til 10 Centavos Papir pr. 100 Kg. Hvede.

Jordens Pris varierer selvfølgelig efter dens Kvalitet, Afstanden fra Jernbanestation, Havn og By, om den ligger i et koloniseret Distrikt eller i en øde Trakt o. s. v. I Provindserne Buenos Aires og Entre Rios er Jorden dyrest og næppe at erholde for en fattig Indvandrer.

Provindsen Santa Fé's Jordbund antages at være mest produktiv, og skjønt Jorden i mange Kolonier begynder at blive udmagret paa Grund af det Rovsystem, hvorefter den har været drevet, er der dog mange Kolonier, der fremdeles har udmærkede Hvedehøste, efter i de sidste 25 Aar at have benyttet den til Hvededyrkning uden at gjødsle den, lade den ligge brak eller anvende Vekselbrug. Santa Fé er den Provinds, hvor Indvandrerne fortrinsvis har erhvervet og fremdeles erhverver Jord.

Billigst er Jorden muligens i den østlige Del af Provindsen Córdoba, hvor Hvededyrkingen først nylig har taget sin Begyndelse. Den har givet et særdeles tilfredsstillende Resultat.

Efter Opgave af Direktøren for Emigrationsdepartementet hidsættes en Fortegnelse over en Del Kolonier, hvor der er Jord at erholde, dens Pris og Betalingsvilkaar.

Da Priserne altid refererer til Landets Penge, uindløselige Papir Pesos, kan der, da Papirpengenes Værdi i Forhold til Guld undergaar hyppige og voldsomme Forandringer, ikke angives noget bestemt Beløb i Kroner, hvortil Prisen svarer. For Tiden er en Papir Peso næsten nøjagtig lig en Krone. Da Priserne paa Jorden ikke stiger og falder, eftersom Papirpengenes Værdi i Guld falder og stiger, er det Tidspunkt, da Papirpengenes Værdi er lavest d. v. s. naar Guldpræmien er høj, fordelagtigt til Indkjøb af Jord for dem, der kommer fra Europa med Guld.

Provindsen Santa Fé.

Colonia „Ituzaingó“.

Pris: 1 125 Pesos pr. Koncession à 25 Ha. Betalingsvilkaar: 20 % kontant; Resten i 1, 2, 3 eller 4 Aar; Renten 8 % p. A. Beliggenhed. 15 Km. fra Jernbanestationen Umberto 1o og 1 Km. fra Stationen Pilar.

Colonia Independencia.

Pris: 20 Pesos pr. Ha. Betalingsvilkaar: 20 % kontant og Resten i Løbet af 1, 2, 3 eller 4 Aar med 8 % aarlige Renter. Beliggenhed: Jernbanestationen Portalis, Ferro-Carril S. C. à Tucuman.

Colonia Christophersen.

Udstrækning 11 000 Ha. Pris: 22 à 33 Pesos pr. Ha.

Colonias Ercilia, C eres og Selva.

Pris: 20   25 Pesos pr. Ha. Betalingsvilkaar: 10 % kontant, Resten i Løbet af 1, 2, 3 og 4 Aar med 8 % aarlige Renter. Beliggenhed: ved de tre Jernbanestationer af samme Navn.

Colonia Cristiani.

Pris: 30 Pesos pr. Ha. Betalingsvilkaar: 20 % kontant og Resten i Løbet af 1, 2, 3 eller 4 Aar. Renten 8 % p. A. Beliggenhed: 2 Km. fra Jernbanestationen Arruf .

Colonia Mallmann.

Pris: 22 Pesos pr. Ha. Betalingsvilkaar: 20 % kontant og Resten i Løbet af 1, 2, 3 eller 4 Aar med 8 % aarlige Renter. Beliggenhed: 20 Km. fra Jernbanestationen Arruf .

Colonia Llambi Campbell.

Pris: 60   80 Pesos pr. Ha. Betalingsvilkaar: 25 % kontant og Resten i Løbet af 1, 2 eller 3 Aar med 10 % Renter p. A. Beliggenhed: Jernbanestationen Lassaga.

Fortin Arenales.

Eiere: Portalis Hermanos. Pris: 650   1500 Pesos pr. 25 Ha. Betalingsvilkaar: $\frac{1}{4}$ kontant; $\frac{1}{4}$ efter et Aar; $\frac{1}{4}$ efter to Aar og den sidste $\frac{1}{4}$ efter tre Aar uden Renter.

Provindsen Córdoba.

Colonia Dolores.

Pris: 26 Pesos pr. Ha. Betalingsvilkaar: 10 % kontant og Resten i Løbet af 1, 2, 3 eller 4 Aar med 8 % Renter p. A. Beliggenhed: Jernbanestationen Carnerillo.

Colonia Anita.

Pris: 34 Pesos pr. Ha. Betalingsvilkaar: 10 % kontant og Resten i Løbet af 1, 2, 3 og 4 Aar med 8 % aarlige Renter p. A. Beliggenhed: 10 Km. i Vest for Jernbanestationen Freyre.

Colonia del Trabajo y Cristina.

Pris: 35 Pesos pr. Ha. Betalingsvilkaar: 10 % kontant og Resten i Løbet af 1, 2 eller 3 Aar med 8 % Renter p. A. Beliggenhed: Jernbanestationen Devoto.

Provindsen Entre R os.

Colonia Esperanza.

Eiere: Empresa de Colonizasion Wagner. Udstrækning 9 500 Ha. Pris: 1 250   1 500 Pesos pt. 25 Ha. Betalingsvilkaar: 20 % kontant og Resten i tre aarlige Terminer med 8 % Renter p. A.

Colonia Vazquez.

Eier: Miguel Cantoni. Udstrækning 6 642 Ha. Pris: 1 500 Pesos pr. 25 Ha. Betalingsvilkaar: 25 % kontant og Resten i Terminer efter Overenskomst.

Provindsen Buenos Aires.

Colonia Juan Villanueva.

Eier: Miguel Villanueva. Pris: 75 Pesos pr. Ha. Kjøbesummen afdrages i 20 Aar.

Som det vil sees, er der for den fattige Indvandrer intet Haab om strax efter sin Ankomst at blive Eier af Jord.

Gjennemgaaende maa fra 10 til 25 % af Kjøbesummen erlægges kontant ved Handelens Afsluttelse. Endvidere maa Begynderen anskaffe Redskaber og Arbeidsdyr samt have Midler til at leve, indtil Jorden giver Afkastning. At besidde Midler til Anskaffelse af Redskaber, Udsæd, o. s. v. er vistnok ingen uomgjængelig Nødvendighed, idet det er almindeligt, at Landhandlerne (los almaceneros) forsyner Kolonisterne hermed paa Kredit. At denne Gjæld dog vil falde meget trykkende, vil forstaaes, naar man erindrer, at hele Kjøbesummen for Jorden skal være betalt inden 3 à 4 Aar, og at den er beheftet med en betydelig Rente. Under disse Omstændigheder kan et eneste uheldigt Aar medføre Tabet af den lille Kapital, hvormed Vedkommende begyndte, og reducere ham til en fattig Mand, der maa begynde forfra igjen, om han fremdeles har Kræfter og Mod.

Skal man med nogenlunde Tryghed kunne begynde, vil der udfordres en Kapital af mindst 5 à 6 000 Pesos Papir. For den, der med to tomme Hænder kommer hid, kræves derfor flere Aars haardt Arbeide, før han kan opnaa en selvstændig Farmers Stilling. Denne seige Udholdenhed, Fordringsløshed og Sparsommelighed, der maa til, har Italieneren vist sig at være i Besiddelse af, ja, der kan med megen Berettigelse siges, at kun Italieneren har eiet disse Egenskaber hernede. Særlig har den engelske vist sig at mangle dem. Han kan ikke finde sig i at sove i et Skur sammen med 10 à 12 andre Arbeidere, leve hele Aaret rundt paa ferskt Kjød og Maté. Han maa have The, Sukker, Kaffe, Brændevin og saa mange andre tilvandrede Bekvemmeligheder, som der kan skaffes paa Pampaen. Medens den italienske Arbeider bliver rig, forbliver den engelske lige fattig. Saaledes som det er gaaet den engelske Arbeider hernede, vilde det ogsaa meget nær gaa den norske. Han vilde have vanskeligt for at opgive sine Vaner med Hensyn til et civiliseret Livs Behageligheder.

Indvanderne viser ofte den Uforsigtighed at undlade at forvisse sig, om det Land, de kjøber, er frit for Panteheftelser. Naar Kjøberen efter i flere Aar at have strævet haardt endelig opnaar at betale det sidste Afdrag paa Kjøbesummen, opdager han først, at han er bleven bedragen, idet Sælgeren ikke formaar at give ham heftelsesfrit Adkomstdokument. Fuldt betrygget er desværre ikke Kjøberen, om han ogsaa viser den Forsigtighed at undersøge, om Jorden er pantsat, forinden han indlader sig paa Handelen. Kjøbekontrakten konstituerer nemlig ingen Ret i Eiendommen (tinglig Ret), men kun et Baand paa Sælgeren personlig (obligatorisk Ret). Eiendommen kan derfor til Fortrængsel for Kjøberen blive beheftet i Tiden mellem Kjøbekontraktens Afsluttelse og Kjøbesummens endelige Erlæggelse. Kjøberne skulde

derfor kun stole paa velrenomerede Kompagnier og Personer af utvivlsom Hæderlighed.

For den, der ikke ser sig istand til at købe Jord, er der en udstrakt Adgang til at leie.

En udbredt Form for Jordleie er følgende: Eieren forsyner Leieren med Arbejdsdyr og Redskaber, Sædekorn og undertiden ogsaa Underhold, indtil Indhøstningen er forbi. Som Godtgjørelse tilfalder i Almindelighed Eieren Halvparten af Høsten. Disse Brugere kaldes „medianeros“ d. e. Brugere à $\frac{1}{2}$.

Almindelig Forpagtning, hvor Leieafgiften bestaar i en bestemt Sum Penge pr. Aar, findes naturligvis ogsaa.

Om Jordleie findes detaillerede Oplysninger i en nedenfor indtagen Skrivelse fra en i Santa Fé bosat Farmer.

Omkostningerne ved Jordens Tilberedelse for de forskellige Sorter Vækster angives at være følgende: For Hvede: Pløining, Harvning, Saaning og Nedrulning koster fra 20 til 30 Pesos pr. „Cuadra“ (Ha. 1.7); for Mais: det samme; for Alfalfa: indtil 40 à 50 Pesos pr. „Cuadra“, ofte kun 30 Pesos.

Indhøstningsomkostningerne er for Hvede maaske 10 % af Høstens Værdi.

Den gennemsnitlige Afkastning er omtrent:

Hvede	800 à 1 200	Kg. pr. Hektar
Mais	1 500 à 2 000	” ” ”
Linfrø	700 à 800	” ” ”
Alfalfa	6 000 à 7 000	” ” ”

Gjennemsnitspriserne for Dyr er omtrent følgende: Trækheste 60 à 100 Pesos Papir; Arbejdsokser 90 à 120 Pesos Papir; Melkekjør 40 à 150 Pesos Papir efter Racen; almindelige Heste 30 til 50 Pesos Papir; indfødt Kvæg i engros Salg 10 à 12 Pesos Papir; Avlssvin 25 à 40 Pesos Papir; almindelige Svin 10 à 15 Pesos Papir.

Det har i det Foregaaende været fremhævet, hvilke gunstige Betingelser, en stor Del af Republiken har for Agerbrug. Der eksisterer dog Ulemper, der til sine Tider kan være følelige nok. Størst Skade gjør Græshopperne, der i mange Aar med visse Mellemlum har hærjet de nordlige Provindser. I de senere Aar har de vist sig ogsaa i den sydlige Del af Provindsen Buenos Aires. Heldigvis kommer de paa en Tid, da de ikke kan gjøre Hveden megen Skade. For Maisen kan de derimod være slemme, da de kommer, medens denne er ung og svag. Maisen vokser heller ikke op igjen, hvad Hveden ofte gjør. Flere Provindser har vedtaget Love, hvorved fælles Optræden mod Græshopperne er organiseret. Der er ogsaa bevilget store Summer til deres Ødelæggelse. I et tyndt befolket Land som Argentina er det dog vanskeligt at organisere en effektiv Modstand mod dem. Efter Manges Paastand gjør Græshopperne i det store og hele ikke saa særdeles megen Skade.

Et andet skadeligt Insekt er den saakaldte Isoca, der særlig angriber Linsæd umiddelbart efter Saaning. Den spiser da de bløde Dele af Kornet.

Af Sygdomme, der angriber Hveden, kjendes to Sorter: „el carbon“ (filletia, caries eller ureda fætida) og „el polvillo“. Den første var ukjendt indtil 1881, da den viste sig i Nærheden af Azul i Provindsen Buenos Aires, hvor man havde benyttet Frøkorn, der var indført fra Bordeaux. I de føl-

gende Aar gjorde Sygdommen hurtig Udbredelse og naaede lige til Rosario. Lidt efter lidt er den ved omhyggeligt Valg af Frøkorn forsvunden. „El polvillo“, der heldigvis ikke er meget hyppig, gjør hele Planten gul.

De klimatologiske Fænomener, der virker skadeligt, er af samme Art som, om end lempeligere end i de Forenede Stater: for regnfulde eller for tørre Aar, Frost og Hagl. Mod Frost og Hagel er der Adgang til at assurere Grøden.

Naar argentinsk Korn som Handelsvare undertiden opnaar mindre gode Priser, skyldes dette ikke altid indre daarlig Kvalitet paa Grund af slet Veir under Vækst- eller Modningsperioden, men skriver sig ofte fra manglende Hjælpemidler til at bevare det, efterat det er skaaret. Da den kornproducerende Region er træløs, har man kun sparsomt kunnet opføre Skure til dets Opbevaring. Indtil Tærskningen kan foregaa, ligger det derfor ude, udsat for Veir og Vind, ofte ikke engang dækket med Pressenninger. Ja, selv til det tærskede Korn har man undertiden ingen Magasinrum, men maa lade det ligge ude paa Marken i Sække, inden det kan blive afsendt med Jernbanen. Gode Maskiner og Redskaber mangler ogsaa ofte.

En anden Mangel er, at man oftest ikke har det tilstrækkelige Antal Arbejdsdyr til inden ret Tid at kunne fuldføre Indhøstningen. Dette gjælder især Begynderne. De, der kombinerer Kvægavl med Agerbrug, har i denne Henseende en stor Fordel. Undertiden kan man heller ikke faa den nødvendige Folkehjælp til Indhøstningen.

I de sidste 4 à 5 Aar har Farmerne havt en mægtig Støtte i den høje Guldpræmie. Medens Arbejdslønningerne og Jordpriserne har holdt sig i omtrent det samme Antal Papir Pesos ogsaa efter som før Papirpengenes Synken i Guldvardi, har Hvedepriserne selvfølgelig rettet sig efter de paa det europæiske Marked raadende Priser, d. v. s. Farmeren har for sine Produkter erholdt Betaling i Guld eller i Papir beregnet efter Dagens Guldpræmie, men har derimod bestridt sine væsentligste Udgifter og betalt sin Jord i den billige Papirmynt. Uden Guldpræmiens Bistand vilde Agerbruget visselig ikke have seet sidste 4 Aars enorme Udvikling. I Afsnittet om Arbejdslønnen skal Guldpræmien blive nærmere omhandlet.

Fra en i Sunchales i Provindsen Santa Fé bosat svensk Farmer har jeg modtaget en Beretning om Forholdene i denne Provinds. Da Vedkommende er mig bekendt som en nøgtern og hæderlig Mand, der har grundigt Kjendskab til de Forholde, hvorom han skriver, tør hans Meddelelser antages at være paalidelige. Beretningen har desuden været gennemgaaet af Mænd, der er nøie fortrolig med dette Land, uden at de har havt Noget at bemærke ved samme. Da den indeholder mange Ting af Interesse, hidsættes den derfor i sin Helhed.

„Sunchales ligger i Departementet Castellanos i den nord-vestlige Del af Provindsen Santa Fé nærvæd Grænsen af Provindsen Cordoba. Næstefters Rafaela indtager Stedet den første Plads i Departementet.

For 10 Aar siden var hele Departementet udyrket Land. Men samtidigt med Jernbanerne, hvoraf der er to, nemlig en Tertiærbane, Ferro-Carril de la Provincia, og den bredsporede Ferro-Carril Buenos Aires y Rosario, holdt ogsaa Kolonisterne sit Indtog, og Jordbruget har nu taget et saadant Opsving, at Departementet Castellanos for Tiden er det næstbetydeligste i Provindsen.

Hvede er det vigtigste Produkt; derefter kommer Linfrø, Alfalfa, Mais, Bønner, Poteter og Grønsager. Jorden passer særdeles godt for Avl af Hvede, der ogsaa er billigst og lettest at dyrke. I gode Aar, som f. Ex. iaar, giver den lige til 1 500 Kg. pr. Ha., men gennemsnitlig beregnes, at den giver 800 à 1 000 Kg. pr. Ha.

Linfrø giver samme Fold, men det vokser langsommere og er i det Hele kostbarere og mere resikabelt at dyrke.

Alfalfa dyrkes med godt Resultat. Et Alfalfa-Felt producerer uafbrudt i 10 Aar. Den kan slaaes 5—10 Gange om Aaret med 15—20 Tons tørt Hø pr. Ha.

Mais dyrkes ubetydeligt; Jorden er ikke saa vel skikket for denne; dertil kommer Mangel paa tilstrækkeligt Regn; men Maisens værste Fiende er Græshopperne. I de sidste 4 Aar har Departementet indført Mais. Græshopperne er ogsaa meget slemme for Poteter og Grønsager, af hvilken Grund der er dyrket meget lidet deraf i de senere Aar.

Rug og Byg dyrkes i ringe Grad og udelukkende til Grønfoder om Vinteren.

Græshopperne, som nu har hjemsøgt Provindsen i 5 Aar efter hinanden, og som kommer i saadanne Masser, at de paa én Dag kan ødelægge flere Kv. Kilometer Hvedeager, anretter dog kun ubetydelig Skade paa Hvede og Lin, naar der snart efter kommer Regn. Tvertimod er de ofte — saa underligt end det end lyder — en Velgjerning, da Hveden er altfor tyk. Men ifald det ikke regner paa lang Tid, anretter de Ødelæggelse som i Aaret 1892—93, da al Hvedeavl i Provindsens nordlige Del blev ødelagt formedelst Græshopperne, Tørke og Frostnætter. Derimod er Mais, Bønner, Poteter og Grønsager ødelagte, saasnt Græshopperne har rørt ved dem. Græshopperne kommer periodevis og formerer sig ganske utroligt, indtil en Sygdom gjør Ende paa dem. Saa kan man være kvit dem en 6—7 Aar. I Aaret 1893—94 var de tilstede i betydelig Mængde, men gjorde ingen Skade. Ligeledes iaar har de indfundet sig, men er ogsaa nu uskadelige, da de er syge.

Hvad der er til mere Skade end Græshopperne er langvarig Tørke, f. Ex. en lig den, som herskede i Provindsen Buenos Aires i Begyndelsen af dette Aar.

Hovednæringsveien er altsaa Agerbrug. Den eneste Industri af nogen Betydning er Mølleindustrien. Her i Sunchales findes 2 Dampmøller, i Ra-faela 5 Do.; endvidere findes en Mølle næsten ved hver Jernbanestation.

Af Haandværk er Snedker- og Smedefagene de vigtigste.

Jorden maa siges at være ganske billig nu som Følge af Guldagioen. Priserne paa Jord i de nye Kolonier varierer fra 25 til 40 Pesos pr. Ha., alt efter Jordens Beskaffenhed og Beliggenhed. Den afbetales paa 3 à 4 Aar med 10 % Rente. Paa disse Betingelser kan endnu kjøbes store Arealer. Derimod stiger Priserne, jo nærmere man kommer de tæt befolkede Steder. Ca. 4 à 5 Leguas (20 à 25 Km.) fra Sunchales betales 40 à 45 Pesos pr. Ha., medens Prisen i selve Kolonien Sunchales stigen til 100 Pesos pr. Ha.

Befolkningen udgjøres saagodtsom udelukkende af Italianere (Piemont-esere og Lombarder). Hertil kommer nogle Schweizere og nogle faa Tyskere. En Del Spaniere driver Handel eller et Haandværk, men Jordbrugere er Spanierne aldrig.

Næsten uden Undtagelse er Alle, der for 6 à 7 Aar siden, altsaa under Kolonisationens Begyndelse, købte Jord i og omkring Sunchales, velstaaende Folk. De Fleste begyndte uden Kapital, købte Jord paa de foran nævnte Betingelser, og nu eier disse Folk Jord, repræsenterende en Værdi af ikke under 10 000 à 15 000 Pesos, medens Flere eier Jord til 50 000 à 100 000 Pesos Værdi. Alle har begyndt som „Medianeros“. Denne Maade er endnu den almindelige, og det gaar saaledes til: Jordeieren lægger til opbrudt Jord med Vaaningshus, Kvægindehegning, Maskiner og Redskaber samt Sædekorn, hvorhos han betaler alt Smedearbejde. Medianeroen udfører alt Arbejde og holder sig selv Kost. Man beregner, at der ved én Mands Arbejde kan dyrkes 33 Ha.; der beregnes ogsaa én Plog til hver 33 Ha. Hvis en Mand har Familie med voksne Børn, tager han gjerne 33 Ha. for hver af dem, saa man har Exempel paa Familier, der dyrker 150 à 200 Ha. Af Avlingen erholder først Jordeieren Sædekornet tilbage. Resten deles ligt mellem Jordeier og Medianero. Hver især har at betale Udgifterne til Tærskning, Sække o. s. v. Bliver der Uaar og liden eller ingen Høst, har Medianeroen altsaa gjort Arbejdet for Ingenting, men slipper paa den anden Side at betale noget. I alle Tilfælde gaar Sædekornet først til Eierne. En Medianero er aldeles uafhængig og kan benytte sin Tid som han selv vil.

De større Jordeiere tager ikke gjerne Medianeros, men leier hellere sin Jord bort saaledes, at Leieren selv maa medbringe Alt: Dyr, Maskiner og Redskaber. Leien beregnes i dette Tilfælde procentvis af Avlingen. Den, der tager ny Jord, maa selv bryde den op, bygge Hus, gjøre Kvægindehegning og Brønd, der siden altid forbliver paa Stedet. Han betaler derfor kun 12 % af Avlingen. Siden betales 15 til 20 %, Eierne erholder sin Andel tærsket og i Sække.

Jeg tør trygt udtale, at saa store Fordele for en Jordbruger, som findes her, ei tilbyder sig noget andet Sted. Heller ikke bliver han andetsteds sin Herre paa kort Tid; thi Jorden er af saa god Beskaffenhed, at med lidt Arbejde og Omtanke producerer den omtrent alt muligt.

Ihvorvel Klimaet er saa varmt, at Hveden ikke trives 150 Km. længere mod Nord, taales det dog godt af Skandinaver. Ialfald har jeg ingen Ulemper havt af Varmen, endskjønt jeg arbejder haardt med Alfalfa den hele Dag under Solens Straaler. Og flere Landsmænd ligervis.

Hveden bringer for Tiden liden Fortjeneste, da Priserne er meget lave.

Tærskning betales med mindst \$ 1.00 og Sække med \$ 0.50 pr. 100 Kg.; dertil kommer Kosthold til Arbejdsfolk, Skat etc., tilsammen \$ 0.50 pr. 100 Kg.

Jorden sælges i Almindelighed i Koncessioner à 135 Ha. i de gamle og 100 Ha. i de nye Kolonier. Adskillige, især Folk med stor Familie, har indtil 8 Koncessioner, som de bruger uden Medianeros, og de slaar sig ganske godt igennem, selv om Hvedepriisen ikke naar op til \$ Papir 4.00 pr. 100 Kg.

Men det har nok sine Vanskeligheder for den, der har købt nyt Land, og som har at betale en Fjerdedel af Jordens Værdi hvert Aar med 10 % Rente, hvortil kommer Kjøb af Maskiner og Redskaber, der altid fordres i de første Aar.

Jernbanefragten er ikke saa dyr; den var under sidste Indhøstning og hele Aaret rundt \$ Papir 8.00 for 1 000 Kg. fra Sunchales til Rosario — 244 Km.

Man kan her dyrke Jorden meget letvindt; det er ofte en Feil at pløje meget; thi Sol og Regn kan gjøre Underværker paa yderst kort Tid. Det

hænder ofte, at der kun bliver Halm og intet Korn, hvor der er pløiet to Gange og der kommer meget Regn.

Næsten alle de Ploge, der benyttes, er tilvirkede i Kolonierne; ligeledes alle Kjærrer. Af Dobbeltpløge anvendes dog mest udenlandske, „Ransomes“. Høstemaskinerne er udelukkende nordamerikanske og Tærskemaskinerne engelske. Den Meiemaskine, der anvendes her, er den saakaldte „Espigadora“ og nær $\frac{3}{4}$ af al Hvede i Provindsen Santa Fé skjæres med denne Maskine, der er den mest økonomiske og hurtigste. Med denne Maskine er det muligt for 4 Mand og 2 Gutter eller Piger at hugge og lægge i Stak 6—8 Ha. med Hvede om Dagen og næsten uden andre Udgifter. Men Maskinen duer dog kun, hvor Klimatet er meget tørt og varmt: thi 20 Minutter efterat Hveden er skaaret, ligger den i Stak. Syd for Rosario anvendes ikke denne Maskine, men en Bindemaskine, „Atadora“.

Som Bevis paa, hvor raske Fremskridt Jordbrudet gjør, kan jeg nævne, at iaar er indkjøbt og fordetmeste ankomne omtrent 30 Tærskemaskiner, alle paa 10 Hestekræfter og hver Maskine koster 4 000 \$ Guld. Gjennemsnitlig tærsker hver Maskine 1 200—1 500 Tons under Indhøstningen. Vistnok er disse 30 Maskiner bestemte for de inden en Radius af 25 à 30 Km. om Sunchales liggende Kolonier.

Føden er forholdsvis ganske billig. Oksekjød koster 20 à 30 Centavos pr. Kg.; magert ferskt Svinekjød 40 Centavos pr. Kg. Brødet, som man selv bager, koster mindre end 10 Centavos pr. Kg.; kun det bedste Mel anvendes. Æg betales med 20—50 Centavos pr. Dusin, alt efter Aarstiden. Derimod kan man beregne Alt, som man maa købe hos Landhandleren mindst 15 % dyrere end i Buenos Aires. I Almindeiiighed kan man sige, at Maden er billig, god og rigelig.

Under Indhøstningen, som begynder i Midten af November, gaar Arbeidslønnen op til det 3- eller 4-dobbelte; thi næsten hver eneste Farmer trænger én eller to Arbeidsfolk, og mangen Medianero behøver det ogsaa. Under sidste Høst erholdt en Arbeider fra 80 til 200 Pesos Papir for hele Indhøstningstiden (Arbeidsfolk leies for Aanneu). Indhøstningen varer gjennemsnitlig 1 Maaned (fra 20 til 40 Dage). Iaar gaar Priserne antagelig endnu høiere. De, der betales mindst, er Folk fra Provindsen Santiago del Estero, der, naar de første Gang kommer, aldrig har haft en Høgaffel i sin Haand. De, der er flinke til at gjøre sit Arbeide, faar 120 Pesos og de, der er dygtige til at gjøre Stak, faar op til 200 Pesos og er meget eftersøgte.

Strax Indhøstningen er over, tager Tærskningen sin Begyndelse. Da er det endnu vanskeligere at faa Arbeidsfolk. Sidste Høst stod mange Maskiner stille en hel Uge af Mangel paa Folk. Iaar bliver det nok endnu værre, og hvis Høsten bliver god, vil utvivlsomt flere Tærskemaskiner komme til at staa; thi der er solgt omtrent 1 000 af disse Maskiner, hvoraf den største Del gaar til Provindsen Santa Fé. Til hver Maskine behøves 18—20 Mand; altsaa tiltrænges idethele 20 000 flere Arbeidsfolk iaar end ifjor og man kan sikkert antage, at saa mange flere ikke vil komme gennem Emigrationen.

Under forrige Tærskning begyndte Lønnen med 100—110 Pesos pr. Maaned og gik for almindelige Arbeidsfolk op til 150 Pesos. Ilæggerne betales sædvanlig med 100 Pesos pr. Maaned, hvorhos de faar 1 à 2 Centavos for hver Quintal Korn (Kg. 45.93); Maskinisten kan godt tjene sine 800 til 1 400 Pesos i de 3 Maaneder, Tærskningen paagaar. Man har ofte Exempel paa, at en Arbeidsmand har en Fortjeneste af 600 Pesos netto for Indhøst-

ning og Tærskning. Ved mange Maskiner har Arbeidsfolkene Tærskningen paa Kontrakt, og da kan Fortjenesten gaa op til 200 Pesos pr. Maaned for hver; men dette afhænger helt og holdent af, hvormange Fold, Hveden giver; thi paa sine Steder tærskes 400 Quintaler og paa andre Steder kun 200 Quintaler pr. Dag. Iaar bliver Lønningen næppe lavere end 150 Pesos pr. Maaned for almindelige Arbeidsfolk; men det beror paa Høsten.

Maden under Indhøstningen og Tærskningen er af bedste Sort og dertil gives Brændevin og Vin extra.

Arbeidet ved Tærskemaskinerne er det haardeste af alt Arbeide som Følge af Varmen og den lange Arbeidstid, der begynder før Solens Opgang og varer til længe efter dens Nedgang. Der er kun faa Folk, der holder ud hele Tiden.

Naar Tærskningen er slut, er det ogsaa forbi med den gode Tid for Arbeidsfolkene. De arbeider nu for Pesos 2.00 à 2.50 pr. Dag eller Pesos 40 à 50 pr. Maaned indtil Juli Maaned, da Pløiningen er over. Derefter og indtil Indhøstningen er det ofte en haard Tid og vanskeligt at faa Arbeide. I Vinter tilbød Mange sig at arbeide for Pesos 20 og derunder pr. Maaned og dog kunde Flere ikke erholde Arbeide.

Der er mange Arbeidsfolk, der efter endt Tærskning reiser sydover, hvor de fortsætter med Maishøsten og paa denne Maade har god Fortjeneste.

Jeg betaler for Arbeidet med Alfalfaen, som ikke er saa tungt, mindre; sidste Høst Pesos 80.00 pr. Maaned eller Pesos 3.00 pr. Dag. De bedste af Arbeiderne engagerede jeg for hele Aaret med en Løn af Pesos 80.00 maanedlig i Indhøstningstiden og Pesos 40.00 maanedlig i Resten af Aaret.

Jeg har ogsaa en Familie i Huset, bestaaende af Faderen, 2 voksne Sønner og Moderen. Deres Løn er 1 600 Pesos pr. Aar samt Halvparten af en Koncession Linager. Linet kan meget godt give over 1 000 Pesos, men ogsaa Ingenting. Dertil har de Kost og Logi.

Af Fruentimmer findes her meget faa. Hvad de kunde fortjene er ikke godt at sige. Tjenestepiger findes nemlig ikke her, og til Kokke anvendes kun Mandfolk af den simple Grund, at der hersker Mangel paa Fruentimmer. Jeg tror dog sikkerlig, at et dygtigt Fruentimmer, som kan Madlavning, maa kunne faa 30—40 Pesos pr. Maaned hele Aaret rundt. En Kok, som kun kan lave „puchero“ (d. e. Kjødsuppe med kogt Kjød, Kaal og Poteter) faar under Høstetiden samme Løn som Arbeidsfolkene, Pesos 100 à 120 pr. Maaned og Resten af Aaret Pesos 30 à 40 pr. Maaned.

Ved Møllebrugene i Sunchales betales Arbeidsfolkene med 70 Pesos pr. Maaned hele Aaret igjennem, men de maa selv holde sig Kost og Bolig.

De, som læsser Hvede paa Jernbanevognene, betales pr. Sæk; deres Fortjeneste varierer fra 6 til 10 Pesos pr. Dag under et Tidsrum af 4 til 6 Maaneder; Resten af Aaret betales de mindre.

Murerhaandlangere har 2 à 3 Pesos pr. Dag efter Aarstiden og paa egen Kost.

Arbeidere, der reparerer Jernbanelinien har kun Pesos 1.40 à 1.70 pr. Dag paa egen Kost. Arbeidet udføres væsentlig om Vinteren.

Som Regel faar man i Indhøstningstiden ingen Arbeider under 4 à 5 Pesos pr. Dag, hvis det kun er for nogle Dage.

Smede og Snedkere er der her faa af, deres Fortjeneste er 3 à 4 Pesos pr. Dag eller 70 à 90 Pesos pr. Maaned; de maa næsten altid holde sig selv Kosten. Somoftest slaar en Smed og en Snedker sig sammen og sætter op Værksted, som de driver uden Svende. Mange Smede og Snedkere arbejder under Høstetiden ved Tærskemaskinerne.

Maskinister og gode Maskinarbejdere er meget søgte; de kan fortjene mange Penge ved at reparere Maskiner.

Arbejdsfolk, der arbejder ude paa Landet, faar Kost og Logi, men maa altid selv medbringe Seng.

Ved Jernbanestationerne og i de bymæssigt bebyggede Flækker maa de i Regelen holde sig selv Mad og bo i Logihuse, hvor Betalingen er 25 à 30 Pesos pr. Maaned.

Det er i Regelen vanskeligt at faa gode Arbejdsfolk eller Haandværkere, da alle arbejdsomme Folk foretrækker at blive sin egen Herre, købe Jord eller sætte op et Værksted. Er de udholdende og arbejder med god Villie, slaar de sig Alle igjennem, ihvorvel der ogsaa er store Vanskeligheder at kæmpe med. Kredit faar de hos Landhandleren, naar de kun er lidt kjendte.

Farmerne anvender i Regelen ingen Arbejdsfolk udenfor Indhøstningstiden og af og til under Saatiden. De foretrækker hellere at have Medianeros.

Sunchales, den 25 September 1894.“

VII. Arbejdslønnen og Efterspørgselen efter Arbejdskræfter.

I sin Aarsrapport for 1892 udtaler Generalkonsul S. A. Christophersen om Arbejdslønnen:

„I tidligere Aar blev Arbejde af ethvert Slags overordentlig 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 saavel som alt andet betales i Papirpenge (naar Guldbetaling ikke udtrykkeligt 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 hjemme hørende Arbejdere 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 Arbejdere derimod, der vilde omsætte i Guld sin i Papir opsparde Fortjeneste, var Forholdet anderledes.“

Det springende Punkt i foranstaaende Fremstilling er, at Guldpremien over overvældende Indflydelse paa Arbejdsklassens Stilling. Næsten alle indenlandske Omsætninger foregaar i Landets uindløselige Papirpenge. Da der af disse efterhaanden er emitteret det Mangedobbelte af, hvad Landet har Behov for, har de ikke kunnet holde sig i det paalydende Værdiforhold til Guld. Medens i 1884 en Pesos Papir var lig en Peso Guld, maa der nu ca. 3 Pesos 60 Centavos Papir til for at ekvivalere 1 Peso Guld.

Man skulde have troet, at eftersom Papirpengene faldt i Værdi, var Priserne saavel paa menneskeligt Arbeide som Jord o. s. v. stegne i Papirpesos i samme Forhold, saaledes at Guldagioen ingen Virkning fik paa de virkelige Priser. Saa har imidlertid ikke været Tilfældet for andre Ting end Import- og tildels Export-Gjenstande. Da Importøren maa betale disse Ting i Guld efter Verdensmarkedets Priser, maa han selvfølgelig ogsaa beregne Kalkulationsprisen i Guld. Disse Gjenstandes Salgspris i Papir vil saa forandre sig, eftersom Papirets Værdi stiger eller falder, idet Kjøbmanden altid maa erholde det Beløb i Papir, der i Guldværdi modsvares Indkjøbspris, Omkostninger og Fortjeneste. Ogsaa Produkter, der er Gjenstand for Export, har i nogen Grad sin Grundpris i Guld, forsaavidt som Producenten selvfølgelig ikke sælger sine Varer her til en Pris, der giver ham mindre Guld, end han kan faa ved at exportere dem.

I andre Tilfælde end de nævnte er Priserne, noterede i Papir, i betydelig Grad uafhængige af Guldpræmien. En Arbejder, Haandværker, Ingeniør o. s. v. erholder ikke stort flere Pesos Papir pr. Maaned nu, da 1 Peso Papir er værd kun 1 Krone, end han erholdt, da 1 Peso Papir var mere værd end 3 Kroner.

Paa samme Tid, som den voksende Guldpræmie har været til stor Fordel for Arbeidsgiveren — særlig Agerbrugerne og flere Klasser Industridrivende —, har den været til Skade for den, der arbejder for Løn. For den indfødte Arbejder og idethele for dem, der agter at forblive her i Landet, har det havt forholdsvis mindre at betyde, hvad deres Fortjeneste svarede til i Guld. Husleien er forbleven den samme som før; Priserne paa Huse, Tomter og Jord er heller ikke stegne. Af importerede Sager bruger den almindelige Landarbejder ikke meget. Folk med større Fordringer til Livet, som benytter importerede Tøier til sine Klæder, drikker Kaffe og The og forøvrigt ikke uden Savn kan undvære den Uttallighed af Ting, der betinger den daglige Komfort, har derimod alle, de være Indfødte eller Fremmede, faaet føle Virkningerne af Papirpengenes Depreciation. Værst er Forholdet for den, der ønsker at vende hjem med sine opsparede Midler. Naar han skal omsætte sit Papir til Guld, forsvinder Pengene saaatsige mellem Fingrene.

Den gennemsnitlige Værdi i Guld af 1 Peso Papir i de sidste 10 Aar har været:

Aar.	Peso Guld.	Kroner.
1884 . . .	1.00	3.60
1885 . . .	0.74	2.66
1886 . . .	0.72	2.59
1887 . . .	0.74	2.66
1888 . . .	0.68	2.45
1889 . . .	0.51	1.84
1890 . . .	0.40	1.44
1891 . . .	0.25	0.90
1892 . . .	0.30	1.08
1893 . . .	0.31	1.12

Som man ser har Papirpengene i Løbet af 10 Aar tabt $\frac{2}{3}$ à $\frac{3}{4}$ af sin Guldværdi, hvad der i denne Forbindelse vil sige det samme, som at Arbeidslønnen alene formedelst Guldpræmien vilde være sunken til en Trediepart à en Fjerdepart, om den ikke samtidig var tiltaget noget — om end ubetydeligt — i Papirpesos.

Skjønt Guldpræmien har en saadan afgjørende Betydning med Hensyn til Arbeidslønnens virkelige Størrelse, ser man dog, at den kun i Forbigaaende omtales i de Brochurer om Landet som Immigrationsfelt, der spredtes allevegne. I Opgaverne over Lønningerne anføres kun saa og saa mange Pesos uden Angivelse af, om det er Guld- eller Papir-Pesos. Heraf tør mange være blevne skuffede, idet de ikke har havt noget Kjendskab til Værdiforskjellen mellem Papir og Guldpenge. Til Misforstaaelsen kan ogsaa have bidraget, at i de Lister over fremmede Penges Værdi i Kroner, der er indtagne i Almanaker, Skoleregnebøger o. s. v. findes kun opført Værdien af en Peso Guld. At Landets almindelige Penge er en ganske anden Sort Peso med en mindre og skiftende Værdi, omtales ikke med et Ord. Forat man skal have nogen Røde paa, hvilken Løn, der virkelig bydes, maa man forvisse sig om, hvilken Guldpræmie, der noteres. Selv om man ogsaa viser denne Forsigtighed, vil man ikke med Bestemthed vide, hvad man vil kunne gjøre Regning paa at tjene, da Guldpræmien undergaar voldsomme Svingninger. I indeværende Aar har den saaledes bevæget sig mellem 207 og 332 %.

Foruden Løn erholder Jordbrugsarbeiderne i Almindelighed Kost. Undertiden faar de ikke denne tillavet, men et vist Kvantum ferskt Kjød, Mais, Yerba o. s. v. pr. Dag. Desuden faar Landarbeiderne Bolig. Som oftest indskrænker dog denne sig til et Skur eller en Jordhytte, hvor en Flerhed af Arbeidere maa sove i samme Rum. I et Land, hvor Farmerne af Mangel paa Byggematerialier maa undvære Hus til Beskyttelse af sin Kornavling, kan man ikke vente at finde ordentlige Boliger for Arbeiderne. Dette er en af de Ulemper, der vil føles sterkt af en Skandinaver med Familie.

Om Omfanget af Efterspørgselen og Tilbudet af Arbeide i 1893 i Arbeidsbureauet i Buenos Aires hidsættes nedenstaaende Opgave:

	Efterspørgsel	Tilbud
Agerbrugsarbeidere	538	115
— Familier	83	19
Murere	20	7
Sagarbeidere	18	2
Slibere	3	2
Knappemagere	1	1
Hestepassere	9	4
Snedkere	156	64
Kokkepiger	58	8
Laasesmede	7	1
Sygepleiere	3	3
Fyrbødere	2	2
Smede	46	4
Blikkenslagere	17	7
Dagarbeidere	2 729	715
Gartnere	7	3
Skopudsere	5	5
Møbelsnedkere	52	2
Mekanikere	1	1
Gitte Folk	119	42
Maskinister	1	1
Børn	16	5

Overført		
Bagere	8	3
Malere	12	4
Tjenere	398	21
Dreiere	23	3
Glasarbeidere	4	2
Skomagere	63	12
Desuden rekvireret 307 Arbeidere, henhørende til 39 forskj. Fag, hvor intet Tilbud har fundet Sted		
	307	—
Saldo		3 648
4 706		4 706

Efterspørgselen efter Arbeidere har i Arbeidsbureauet i 1893 altsaa oversteg Tilbudet med 3 648 Rekvisitioner, der ikke har kunnet effektueres af Mangel paa Emigranter. Ogsaa i indeværende Aar har Efterspørgselen efter Arbeidere langt oversteg Tilbudet. Arbejderbureauet virker i Forbindelse med Emigranthotellet under Generaldepartementet for Indvandringen. Det yder i Regelen sin Bistand kun til netop ankomne Indvandrere, der ved sin Ankomst har erklæret at ville nyde godt af Indvandrerens Privilegier og som er i Besiddelse af fornødne Legitimationspapirer. Indfødte Arbeidere befatter Bureauet sig aldeles ikke med og kun undtagelsesvis med Emigranter, der allerede har været her nogen Tid.

Af Listen vil bemærkes, at foruden Dagarbeidere og Agerbrugsarbeidere er flere Slags Haandværkere meget efterspurgt, saaledes Snedkere, Murere, Smede og Skomagere. Lønningerne endog desuagtet lave.

I de første 10 Maaneder af 1894 har de gennemsnitlige Lønnings-satser i Provindsen Buenos Aires været følgende:

	§ Papir	Modsvarende Beløb i Kroner, omregnet efter laveste og højeste Guldpræmie i 1893, 207 og 332 %.
		Mellem Kroner
Mayordomo (Bestyrer af Estancia)	70.00 pr. Md.	58.00 og 82.00
Capataz (Arbeidsformand)	40.00 - —	33.00 - 47.00
Øvede Jordbrugsarbeidere	30.00 - —	25.00 - 35.00
Kokke	35.00 - —	29.00 - 41.00
Kokkepiger	25.00 - —	21.00 - 29.00
Ægtepar	55.00 - —	46.00 - 64.00
Smede	65.00 - —	54.00 - 76.00
Snedker & Tømmermand	2.25 - Dag	1.87 - 2.56
Murere	2.50 - —	2.07 - 2.93
Dagarbeidere	2.00 - —	1.66 - 2.34

Foruden den kontante Løn er ogsaa som oftest givet Kost og Logi. Af Priser paa Livsfornødenheder hidsættes følgende, der var gangbare paa Stedet Lezama i September d. A.: Yerba maté § Papir 0.85 pr. Kg.; Brød 0.25 pr. Kg.; Sukker 0.90 pr. Kg.; Salt 0.10 pr. Kg.; Ris 0.45 pr. Kg.; Hvemel 0.25 pr. Kg.; Fideos 0.50 pr. Kg.; 1 slagtet Faar § Papir 3.50.

Som tidligere bemærket, er Provindsen Buenos Aires væsentlig en kvæg-producerende Provinds, om end Agerbruget i de senere Aar har taget stort Opsving. Til Kvægskjøtselen anvendes kun faa Europæere. Til dette Arbejde er den Indfødte baade dueligere og billigere.

Provindsen Buenos Aires optager ca. 15 % af Indvandringen.

I Provindsen Santa Fé har indeværende Aars Lønninger gennemsnitlig været:

	\$ Papir	Modsvarende Beløb i Kroner, omregnet efter Aarets laveste og høieste Guldpræmie, 207 og 332 %.	
		Mellem Kroner	
Jordbrugsarbeidere	30.00 pr. Md.	25.00	og 35.00
Murere	2.75 - Dag	2.28	- 3.22
Snedkere	3.00 - —	2.49	- 3.51
Smede	2.75 - —	2.28	- 3.22
Gartnere	40.00 - Md.	33.00	- 47.00
Tjenestepiger	20.00 - —	16.60	- 23.40
Dagarbeidere	1.65 - Dag	1.37	- 1.93

Foruden den kontante Løn gives ogsaa i Almindelighed Kost og Logi. Haandværkere som Murere, Snedkere og Smede maa dog holde sig selv Kosten.

Opgave over Priser paa Fødemidler og andre Fornødenheder findes i den foran indtagne Beretning fra en Farmer i Sunchales.

For Provindsen Córdoba opgives nedenstaaende gennemsnitlige Lønninger:

	\$ Papir	Modsvarende Beløb i Kroner, omregnet efter Aarets laveste og høieste Guldpræmie, 207 og 332 %.	
		Mellem Kroner	
Jordbrugsarbeidere	25.00 pr. Md.	21.00	og 29.00
Murere	2.00 - Dag	1.66	- 2.34
Snedkere	3.00 - —	2.49	- 3.51
Gartnere	45.00 - Md.	37.50	- 52.50
Dagarbeidere	20.00 - —	16.60	- 23.40
Tjenestepiger	20.00 - —	16.60	- 23.40

Ogsaa i Provindsen Córdoba erholder de Arbeidere, der ikke er Haandværkere, Kost og Logi.

I Hovedstaden har været betalt følgende Arbeidspriser:

	\$ Papir	Modsvarende Beløb i Kroner, omregnet efter Aarets laveste og høieste Guldpræmie, 207 og 332 %.	
		Mellem Kroner	
Tjenere	40.00 pr. Md.	33.00 og	47.00
Tjenestepiger	30.00 - —	25.00 -	35.00
Kokkepiger	40.00 - —	33.00 -	47.00
Sypiger	1.75 - Dag	1.45 -	2.05
Snedkere	3.50 - —	2.90 -	4.10
Smede	3.25 - —	2.70 -	3.80
Murere	3.50 - —	2.90 -	4.10
Gartnere	40.00 - Md.	33.00 -	47.00
Dagarbejdere	1.50 - Dag	1.25 -	1.75

Foruden Lønnen erholder Tjenere, Tjenestepiger og Kokke som oftest saavel Logi som Kost. I mange Tilfælde maa dog Tjenere paa egen Bekostning leie sig Soveværelse. Dette medfører et ikke ringe Udlæg, selv om Flere leier et Værelse tilsammen, hvad der er almindeligt.

En Arbeidsmands Værelse koster fra 12 til 18 Pesos Papir i Centrum af Byen og 7 à 9 Pesos Papir i Udkanterne. De fattigere Klasser i Buenos Aires lever som Regel i Logihuse, kaldet „Conventillos“. Paa Grund af den Sammenhobning af Mennesker og den Urenslighed, der finder Sted, hersker der megen Sygdom i disse Conventillos. Under Gulfeberepidemien i 1871 og Koleræpidemien i 1886 var det der, at Sygdommens Herjing var størst. Intet er bleven gjort for at forbedre Arbeidsklassens Boliger, skjønt de er saa elendige, at de indeslutter Fare for den offentlige Sundhed.

Priserne paa Arbeidsfolks væsentlige Fødemidler er i Buenos Aires for Tiden omtrent følgende:

Brød . . .	Pesos Papir	0.20	pr. Kg.
Kjød, af Okse	„	0.15 à 0.35	„
— „ Faar	„	3.00 à 4.00	„ Skrot.
Sukker	„	0.60	„ Kg.
Hvedemel	„	0.20	„
Ris	„	0.45	„
Maccaroni	„	0.25	„
Salt	„	0.10	„
Yerba maté	„	0.90	„

Hvad Klæder angaar, saa er disse indtil 50 % dyrere end hjemme.

De i det Forangaaende meddelte Arbeidspriser er de midlere, tagne for et Tidsrum af 10 Maaneder og for større Landomraader. Som paa den ene Side Arbeidspriserne til enkelte Tider og Steder har været lavere end de opførte, har de ogsaa paa den anden Side været meget, ja betydeligt højere. I Indhøstningstiden kan de saaledes stige til det Flerdobbelte af, hvad der til andre Tider af Aaret betales.

VIII. Resumé og yderligere Bemærkninger med Hensyn til Udvandring hertil fra Norden.

Som anført stiller Landets Klima, naar undtages den nordlige og nordvestlige Del, sig ikke hindrende for Nordboerne, om det end i den centrale Del er noget varmt og enerverende i Længden.

Det, der mest forulemper den netop ankomne Nordbo, er den gennemgribende Kostforandring. Ferskt Kjød, væsentlig Faarekjød, er den hovedsagelige Næring. Ligetil for faa Aar tilbage var Brød en Luxusartikel paa Landet og der spises fremdeles mindre Brød og Melspiser end Kjød. Istedfor Kaffe benyttes paa de fleste Steder Yerba maté, der afgiver en sund Drik. Bønner, Mais og Grønsager anvendes over hele Landet. Poteter benyttes i mindre Udstrækning.

Man skulde ikke tro, at det skulde falde vanskeligt at finde sig tilfreds med en saadan Kost, der er sund og nærende og passer for Landets Klima. Saa har dog vist sig ikke altid at være Tilfældet. Gode Erfaringer i denne Henseende har man fra nogle Guldgruber i Provindsen Córdoba, hvortil der i 1890 var kontraheret ca. 90 svenske Arbeidere, tildels med Familie. Arbeiderne havde imidlertid ikke været længe ved Gruberne, før der fra nogle af dem fremkom Klager, at de blev daarligt behandlede. Da der ogsaa i den svenske Presse indtoges haarreisende Skildringer af den Mis-handling, der overgik Arbeiderne, blev efter Ansøgning af et Par af deres Forældre Undersøgelse om Forholdene anstillet paa Stedet af daværende Vicekonsul J. M. Bolstad. I sin Rapport udtaler Herr Bolstad: „Klagerne gik næsten alle ud paa et og det samme, at de (Arbeiderne) ikke trivedes, fordi Stedet var for ensomt, fordi Næringsmidlerne ikke var som hjemme, — — —.“ Af de Forklaringer, der blev optagne hos de Misfornøiede, fremgaar, at Arbeidstiden og Kosten var saadan: Kl. 6 om Morgen stod Arbeiderne op, erholdt da en Kop Kaffe med 2 Brød, der skulde vare for Dagen. Kl. 7 begyndte da Arbeidet og holdt saa paa til Kl. 11½ Fm., da de havde halvanden Time til Frokost. Denne bestod af Suppe, kogt paa Kjød og Mais, afvekslende med Risengryn og Bønner, og dertil Kjødet med Maisen, Risengrynene eller Bønnerne. Arbeidet fortsættes fra Kl. 1 til Kl. 5½, da Middag, bestaaende af samme Slags Mad som Frokosten, indtages. Efter Middagen havde Arbeiderne fri. De erkjendte, at de fik tilstrækkelige Rationer, og at Maden var god og nærende; men de kunde ikke trives med den, da den ikke var som hjemme, ikke havde Krydderier og manglede Variation i Tillavningen. De klagede ogsaa over, at de ikke fik Fisk og Sild. Nogen fysiske Ulemper forvoldte den nye Kost dem ikke, naar undtages den første Tid. Den almindelige Mening var, at en Arbeider i Sverige lever bedre end en Arbeider her. Ogsaa det ensomme Liv havde en deprimerende Indflydelse.

Paa Grund af Ubehageligheder, de skaffede Værkets Direktør, blev de givne Adgang til at blive løst fra sine Kontrakter. Flere af dem reiste senere til Nordamerika, hvor de ventede at finde Forholde, der svarede mere til deres Fordringer.

Efter de nøiagtige og grundige Undersøgelser, der af Herr Bolstad blev foretagne, har jeg faaet den Overbevisning, at disse Arbeidere ikke levede under ugunstigere Forholde end Arbeidere ellers her i Landet. Vistnok var Stedet noget afsidesliggende og Livet der ensformigt. Men Ensformighed er ikke andet end hvad den, der udvander hertil, maa være forberedt paa

at finde sig i. Paa de endeløse Sletter, hvor der intet Hvilepunkt er for Øiet, og hvor Befolkningen er sparsom og spredt, vil den Fremmede føle Ensomhedens og Forladthedens knugende Tyngde.

I de Provindser, hvortil der for Tiden foregaar og kan foregaa nogen større Indvandring, vil en Nordmand ikke finde en Natur, der har nogen Lighed med den, han er opvokset i. Skov og Li, Bakke og Fjeld maa han give Afkald paa. Han vil Intet finde, der minder om Fædrelandet.

Hvorvidt disse Hensyn vil være af den Betydning, at de bør afholde en Mand fra at forsøge at bygge sit nye Hjem paa et saadant Sted, er en Sag, der vil afhænge af Vedkommendes Personlighed og af Omstændighederne i det enkelte Tilfælde.

Af stor Betydning for Indvandrerer er den Grad af relegiøs Tolerance, der hersker i vedkommende Land. Hvad angaar Argentina i denne Henseende, saa hjemler Lovene den mest udstrakte Tros- og Kulturfrihed. Det maa imidlertid erindres, at Landets offentlige Religion er den katholske, og at kun et Faatal af Indbyggerne er Protestanter. Den norske Indvandrer maatte derfor med Hensyn til Kirker, Prester o. s. v. staa fuldstændig uden Støtte og vilde maatte undvære samme, saafremt Landsmænd ikke i større Antal settlede paa samme Sted. En protestantisk Farmer blandt lutter Katoliker kan mangen Gang være uheldigt stillet. Det har saaledes hændt, at protestantiske Kolonister, der har været stillede i Nød, er blevne nægtede al Hjælp af sine Naboer blot for sin Tros Skyld.

Hvad Skolevæsenet angaar, saa er Folkeskolerne i Byerne godt organiserede. Paa Landet er det derimod slet beventt, væsentlig paa Grund af den kroniske finantielle Krise, der har medført talrige Skolers Nedlæggelse af Mangel paa Midler til at lønne Lærerne med. De tynde og spredte Befolkningsforholde vanskeliggjør selvfølgelig i høi Grad et ordnet Landsskolevæsen. Nogen Statistik over dem, der ikke kan læse eller skrive findes ikke, men er Tallet visselig meget stort.

I den europæiske Presse ser man ofte fremhævet de Hindringer, de hyppige Revolutioner lægger for en jævn og rolig Udvikling af Landets Hjælpekilder. Om end Revolutionerne ikke kan frakjendes Betydning med Hensyn til Landets økonomiske Liv, saa er dog den Indflydelse, man til lægger dem, ofte meget overdrevet. Hvad der gaar under Navn af Revolution er mangen Gang ikke andet end forholdsvis uskyldige Valgopløb. Desuden er Revolutionerne omtrent altid kun provintielle. Man maa erindre, at Argentina er en Konføderativ-Republik, bestaaende af 14 autonome Stater, her kaldet „provincias“. Som oftest er Revolutionen begrændset til en enkelt Provinds, hvor den er rettet mod dennes Regjering. I det øvrige Land er der fuldkommen Ro. Revolutioner, der er rettede mod Republikens Regjering og derfor berører det hele Land, hører til de store Sjældenheder. De Fremmede, der ønsker at staa udenfor Politik og Revolutioner, har i denne Henseende sin fri Vilje. Ingen Indvandret bliver nemlig mod sin Vilje Borger af Argentina og saalænge han ikke har taget Statsborgerskab er han fri for al Militærtjeneste.

Til Bedømmelse af, hvorvidt det for Arbeidsfortjenestens Skyld vil lønne sig at udvandre hertil for Tiden, vil det Fornødne fremgaa af foregaaende Afsnit. Af de deri meddelte Oplysninger vil erfares, at kun for enkelte Beskæftigelser er Fortjenesten større her end hjemme; i mange Tilfælde er den endog mindre. Man skal imidlertid vel betænke sig, før man for en

kun ubetydelig større Fortjenestes Skyld begiver sig til et fremmed Land, hvor der kun findes faa Landsmænd, og hvor man derfor i Tilfælde af Sygdom eller andet Uheld kan blive udsat for den største Nød. Særlig skulde man ikke uden de mest tvingende Omstændigheder reise herved uden at besidde Midler til den første Tids Ophold. Ubekjendt med Landets Sprog og Forholde kan man ikke vente at finde Arbeide samme Dag, man sætter sin Fod paa Bryggen. Dette gjælder først og fremst Folk med teknisk eller kommerciel Uddannelse, idet disse under de nuværende Forholde kan risikere selv efter flere Maaneders Søgen ikke at finde nogen Beskæftigelse, der passer for deres Uddannelse. Daarligst Udsigter har Handelscommis'erne, idet Argentinerne med Held har optaget Konkurrancen paa dette Felt. En Kontorist eller Butikbetjent maa selvfølgelig være Landets Sprog, Spansk, mægtig. For at han skal kunne gjøre sig Haab om en Post med nogenlunde Aflønning, maa han ogsaa besidde et eller to andre af Europas Hovedsprog. Handelskommis'er lønnes med fra 60 til 250 à 300 Pesos Papir maanedlig; den almindeligste Løn turde dreie sig om 80 à 150 Pesos Papir pr. Maaned.

Tidligere fandt Landmaalere, Ingeniører og Architekter med Lethed fordelagtig Beskæftigelse hernede. Ved Udbruddet af den økonomiske Krise blev dette anderledes. Talrige duelige Mænd kom ud af Stilling; Mange forlod Landet, en Del begyndte med saaatsige hvadsomhelst i Paavente af Tidernes Forandring. For Landmaalere og Ingeniører er det fremdeles daarligt; for Architekter noget bedre.

Forat kunne foretage judicielle Landmaalinger eller Maalinger for det Offentlige, maa man have underkastet sig en speciel Landmaalerexamen. For Udlændinge skal denne Examen ikke være saa ganske let at erholde.

Læger maa i Henhold til nyt Reglement af 1894 underkaste sig fornyet Examen i samtlige Discipliner. Da hertil vil medgaa et Tidsrum af et Par Aar, vil fremmede Læger fra nu af faktisk være udestængte fra Republiken, hvad der ogsaa var de nye Bestemmelser Hensigt.

Det er ikke blot de fremmede Læger, der ikke er velseede af Argentinerne. Enhver, der arbeider mere med Hoved end med Haand, ønskes helst borte, naar han paa nogen Maade kan undværes. Det er kun den europæiske Muskelkraft, der er nødvendig for at forlene deres Jord Værdi, der eftertrages. Dette er jo ogsaa fuldt forstaaeligt, om det end tør være tvilsomt, om det er til dette Lands og dets Folks sande Gavn at gjøre Veien trang for de Fremmede, der er i Besiddelse af Kundskaber og Danelse.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

. Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1894 m. M.,

No. 15. udgivet ved Departementet for det Indre.

1895.

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

Lübeck II.*)

Aarsberetning dateret 21 September 1895.

Hermed meddeles følgende Opgaver over Handels- og Søfartsforholdene
i **Kiel**:

Fra Norge ankom af Seilskibe: 1894, 16 dr. 3 746 Kbm., 1893, 9, 1 289
Kbm., 1892, 2, 251 Kbm.

Af Dampskibe 1894 1, 851 Kbm.

Til Norge afgik af Seilskibe 1894, 8, 4 758 Kbm., 1893 7, 2 590 Kbm.,
1892 8. 1 687 Kbm.

Af Dampskibe 1894, 5, 8 373 Kbm., 1893, 1 017 688 Kbm., 1892,
10 963 Kbm.

Til den ved Aaen Swentines Udløb i Kielerbugt liggende By Neumühlen
med den største Vand- og Dampmølle paa det europæiske Fastland, der har
egen Toldstation og saaledes ikke hører under Vicekonsulatet i Kiel, ankom
fra Norge 1 Dampskib dr. 584 Kbm. og afgik dertil 4 Seilskibe dr. 501 Kbm.
og 31 Dampskibe dr. 22 327 Kbm.

Trafiken med Norge viser for Importen en ikke ringe Tilvext, der op-
gives i metr. Ton som følger:

Indkommende	1892 136	1893 668	1894 2 497
Udgaaende	125	170	10
	261	838	2 507

I hele Søfarten paa Kiel deltog Dampskibe med 51 pCt. af Skibenes
Antal, 87 pCt. af Drægtigheden og 75 pCt. optaget Skibsrum, og Seilski-
bene med henholdsvis 49, 13 og 25 pCt.

Af de ankomne Skibe, ialt 8 456 dr. 3 651 895 Kbm., var tyske 5 108,
1 922 749 Km., danske 2 377, 1 048 339 Km., svenske 699, 302 158 Km.,
norske 25, 36 041 Km., russiske 100, 56 897 Km., engelske 117, 277 510
Km., hollandske 30, 8 201 Km.

*) Se Hefte 2, Pag. 39.

Isforholdene var Vinteren 1894—95 ugunstige; de tyske Postdampskibes Farter paa Kiel—Korsør afbrødes fra 10 Februar til 12 Marts, de danske Dampskibes fra 9 Februar til 23 Marts. Vinteren 1893—94 var Søfarten uhindret. De nye tyske Dampskibe gjør Reisen paa mindre end $5\frac{1}{2}$ Time.

Kanalafgifter. Den til en Begyndelse for et Aar fastsatte Tarif for Farten gennem Nord-Ostsee-Kanalen, nu Keiser Wilhelmskanalen, indeholder blandt andet følgende Bestemmelser:

- 1) Lastede Skibe betaler for de første 600 Registerton netto efter 60 pf., for de overskydende efter 40 pf. pr. Ton.
- 2) Tomme og ballastede Skibe, Kystfarere paa til og med 50 Registerton netto samt Skibe, der befarer Kanalen til og fra Eideren, erlægger 40 pf. pr. Registerton.
- 3) Den laveste Afgift, som erlægges efter 1) og 2), er 10 Reichsmark.
- 4) I Bugserpenge betaler derhos Seilskibe ved Benyttelse af de regelmæssigt afgaaende Bugsertog for de første 200 Registerton efter 40 pf. pr. Ton, senere efter 30 pf. De under No. 2 kommende Seilskibe erlægger for de første 200 Registerton Afgift efter 25 pf., for de øvrige efter 20 pf. For Bugserhjælp til Dampskibe eller særskilt Bugserbaad til Seilskibe bestemmer Kanalforvaltningen Taxten efter Bugserdampskibenes Størrelse og Tiden.
- 5) Fra October til Marts incl. erlægges de under No. 1—3 fastsatte Afgifter med 25 pCt. Forhøjelse.
- 6) Brøkdele af en Mærk afrundes til en hel.
- 7) I de ovennævnte Afgifter er ogsaa indbefattet Lodspengene mellem Slusen ved Brunsbüttel eller Rendsburg paa den ene Side og den ved Friedrichsort paa den anden, samt Benyttelse af andre Bekvemmeligheder ved Kanalen.
- 8) Afgifterne for Benyttelse af kortere Strækninger af Kanalen bestemmes af Forvaltningen.

Handelskammeret i Kiel synes at anse de provisorisk fastsatte Priser for at være for høje.

Importen af Hornkvæg og Kalve fra Danmark opgives til 13 936 St. mod 8 423 i 1893, og af Svin til 25 312 mod 15 831 i 1893. I 1892, Aaret før Importforbudet, indførtes fra Danmark over Kiel 85 459 St. Det fra de danske Øer ankomne Kvæg maatte nedslagtes ved Ankomst til Kiel, hvorimod jydsk Slagtekvæg indført over Wandrup paa Jernbane, fik transitere til Slagtehusene i Hamburg og Kiel. Svensk Kvæg fik efter 15 Februar 1894 ikke engang Adgang til Indførsel paa Betingelse af umiddelbar Nedslagting. Ved Rigskantslerens Bekjendtgørelse af 17 September er baade svensk, norsk og dansk Kvæg underkastet samme Bestemmelser, 10 Dages Karantæne. Hvorfor Karantæne skulde behøves for Kvæg, som strax skal nedslagtes, er ikke let at indse, da Undersøgelse af Politiveterinær synes at være tilstrækkelig. Baade i Lübeck og Kiel turde Udgifterne for ankommende Hornkvæg fra og med 1 October i Karantænestaldene blive ca. 1 Mark 75 pf. pr. Dag; for Svin har man i Lübeck foreslaaet 20 pf.

Trælastimporten søværts opgives til 103 745 Kbm. for 1894 mod resp. 105 837, 117 980, 131 123 og 131 212 i de 4 foregaaende Aar. For de tre sidste Aar fordeler Importen sig paa følgende Produktionslande (i Kubikmeter):

Fra Sverige	1894	39 324	1893	49 047	1892	53 534
„ Norge	—	2 509	—	955	—	226
„ Finland og Rusland	—	28 015	—	16 195	—	25 413
„ de gamle preussiske Provindser	—	32 804	—	36 505	—	36 913
„ andre Havne	—	1 093	—	2 685	—	1 894
	103 745		105 387		117 980	

Importen af Jernbanesviller fra Rusland og de gamle preussiske Provindser var 133 600 Kg., i 1888 3 897 401.

Importen af Kul og Kokes var 246 695 Ton. Kulhandelen var i 1894 i en ugunstig Stilling, hvortil Grunden især maa søges i den 4 Maaneder varende skotske Strike, hvori 70 000 Arbeidere deltog. Importørerne i Schlesvig-Holstein blev tvunget til at slutte Kontrakter paa længere Tid med tyske Kulgruber, eller for daarlig Vare fra Hull og andre engelske Havne at betale mere end før for de bedste skotske Kul. Følgerne af den til 25 Oktober varende Arbeidsnedlæggelse i Skotland turde længe lade sig mærke.

I Importen af Kul deltog i Aaret 156 tyske Dampskibe, 37 engelske, 8 danske, 5 norske, 4 svenske, 1 hollandsk, men kun 2 mindre svenske Seilskibe. Af Indførselen kom 66 pCt. fra Skotland, 30 pCt. fra England og 4 pCt. fra Wales.

Kulfragterne opgives pr. Keel til: Fra Newcastle, indtil April £ 4½—5½, Juli 4½—5, December 4½—5¼. Ab Firth of Forth respektive £ 4½—6, 4½—5 og 4½—5¾. I Januar var Noteringerne temmelig høje, men allerede i Februar betaltes lave Sommerfragter. Efterat Streiken i de skotske Distrikter sidst i Oktober var ophørt, indtraadte paany en Forbedring. Fra Englands Vestkyst betaltes £ 5½ pr. Keel.

Skjøndt Ophøret af Fordringen paa Identitetsbeviser ved Udførsel af formalet Korn befordrede Exporten af Hvede og Rug, virkede den trykkende Konkurrence fra Amerika og Rusland og de billige Fragter fra Østersøen til Hamburg ufordelagtigt paa Kiels Kornmarked.

Man klager over, at de usikre politiske Forhold og Konkurrencen med Australien øver en ufordelagtig Indflydelse paa Afsætningen af preservevet Smør i de transatlantiske Lande. Da nogen Handelstraktat med Spanien endnu ikke er kommet istand, er den høje Told paa Smør en absolut Hindring for Export til dette Land. Imidlertid grundedes ogsaa i Aarets Løb nye Aktiemeierier og finder finere Kvaliteter tysk Smør let Afsætning inden Landet.

Efter Board of Trade indførtes af tysk Smør til England: (i Cwt.): 1894 137 755, 1893 164 984, 1892 124 233, 1891 115 509, 1890 104 450, 1889 111 027.

Gjennemsnitspriserne paa Kielersmør af 1ma Kvalitet var: 1894 100 Mark, 1893 109, 1892 113, 1891 112, 1890 104, 1889 108 Mark.

Den stærke Tilførsel af fremmed Smør paa det engelske Marked trykkede ofte Noteringerne for tysk Vare under de i Kiel gjældende.

Hele den udenlandske Fiskeimport til Kiel søvært opgives i 1894 til 7 074 928 Kg., og var større end nogensinde før. Udførselen fandt især Sted med Jernbane og i Postkoli paa 5 Kg.

Leonard Åkerblom.

Archangel.

Aarsberetning dateret $\frac{9}{21}$ September 1895.

Archangelsk besøgte i 1894 af nedenanførte Antal norske Fartøier:

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragter.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.				Seilskibe.	Dampskibe.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.		
1. Ankomne.											Kroner.	Kroner.
Til Archangel fra												
Norge	-	-	-	-	48	13 890	9	4 619	57	18 509	-	-
fra andre Lande . . .	9	3 176	-	-	21	6 223	6	4 442	36	13 841	11 700	-
Ialt	9	3 176	-	-	69	20 113	15	9 061	93	32 350	11 700	-
2. Afgaaede.												
Fra Archangel til												
Norge	-	-	1	333	-	-	-	-	1	333	-	7 100
til andre Lande . . .	78	23 289	14	8 728	-	-	-	-	92	32 017	461 900	185 500
Ialt	78	23 289	15	9 061	-	-	-	-	93	32 350	461 900	192 600

Archangelsk besøgte i 1894 af nedenanførte Antal svenske Fartøier:

1. Ankomne.												
Til Archangel fra												
Sverige	-	-	-	-	-	-	1	342	1	342	-	-
fra Norge	-	-	-	-	2	834	-	-	2	834	-	-
fra andre Lande . . .	1	351	-	-	2	529	3	2 776	6	3 656	1 800	-
Ialt	1	351	-	-	4	1 363	4	3 118	9	4 832	1 800	-
2. Afgaaede.												
Fra Archangel til												
Sverige	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
til Norge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
til andre Lande . . .	5	1 714	4	3 118	-	-	-	-	9	4 832	29 400	68 300
Ialt	5	1 714	4	3 118	-	-	-	-	9	4 832	29 400	68 300

Optjent Bruttofragt paa Archangelsk var:

1894.	1 svensk Fartøi for Indgaaende	Kr.	1 800
	9 svenske Fartøier for Udgaende	"	97 700
	9 norske Fartøier for Indgaaende	"	11 700
	93 norske Fartøier for Udgaende	"	654 500
1893.	1 svensk Fartøi for Indgaaende	Kr.	1 300
	5 svenske Fartøier for Udgaende	"	25 500
	10 norske Fartøier for Indgaaende	"	13 900
	76 norske Fartøier for Udgaende	"	469 900
1892.	11 norske Fartøier for Indgaaende	Kr.	12 320
	73 norske Fartøier for Udgaende	"	491 590
	1 svensk Fartøi for Indgaaende	"	500
	15 svenske Fartøier for Udgaende	"	186 000

Optjent Bruttofragt pr. Ton var:

1894.	1 svensk Fartøi for Indgaaende	Kr.	5.11
	9 svenske Fartøier for Udgaende	"	20.22
	9 norske Fartøier for Indgaaende	"	3.68
	93 norske Fartøier for Udgaende	"	20.11
1893.	1 svensk Fartøi for Indgaaende	Kr.	5.15
	5 svenske Fartøier for Udgaende	"	18.16
	10 norske Fartøier for Indgaaende	"	3.66
	76 norske Fartøier for Udgaende	"	19.20
1892.	11 norske Fartøier for Indgaaende	"	4.20
	73 norske Fartøier for Udgaende	"	19.68
	1 svensk Fartøi for Indgaaende	"	2.50
	15 svenske Fartøier for Udgaende	"	20.14

Af Paamønstringer foretoges ved Generalkonsulatet 3. Af Afmønstringer 15. Noget Rømningstilfælde anmeldtes ikke.

De erlagte Konsulatafgifter udgjorde: af norske Fartøier SRbl. 1 051.47, af svenske Fartøier SRbl. 157.12. Tilsammen SRbl. 1 208.59.

Expeditionsafgifterne udgjorde: for svenske Expeditioner SRbl. 2.24, for norske do. SRbl. 95.44, for fælles do. SRbl. 4.00. Tils. SRbl. 101.68.

Blandt norske Fartøier indtraf 2 totale Forlis, det ene i Onega, hvor vedkommende Fartøi kom paa Grund under Udslibning fra Byen til Reden, det andet i Sorokabugten.

Fragterne var omtrent de samme som i 1893, nemlig: For Havre pr. Dampskib 2 sh.—1 sh. 10½ d per 320 lbs til England med et Tillæg af 1½ d for Kontinentet mellem Hamburg og Havre og 3 d for Rouen, andre Artikler proportionelt i Henhold til Baltic printed rates of freight.

Seilskibe befragtedes til 2 sh. 4½ d pr. Tønde Tjære og 9 d—1 sh. mere pr. Fad Beg til Storbritanien. Til Holland betaltes fl. 1.60 pr. Tønde

Tjære og fl. 2.40 pr. Fad Bøg. For Lin betales 22 sh. 6 d for 63 Pud til England med 10 % Tillæg for Kontinentet, og for Tow 30 sh.—40 sh. pr. 63 Pud til England med 10 % Tillæg for Kontinentet.

Af Trælastfragterne for skandinaviske Fartøier kan mærkes:

Archangelsk—London 42 sh. 6 d; Archangelsk—Yarmouth 37 sh. 6 d—40/; Archangelsk—Cardiff 36 sh. 6 d; Archangelsk—Rochefort 58 fr.; Archangelsk—Marseille 86 fr.; Archangelsk—Nizza 87 fr.

Nogen fremtrædende Stigning eller Synkning fandt ikke Sted.

Specificeret Opgave over de til Konsulatdistriktets samtlige Havne i Aaret 1894 ankomne Fartøier, russiske Kystfartøier ikke medregnede:

Toldkammernes Opgaver.

	Archangel.						Onega.					
	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.		Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske . .	13	5 234	32	10 304	45	15 538	-	-	-	-	-	-
Svenske . .	4	3 118	5	1 716	9	4 834	-	-	5	1 818	5	1 818
Norske . .	15	9 284	78	23 274	93	32 558	-	-	19	6 686	19	6 686
Brittiske . .	126	100 330	5	1 608	131	101 938	13	11 012	-	-	13	11 012
Tydske . .	16	9 832	7	2 292	23	12 124	2	1 706	-	-	2	1 706
Danske . .	1	564	25	4 988	26	5 552	-	-	-	-	-	-
Hollandske .	6	4 358	-	-	6	4 358	2	2 012	-	-	2	2 012
Franske . .	1	980	-	-	1	980	-	-	-	-	-	-
Ialt	182	133 700	152	44 182	334	177 882	17	14 730	24	8 504	41	23 234

	Soroka.						Kem.					
	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.		Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske . .	-	-	2	952	2	952	-	-	4	1 686	4	1 686
Svenske . .	-	-	-	-	-	-	1	478	-	-	1	478
Norske . .	-	-	11	3 104	11	3 104	2	940	9	2 350	11	3 290
Brittiske . .	7	5 718	-	-	7	5 718	14	12 940	-	-	14	12 940
Tydske . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hollandske .	1	1 204	-	-	1	1 204	-	-	-	-	-	-
Franske . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Danske . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ialt	8	6 922	13	4 056	21	10 978	17	14 358	13	4 036	30	18 394

	K o v d a .						M e s e n .					
	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.		Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Svenske . . .	-	-	-	-	-	-	1	354	2	558	3	912
Norske . . .	3	2 286	-	-	3	2 286	-	-	2	650	2	650
Brittiske . . .	4	3 478	-	-	4	3 478	10	8 572	-	-	10	8 572
Tydske . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Danske . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hollandske . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Franske . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ialt	7	5 764	-	-	7	5 764	11	8 926	4	1 208	15	10 134

Til Archangelsk ankom :

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	778	-	-	1	682	4	1 460
Norge	1	171	60	18 612	-	-	45	29 184	106	47 967
Sverige	-	-	-	-	-	-	1	342	1	342
Danmark	-	-	10	1 802	-	-	4	2 997	14	4 799
Storbritanien	16	4 967	48	16 994	6	4 858	113	83 753	183	110 572
Tyskland	1	232	-	-	-	-	3	1 814	4	2 046
Frankrige	-	-	8	2 862	-	-	1	980	9	3 842
Holland	-	-	3	1 111	-	-	8	5 465	11	6 576
Spanien	-	-	1	271	-	-	-	-	1	271
Ialt	18	5 370	133	42 430	6	4 858	176	125 217	333	177 875

Summarisk Opgave over de til Konsulatdistriktets samtlige Havne de sidste fem Aar ankomne Fartøier. Toldkammerens Opgaver.

1890.

	Damp.		Seil.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	2	224	15	4 289	17	4 513
Svenske	—	—	9	2 698	9	2 698
Norske	2	2 192	70	19 539	72	21 731
Danske	13	7 600	30	5 426	43	13 026
Brittiske	102	76 350	6	1 519	108	77 869
Tydske	38	21 080	21	6 356	58	27 436
Hollandske	1	661	4	1 256	4	1 917
Franske	—	—	1	252	1	252
Ialt	157	108 107	156	41 335	312	149 442

1891.

	Damp.		Seil.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	5	1 792	7	2 214	12	4 006
Svenske	1	478	12	3 424	13	3 902
Norske	9	4 320	105	29 458	114	33 778
Danske	3	2 022	25	4 608	28	6 638
Brittiske	159	126 000	7	1 896	166	127 896
Tydske	42	24 956	22	6 772	64	31 728
Hollandske	—	—	1	232	1	232
Franske	—	—	1	170	1	170
Ialt	219	159 568	180	48 778	399	208 342

1892.

	Damp.		Seil.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	11	5 446	5	1 484	16	6 930
Svenske	9	7 488	7	1 946	16	9 434
Norske	11	7 082	96	28 446	107	35 528
Danske	4	3 204	34	6 398	38	9 602
Brittiske	139	105 370	5	1 358	144	106 728
Tydske	33	20 852	16	4 702	49	25 554
Hollandske	3	3 084	—	—	3	3 084
Franske	—	—	1	138	1	138
Ialt	210	152 526	164	44 472	374	196 998

1893.

	Damp.		Seil.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	13	5 432	15	4 438	28	9 870
Svenske	—	—	5	1 398	5	1 398
Norske	8	5 348	105	33 466	113	38 814
Danske	3	1 440	31	6 004	34	7 444
Brittiske	152	110 782	6	1 706	158	112 488
Tydske	51	32 090	15	5 270	66	37 360
Hollandske	3	3 056	—	—	3	3 056
Franske	1	980	—	—	1	980
Italienske	—	—	1	462	1	462
Ialt	231	159 128	178	52 744	409	211 872

1894.

	Damp.		Seil.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	13	5 234	38	12 942	51	18 176
Svenske	6	3 950	12	4 092	18	8 042
Norske	20	12 510	119	36 064	139	48 574
Danske	1	564	25	4 988	26	5 552
Brittiske	174	142 050	5	1 608	179	143 658
Tydske	21	14 326	7	2 292	28	16 618
Hollandske	9	7 574	—	—	9	7 574
Franske	1	980	—	—	1	980
Ialt	245	187 188	206	61 986	451	248 174

Tilstand, gik Priserne yderligere ned til 48, 47—40 Kopek. For tvivlsomme Kvaliteter gik Prisen endog ned til 35 og 30 Kopek pr. Pud. Kun ganske enkeltstaaende lykkedes det ved Kontrakt at afsætte Varen til Udlandet efter en Pris af 11 sh. 10½ d—12 sh. pr. 304 lbs cif. Den usolgte Havre vare Exportørerne nødsagede til at exportere for egen Regning, hvad der paa Grund af de ugunstige Markedsforhold har været forbundet med følelige Tab.

Flachs. Ogsaa for denne Artikels Vedkommende kan henvises til hvad ovenfor er sagt. Indkjøbspriserne for de forskellige Kvaliteter gik efterhaanden nedad saaledes som efterfølgende Fortegnelse udviser:

II Zabrak . . .	fra SRbl. 44.50—40.00 pr. 10 Pud
I —	— 49.50—44.00 - —
II Krone	— 64.50—56.00 - —
I Krone	— 69.50—60 00 - —

Det kan noteres, at der af denne Artikel kun foregik et eneste Salg til Udlandet, nemlig til Frankrige. Senere drog Kjøberne sig fuldstændig tilbage, som Følge hvoraf Archangels Exportører maatte tage sin Tilflugt til Konsignationer, der har medført voldsomme Tab. Urealiserede Forraad af Lin bleve overliggende til næste Aar.

Tow og Codilla frembyder det samme sørgelige Billede som Linen. Kun i den aller første Del af Saisonen fandtes Kjøbere, der bød en Pris af £ 30—32 pr. Ton ½ I S. & ½ II S. Tow cif. og £ 32 pr. Ton II Codilla cif. Senere trak imidlertid Kjøberne sig fuldstændig tilbage, som Følge hvoraf de ovenanførte Priser reduceredes med ca. 7 £ pr. Ton. Ved Opkjøbet i Indlandet var følgende Priser betalte:

II Codilla . . .	SRbl. 39.50—38—36—35—33 pr. 10 Pud
II Tow	— 38.70—37—36—33.50—33 - —
I Tow	— 42.60—41—37.50—37 - —

Tran. Sælhundfangsten var ubetydelig og den hele Produktion fik sin Anvendelse i Indlandet.

Fjær. Afsætning var vanskelig som Følge af manglende Efterspørgsel. Flere Partier Fjær blev overliggende paa Hamburgs Marked.

Terpentin. Tilførselen af denne Vare var større end det foregaaende Aar, som Følge af gunstigere Forhold paa det udenlandske Marked.

Oliekager. Skjødnt der tilførtes et større Kvantum end Fjoraaret, var dog Afsætningen vanskelig.

Tjære. Som allerede anført i Beretningen for 1893 ligger denne Archangelsvare paa de udenlandske Markeder under i Konkurrencen med Tjære fra andre Lande. Efterspørgselen var ringe og Priserne lave. Man betalte i Indlandet SRbl. 2.20—2.40 pr. Tønde og solgte efter en Pris af 5 sh. 9 d—5 sh. 10½ d fob. Exportørerne ere i Høiden komne skadefri fra denne Forretning.

Beg. Uagtet Exportkvantummet af denne Vare i 1894 oversteg hvad der exporteredes i 1893, saa kan der dog ikke konstateres noget Opsving

eller større Livlighed i Forretningerne. Kontraktspriserne, der aabnedes med 4 sh. 3 d pr. Cwt. cif. forbleve under hele Saisonen uforandrede. I Indlandet steg Priserne fra 40—50 Kopek pr. Pud.

Tunger. Der tilførtes kun et ringe Kvantum, som hovedsagelig fandt Afsætning i Indlandet.

Skind. Der tilførtes omtrent Sjetteparten af hvad Tilfældet var i 1893. Det hele Kvantum exporteredes til Hamburg.

Matter. Exporten af Matter i 1894 var omtrent tre Gange større end i 1893 og Priserne fordelagtige.

Træl a s t. Resultatet af 1894 Aars Salg til Udlandet har ikke været saa gunstigt som de to foregaaende Aar, uagtet Kvantumet atter udviser en betydelig Forøgelse. Under Trykket af manglende Efterspørgsel paa Furuplanker gik Priserne paa samme i Løbet af Aaret succesivt nedover, en Bevægelse, der paa Høstsiden, da de svenske Sagbrugseiere ogsaa betydeligt reducerede sine Priser, blev uoprettelig. I indeværende Aar, 1895, vil Exporten sandsynligvis omtrent blive den samme som foregaaende Aar, dog med nogen Forøgelse som Følge af at det nye Sagbrug i Kovda, der først i 1894 paabegyndte sine Afskibninger, i 1895 vil naa op til sit paaregnede normale Exportkvantum. Priserne i 1894 vare:

For Furu ved tidlige Salg:

£ 13. 10. for 3×11 og 3×9 I.
- 10. 10. - 3×11 og 3×9 II.
- 7. 10. - 3×11 og 3×9 III.

Alle disse Priser faldt senere ned gennemsnitlig 1 £ pr. Standard.

For Gran:

£ 7. 5. ned til £ 6. 10. I S.
- 6. 5. - - - 5. 10. II S.
- 5. 10. - - - 4. 15. III S.

For indeværende 1895 Aars Vedkommende angives følgende Priser:

For 2den Kvalitet Furu ned til £ 8. 5. pr. Standard

- 3die — — — — 5. 5. —

Dette maa dog ansees som Minimumspriser for gode Specifikationer og renomerede Afskibere.

For Gran: Prima £ 6. 7. 6 d.

Secunda - 5. 7. 6 d.

Tertia - 4. 7. 6 d.

Bord har baade i 1894 og 1895 holdt sine tidligere Priser. Som vanligt meddeles nedenfor en Tabel over hele Distriktets Export af Træl a s t under sidst forløbne Femaar:

Aar.	Archangel.	Onega.	Soroka.	Kem.	Keret.	Kovda.	Mesen.	Tilsammen.
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	—	7 367	85 609
1893	68 353	3 006	5 834	8 918	1 331	—	5 487	92 829
1894	87 964	11 080	7 502	10 397	—	2 701	5 062	124 706

Som noget for Archangelsk ganske nyt maa mærkes Export af Træl a s t til Norge. Saavel i 1894 som i 1895 er en Skibslast afsendt til Trondhjem. (Herved bortsees selvfølgelig fra Pomorernes Export af simpel Træl a s t til Finmarksbyerne og Tromsø.)

Af nedenstaaende Tabel fremgaar til hvilke Lande Archangelsk Export i 1894 har fundet Sted.

	Linsæd.	Havre.	Flax.	Tow og Codilla.	Tran.	Fjær.	Ter- pen- tin.	Olie- kager.	Tjære.	Beg.	Tun- ger.	Skind.	Matter.	Trælast.
	Pud.	Pud.	Pud.	Pud.	Pud.	Pud.	Pud.	Pud.	Tdr.	Fade.	Dus.	Stkr.	Stkr.	Stdr.
England	124 539	1 065 039	65 456	122 890	-	-	4 592	47 920	65 946	9 094	916	11 121	111 450	72 088
Frankrig	-	-	38 290	31 595	-	-	-	-	250	350	-	-	-	5 709
Belgien	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 209
Holland	-	-	-	-	-	-	-	-	3 770	4 943	-	-	-	6 793
Tyskland	-	-	-	-	-	1 407	-	-	3 888	3 445	-	-	-	529
Italien	-	-	-	-	-	-	-	-	-	926	-	-	-	132
Spanien	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	198
Norge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	222
Rusland	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	81
Tilsammen	124 539	1 065 039	103 746	154 485	-	1 407	4 592	47 920	73 854	18 758	916	11 121	111 450	87 966

Foranstaaende Oversigt, der i det væsentlige hviler paa Opgaver fra Archangelsks Exporthuse, tager, som tidligere bemærket, intet Hensyn til Samhandelen med det nordlige Norge, ligesaa lidt som til Importen af de forskellige Varer, der indføres til Hvidehavets Havne. Da dertil kommer, at Handelsstandens og Toldstyrelsens Statistiker ere ordnede efter forskellige Systemer, gjengives 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 Fartøier:

I. Til Archangelsk i 255 Fartøier, drægtige 11 315 Tons, hvoraf i 13 Dampskibe, drægtige 5 234 Tons:

Fisk, saltet og tørret	796 226	Pud,	Værdi	SRbl.	689 391
Salt	1 942	—	—	—	470
Vildtskind	222	—	—	—	4 922
Maskiner og Værktøi	2 100	—	—	—	19 304
Kolonial, Manufaktur & diverse		—	—	—	2 964
1 Træfartøi		—	—	—	7 000

SRbl. 724 834

II. Til Onega, Kem og Mesen indførtes i 17 Fartøier, dr. 970 Tons:

Fisk, tørret og saltet	40 271	Pud,	Værdi	SRbl.	39 231
Salt	926	—	—	—	258
Diverse Varer		—	—	—	330

SRbl. 39 819

Samlet Import fra norsk Finmarken SRbl. 764 653

Fra andre udenrigske Steder, hovedsagelig fra England og Hamburg indførtes:

I. Til Archangelsk:

Korn	97 460	Pud,	Værdi	SRbl.	71 101
Salt	149 710	—	—	—	22 610
Stenkul, Koks	410 203	—	—	—	56 343
Slibe og Brynestene	11 592	—	—	—	6 340
Ildfaststen, Ler og Cement	11 382	—	—	—	2 149
Klorkalk, Soda og Natron	913	—	—	—	1 225
Olie og Malervarer	1 658	—	—	—	7 220
Metaller, forskellige	1 658	—	—	—	2 571
Maskiner og Maskindele	1 227	—	—	—	9 602
Værktøi for Haandværkere	1 227	—	—	—	3 602
Haand og Fabrikarbeider	1 980	—	—	—	13 821
Vine, Brændevine og Porter	300	—	—	—	28 167

Kaffe og Kolonialvarer	2 292	Pud, Værdi	SRbl.	22 646
Sild og Fisk	3 429	—	—	2 024
Diverse Varer		—	—	8 440
1 havareret Fartøi		—	—	6 268

SRbl. 264 038

II. Til Onega, Soroka og Kovda:

Diverse Varer		—		11 998
-------------------------	--	---	--	--------

SRbl. 276 036

Distriktets samlede Import i Aaret 1894		SRbl.	1 040 689
Distriktets samlede Import i Aaret 1893		—	945 829
hvoraf fra norsk Finmarken		—	672 970

Export.

Til norsk Finmarken udførtes i russiske Kystfartøier:

I. Fra Archangelsk i 203 Fartøier, drægtige 8 973 Tons, hvoraf 7 Dampskibe:

Mel og Gryn	350 005	Pud, Værdi	SRbl.	296 567
Hvedemel, Havre & Ærter	8 177	—	—	12 186
Poteter	1 156	—	—	507
Smør	512	—	—	4 592
Kjød	3 936	—	—	13 202
Taugværk	883	—	—	6 141
Hø	2 282	—	—	546
Birkenæver	31 539	—	—	13 980
Tjære	2 829	—	—	1 789
Træmaterialier		—	—	24 512
The, Sæbe og diverse Varer		—	—	1 366

SRbl. 375 388

II. Fra Onega, Soroka, Suma, Schjua, Kem og Mesen i 49 Fartøier, drægtige 2 746 Tons:

Mel og Gryn	4 603	Pud, Værdi	SRbl.	4 634
Smør	165	—	—	1 070
Kjød	91	—	—	212
Multer	260	—	—	185
Træmaterialier		—	—	9 530
Diverse Varer		—	—	125

— 15 756

Export til norsk Finmarken SRbl. 391 144

Til andre udenrigske Steder.

1. Fra Archangelsk:

Havre	1 064 073	Pud,	Værdi	SRbl.	572 462
Lin	97 504	—	—	—	493 582
Linsæd	124 539	—	—	—	211 642
Oljekager	8 860	—	—	—	4 782
Tow og Codilla	185 750	—	—	—	519 002
Huder og Skind	2 660	—	—	—	30 350
Fjær	1 407	—	—	—	11 256
Smør	1 342	—	—	—	13 000
Kjød	436	—	—	—	4 003
Tjære og Beg	952 954	—	—	—	425 561
Terpentin	8 794	—	—	—	4 398
Lastematter	12 264	—	—	—	26 216
Trælast	87 966	Standard	—	4 625 662	
Diverse Varer				—	1 885

SRbl. 6 943 801

2. Fra Onega:

Trælast 11 080 Standard, . Værdi SRbl. 278 492

3. Fra Soroka:

Trælast 7 508 Standard . . — — 456 840

4. Fra Kem:

Trælast 10 397 Standard . . . — — 302 996

5. Fra Kovda:

Trælast 2 701 Standard . . . — — 118 128

6. Fra Mesen:

Trælast 5 062 Standard . . — — 230 988

SRbl. 1 387 444

Distriktets samlede Export i Aaret 1894 SRbl. 8 722 389

Distriktets samlede Export i Aaret 1893 — 6 432 137

hvoraf til norske Finmarken — 405 567.

Nedenstaaende Tabel udviser Distriktets Export de sidste fem Aar:

	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.
Archangelsk Export					
til Udlandet	4 303 958	5 584 310	4 773 618	5 054 884	6 943 801
Onegas, Sorokas,					
Kems, Kerets,					
Kovdas og Mesens					
Export til Ud-					
landet	857 013	782 512	982 329	971 686	1 387 444
Distriktets Export					
til Udlandet, Fin-					
marken undtagen	5 160 971	6 366 813	5 756 147	6 026 570	8 331 245
Distriktets Export					
til Finmarken	517 734	430 576	398 689	405 567	391 144
Distriktets samlede					
Export	5 678 705	6 797 389	6 054 836	6 432 137	8 722 389

Nedenstaaende Tabel udviser Samhandelen med norsk Finmarken og Konsulatdistriktet de sidste fem Aar:

A a r.	I m p o r t.				Samlet Import Værdi.
	Fartøier.		Forskjellige Fiskevarer.		
	Ant.	Tons.	Pud.	Værdi.	
1890	314	17 393	845 688	485 530	517 718
1891	271	17 740	771 881	526 211	563 484
1892	240	17 292	757 940	586 547	586 547
1893	215	15 506	731 734	635 824	672 970
1894	272	12 285	836 497	728 622	764 663

A a r.	E x p o r t.				Samlet Export Værdi.
	Fartøier.		Forskjellige Kornvarer.		
	Ant.	Tons.	Pud.	Værdi.	
1890	293	16 514	519 635	441 753	517 734
1891	240	15 754	318 736	357 543	430 576
1892	220	16 204	227 753	319 675	398 689
1893	181	13 714	259 146	392 121	405 567
1894	252	11 719	362 785	313 387	391 144

Distriktets Fiskerier.

Efter Toldbodens Opgaver skal der i Aaret 1894 fra den murmanske Kyst være indført til Archangelsk:

Saltfisk 364 759 Pud, Værdi SRbl. 345 471; Tørfisk 10 659 Pud, Værdi SRbl. 13 493; Lax 133 Pud, Værdi SRbl. 775; Sild 1 655 Pud, Værdi 957; Torsketræn 10 791 Pud, Værdi SRbl. 21 040. Tils. SRbl. 381 736.

Fra Hvidehavets Kyststæder indførtes til Archangelsk:

Saltfisk 3 978 Pud, Værdi SRbl. 5 619; Tørfisk 381 Pud, Værdi SRbl. 892; Sild 49 692 Pud, Værdi SRbl. 27 320; Lax 8 923 Pud, Værdi SRbl. 54 592. Tils. SRbl. 88 423.

Fra Novaja Zemlja indførtes til Archangelsk:

Lax 450 Pud, Værdi SRbl. 2 100; Spek & Tran 290 Pud, Værdi 439; Huder & Vildtskind 130, Værdi SRbl. 1 759. Tils. SRbl. 4 294.

Fra Murmanskysten til de Baltiske Havne udførtes alt i alt Aaret 1894 323 179 Pud Fiskevarer, hvoraf 250 400 Pud Torsk, 1 166 Pud Kveite, 67 660 Pud saltet Hyser, 640 Pud Lax, 200 Pud Tørfisk, 3 113 Pud Tran.

Fiskeriets Udbytte paa den murmanske Kyst var følgende: Saltfisk 683 991 Pud; Tørfisk 10 859 Pud; Sild 1 655 Pud; Lax 773 Pud; Tran 13 904 Pud.

Fra den murmanske Kyst til Norge er i Aaret 1894 udført diverse Varer for SRbl. 2 358, og indført til Murman fra Norge for SRbl. 11 902.

Archangelsk Markeds Forsyning med Fiskevarer i 1894 skal saaledes i sin Helhed have omfattet følgende Kvanta:

Fra Norge . . .	796 226 Pud	Fra Murman . . .	387 997 Pud
„ Hvidehavet . .	62 974 —	„ Novaja Zemlja .	870 —
Tils. 1 248 067 Pud.			

Herved fortjener særlig Opmærksomhed den exceptionelle store Tilførsel fra Murmanskysten.

Ved Navigationens Aabning noteredes paa Archangels Torv en Pris af SRbl. 0.90—1.10 pr. Pud, der, efter nogen Vaklen, i Midten af August gik op til SRbl. 1.20—1.30. Senere paa Høsten, lige ved Høstmarkedets Aabning udbrød en kortvarig Koleraepedemi, der imidlertid virkede forstyrrende paa Forretningerne og drev Kjøberne bort fra Stedet.

Fiskepriserne under Høstmarkedet 1894 vare følgende pr. Pud:

	1 September.	15 September.
Stor Torsk	SRbl. 1.30—1.40	SRbl. 1.35
Middels do.	„ 1.10—1.15	„ 0.90—1.05
Smaa do.	„ 0.70	„ 0.65
Hyse	„ 1.70—0.80	„ 0.75—0.80
Sej	„ 0.90—0.95	„ 0.75—0.80
Middels do.	„ 0.60	„ 0.40—0.50
Stenbit	„ 9.90—1.20	„ 1.00
Brosmer	„ 1.00	„ 0.90
Uer	„ 1.20	„ 0.90
Flyndre	„ 1.20—1.30	„ 0.90—1.00
Kveite	„ 3.50—	„ 3.00
Middels do.	„ 2.10	„ 2.00
Rotskjær	„ 2.40—2.50	„ 2.30
Tørsej	„ 1.50—1.60	„ 1.40
Norsk Agnsild	„ 4.00	„ 3.00
Bedre Kvalitet, Madsild . .	„ 6.25	„ 6.25

Fra 15 til 39 September noteredes ikke nogen væsentlig Forandring i Priserne.

Melpriserne i Archangelsk vare ved Skibsfartens Aabning ca. 7 Rubel pr. 9 Puds Matte, hvilken Pris omtrent uforandret holdt sig hele Sommeren. Til Norge udførtes af Pomorerne 362 787 Pud forskellige Kornvarer. Naar hensees til Importen af Fisk fra Norge, der udgjorde ca. 800 000 Pud, maa det antages, at Pomorerne ogsaa dette Aar i større Udstrækning har anvendt kontante Penge, dels til direkte Indkjøb af Fisk, dels til i Norge at forsyne sig med det for Tuskhandelen fornødne Kvantum Mel.

Kommunikationsvæsen.

I. Jernbaner og Veie.

Siden Afgivelsen af sidste Aarsberetning er der med Energi arbeidet videre paa Fremme af de tidligere omtalte Projekter.

I Juli 1894 paaabegyndtes de tekniske Undersøgelser af den besluttede Jernbane mellem Archangelsk og Vologda. For Archangels Guvernements Vedkommende udstrakte Undersøgelser sig saavel til Dwinaas høire Bred (hvor Byen Archangelsk er beliggende) som til venstre Bred. Ved at vælge den Linieretning, der naturligen vilde være foreskreven, om man ubetinget var gaaet ud fra, at Jernbaneliniens Endepunkt skulde falde sammen med Byen Archangelsk (høire Flodbred) vilde man ogsaa opnaaet, at Jernbanen var kommet til at gjennemskjære de tætbefolkede Distrikter, der nu omslutte Landeveien til St. Petersburg. Ved derimod at vælge Liniens Endepunkt paa Dwinaens venstre Bred, ligeoverfor Archangelsk, vilde den korteste og billigste Liniestrækning komme til at gaa gennem fuldstændigt øde og folketomme Distrikter, opfyldte af Skove, Tundraer og Myrstrækninger. Dertil kommer, at den venstre Flodbred er saa lav og grund, at ikke alene søgaaende Skibe, men ogsaa smaa Fartøier ere forhindrede fra at komme ind til Stranden.

Imidlertid fremgik det af de foretagne Undersøgelser, at den samlede Linie fra Vologda til Archangelsk, under Forudsætning af Banens Overføring paa høire Flodbred, vilde faa en Længde af 705 Verst, samt at der vilde udkræves Bygning af en Bro paa 285 Favne over Dwinaelven og en Bro paa 120 Favne over Pinegaelven, samt omfattende Jordarbejder, der paa sine Steder vilde gaa op til 11 000 Kubikfavne pr. Verst med 12 Favnes Skjæring og 10 Favnes Fyldning.

For den venstre Flodbreds Vedkommende vare de tekniske og økonomiske Betingelser, som det synes, betydeligt gunstigere. Liniens Længde vilde, naar den omtrent fulgte den 10de Meridian, reduceres til ca. 606 Verst; der vilde udkræves betydelig mindre Jordarbejder, omtrent 2 500 Kubikfavne pr. Verst, og man vilde undgaa de ovennævnte Broer, der tillsammans beregnedes at ville koste over 3 Millioner Rubel. I sin Helhed vilde Banen paa venstre Flodbred falde omtrent 10 Millioner Rubel billigere end efter det andet Alternativ. I Henhold hertil blev Linien paa venstre Elvebred valgt, idet man dog saavidt muligt søgte at imødekomme ethvert billigt Krav, der vilde kunne reises saavel fra Archangels Bys som fra den udenlandske Handels Side. Det er saaledes bestemt, at Jernbanen skal føres helt frem til Elvebredden, hvor Kaier skal anlægges og Farvandet udgraves i Hensigt at bringe de søgaaende Fartøier lige op til Strandbredden og muliggjøre Omlastning direkte fra Jernbanevognene til Skibene og omvendt.

For at lette Archangels Forbindelse med det Indre af Landet blev det ogsaa paalagt Jernbaneselskabet at anlægge en Station paa høire Side af Dwinaen, altsaa paa samme Side som Archangel, og at paatage sig Befordringen saavel af Gods som Passagerer til og fra denne Station. Befordringen over Elven er med andre Ord paalagt Selskabet.

Med de forberedende Arbejder har i forgangne Vinter været beskjæftiget en Arbeidsstok af ca. 2 000 Mand, deriblandt ogsaa Soldater og Straffanger fra Archangelsk. I indeværende Sommer, 1895, har Jordarbejder paaagaaet fra tre Udgangspunkter: Fra Vologda, fra Archangelsk og fra mel-

lemliggende Punkt. De derunder gjorte Erfaringer har i flere Henseender bragt Skuffelser. Saaledes viser det sig, at den projekterede Linieretning (Meridianen) ikke kan fastholdes i den Udstrækning som paaregnet. Upaaregnede eller ikke tilstrækkeligt undersøgte Sumpe har tvunget til Afvigelser fra den rette Linie, der efter Sigende ville medføre væsentlig forøgede Udgifter og forlænget Byggeperiode. Et stort Antal Arbeidere har i Sommerens Løb gjort Strike og er reiste hjem til sine Bosteder.

Foruden denne Jernbane er der for et Par Maaneders Tid siden falden Allerhøieste Resolution for, at Jernbanen fra Perm til Kotlas skal bygges for Statens Regning og bredsporet, medens Banen Vologda til Archangelsk bygges med det samme smale Spor, der allerede er kommet til Anvendelse paa Strækningen fra Jaroslawl til Vologda ($3\frac{1}{2}$ engelsk Fod mellem Skinnernes indre Kanter). Angaaende Betydningen af Perm—Kotlas-Banen tør jeg henvise til de nærmest forudgangne Aarsberetninger. Nærmere Meddelelser om Banen maa forbeholdes en kommende Aarsrapport. Begge Baner ville antagelig være færdige inden Aarhundredets Udgang.

Det maa her ogsaa nævnes, at en Jernbane fra St. Petersburg til Kem maaske er under Opseiling. Ialfald er der fattet Beslutning om forberedende Undersøgelser for en saadan Linie.

Det vil være vel bekjendt fra Aviserne hvilken Uro Jernbaneprojekterne i det nordlige Rusland har fremkaldt i St. Petersburg, og hvilke Forsøg der fra Ruslands Hovedstad har været gjort forat drage over til sig den forventende nye Trafik. At gaa nærmere ind paa disse Forhold anser jeg dog at ligge udenfor Rammen for dette Konsulats Indberetninger.

Om den projekterede Militær-Bane fra St. Petersburg til den murmanske Kyst forlyder hersteds intet. Men antagelig vilde en Jernbane til Kem kunne betragtes som det første Led i en saadan Linie.

Noteres kan det ogsaa, at Archangels Guvernør har fremholdt Tanken om Anlæg af en Krigshavn paa Murman uden Jernbaneforbindelse, altsaa i Form af en detacheret maritim Post, hvorved det forudsættes, at de for Krigsskibene nødvendige Dokker, Værksteder, Oplag og Forraad m. v. forefindes i Archangelsk. Disse Militær-Institutioner i Archangelsk vilde i saa Fald ikke nødvendiggjøre andre Jernbaneanlæg end Linien mellem Kem og Petersburg, der nu, som nævnt, befinder sig paa Undersøgelsesernes Stadium.

Det forstaar sig af sig selv, at den nye Tid, der er i Frembrud her oppe, allerede melder sig i Form af de mest forskjelligartede Projekter. Der tales blandt andet om Anlæg af Cellulose-Fabriker langs Vologda-Archangelsk-Banen.

Vist er det, at Banerne ville bevirke en fuldstændig Revolution og fremkalde nye Former for Handelen og Omsætningen, der hidtil, som Følge af Guvernementets Isolerethed og store Udstrækning og Befolkningens Adspredthed, omtrent ganske har været koncentreret til de aarligen afholdte Markeder, først og fremst Høstmarkedet i Archangelsk, der har været det vigtigste Mødested for de fra Norge og Murman hjemvendende Fiskefartøier og de fra det Indre ankommende Opkjøbere. Naar Jernbanerne har aabnet Muligheden for en jævn og regelmæssig Vareforsendelse under den hele Navigationstid, vil sansynligvis ogsaa Fiskehandelen blive løsrevet fra Aarsmarkedet og opsøge sig kontinuerlige Afsætningsfelter i det Indre af Landet.

I Archangels Guvernement findes hidtil kun Landeveie af III, IV og V Klasse, det vil sige:

- a) Postveie til Hovedstaden.
- b) Guvernementets Post- og Handelsveie.
- c) Bygdeveie.

Alle disse vedligeholdes for største Delen ved Bøndernes Naturalarbeide. Nogle Færger og Broer samt den nye Vei fra Suma til Povenetz ved Onega-søen vedligeholdes dog direkte af det Offentlige. De dertil nødvendige Penge tages af de ved Guvernementets Landskat indkomne Midler.

For Skydsbefordring inden Guvernementet findes et dobbelt Sæt af Skydsstationer, det ene kun beregnet for offentlige Tjenestemænd, det andet for almindelige Reisende. Det førstnævnte, de saakaldte semskie Stationer vedligeholdes for Guvernementskassens Regning, medens Udgifterne ved de almindelige Poststationer, der i 1894 har beløbet sig til SRbl. 61 282, bæres af Statskassen. Der findes i Guvernementet 82 almindelige Poststationer og 297 semskie Stationer. Disse sidste kostede i 1894 Guvernementskassen SRbl. 123 864.

I Kolas og i Petschoras Fogderier findes ingen almindelige Poststationer; al Skyds besørgeres i disse Distrikter af Semski-Stationerne.

I 1894 er Bygningen af en ny Vei mellem Mesens Fogderi og Floden Petschora tilendebragt. Den gaar fra Landsbyen Koinas til Ustsilma i en Længde af 240 Verst, gennem den Timanske Høiderys Tundraer og Skove. Anlægget, der har kostet 28 000 Rubel, er udstyret med ti Skydsstationer, hver forsynet med fire Heste.

II. Havne og Oplodningsarbeider.

I Løbet af Sommeren 1894 fortsattes Mudringsarbeiderne paa Banen og i Dwinaflodens Munding med det Resultat, at Fartøiernes tilladte Dybgaaende, der ved Navigationens Aabning, som Følge af stedfunden Forandring under Isgangen, midlertidig var bleven reduceret til 16½ Fod, mod Navigationens Slutning atter forøgedes til 17 Fod, en Dybde, der ogsaa har været fastholdt under Navigationen i 1895, og i disse Dage er blevet forøget til 17½ Fod.

De i 1887 paabegyndte hydrografiske Arbeider i det Hvide Hav har siden stadig været fortsatte. I 1894 er trianguleret en Flade af 595 Kvadratversts Udstrækning, hvorhos Kysten og Øerne paa Strækningen fra Kem til Soroka ere blevne topografisk opmaalte. Desuden ere Oplodnings- og Opmaalingsarbeider foretagne i Jekatarinahavn og Oserko-Bugten samt ved nogle af Murmans Fiskevær og Karmakulas Havn paa Novaja Zemlja; endvidere langs den Timanske Kyst og Petschoraflodens Munding. De sidstnævnte Arbeider ere hovedsagelig udførte af den i Ishavet om Sommeren stationerede Krydser. Det skal under disse Arbeider blandt andet have vist sig, at Fartøier med Dybgaaende af op til 11 Fod, uden Vanskelighed ville kunne gaa ind i Petschorafloden indtil Landsbyen Kuja, naar først de der-værende Banker og Rev blive afmærkede.

III. Dampskibsfart i Hvidehavet og paa Ishavet.

Den 1 Januar 1856 udløber Kontraktstiden for det Archangelsk-Murmanske Dampskibsselskab, der med aarlige Subsidiar af Statskassen har underholdt regelmæssig Dampskibsfart paa Hvidehavet og Ishavet. Selska-

bets tyveaarige Virksomhed har tilfulde godtgjort Nødvendigheden af Dampskibsforbindelser paa de nævnte Farvande, men har tillige lagt for Dagen visse Mangler ved den hidtilværende Ordning. Af Selskabets Aarsberetninger fremgaar, at Antallet af Passagerer saavelsof Mængden af Fragtgoods, især i det sidstforløbne Tiaar, paa samtlige Linier har været i Tiltagende.

Hvis disse Dampskibsforbindelser nu skulde ophøre, antages det, at hele Kystbefolkningen vilde blive dømt til økonomisk Undergang. Ifølge Statutterne af 1875 skulde det Archangelsk-Murmanske Dampskibsselskab udføre følgende Reiser: Et af Selskabets Dampskibe var forpligtet til at træde i Fart omkring Midten af Marts Maaned gl. Stil og inden Hvidehavets Opgang udføre 6 Vaar-Ture mellem Vardø og Fiskeværet Litza paa Murmanskysten, med Anløb af visse foreskrevne Fiskevær. Efter Hvidehavets Opgang skulde Selskabets Dampskibe udføre følgende Ture: Et af Dampskibene var forpligtet til i Sommerens Løb at gjøre 7 Reiser frem og tilbage mellem Archangelsk og Vardø, med Anløb af de vigtigste Punkter paa Murman. Et andet Dampskib var bestemt til at udføre Reiser paa Linien Archangelsk-Onega med Anløb af Solovestski Kloster, Kem, Soroka, Suma og andre Steder, medens et tredje Dampskib underholdt regelmæssig Forbindelse paa Kandalaksbugten mellem Archangelsk, Kem og Kusomen. I Løbet af Navigationstiden skulde hvert af disse Dampskibe udføre 10 Reiser. Derhos var Selskabet forpligtet til under Navigationstiden at lade udføre to Ture til Novaja Zemlja.

Foranlediget ved Kontrakttidens forestaaende Udløb blev der inden Finantsministeriet nedsat en Kommission til Udarbeidelse af nye Statuter for Dampskibsselskabets fortsatte Virksomhed og dets Forhold til Regjeringen. Samtidig hermed indgik Archangels Guvernør til Finantsministeriet med en Fremstilling om, at der ved Afslutning af ny Kontrakt med Selskabet maatte blive taget Hensyn til følgende i høi Grad ønskelige Forandringer i den hidtil bestaaende Ordning:

1) Fortiden udføres af et Dampskib under Navigationen 7 Reiser mellem Archangelsk og Vardø, det vil sige en Reise hver 15 Dag. Under den paagaende Udvikling af Bedriften paa Murman, og med det stadigt voksende Antal af Anløbssteder for Øie, vil det være ønskeligt, at Reiserne gjøres ugentlig.

2) Hidtil har der ikke existeret nogen direkte Forbindelse mellem Murman og Hvidehavshavnene i Kems og Kolas Fogderier, til Trods for, at Flerheden af de murmanske Fiskere høre hjemme i disse Fogderier. Det vilde derfor være ønskeligt, om der ved Siden af de allerede eksisterende Linier endnu blev etableret en fjerde selvstændig Linie fra Kem eller Onega til Renøen (Olenij Ostrow) paa den murmanske Kyst. Paa denne Linie vilde Passagerer og Fragtgoods, der skal befordres fra Pomorkysten i Hvidehavet til Murman eller samme Vei tilbage, blive befriet for Nødvendigheden af først at anløbe Archangelsk, for efter dersteds stedfunden Ombytning af Dampskib at fortsætte Reisen i den ene eller anden Retning. Rundreisen via Archangelsk, til hvilken man nu er henvist, er forbunden med Extraudgifter og Ulemper og er for mange, paa Grund af det med samme forbundne Tidstab, uden nogensomhelst Fordel. Særlig uheldig har disse Forhold været for de mindre Fiskere, der ikke opholde sig paa Murman den hele Fiskerisæson, men kun under den sidste Del af samme, Sommerfisket. Disse saakaldte „Sommergaster“, for hvem Udgifterne ved Dampskibsreiserne

via Archangelsk ere for trykkende, begive sig afsted til Murman paa sine smaa Baade og underkastes derved en Mængde Vanskeligheder paa Reisen. Om Høsten, naar Fiskeriet er endt, gjentager det samme Forhold sig, hvortil paa denne Aarstid endnu kommer den øgede Resico for Uheld paa Søn.

3) Guvernementets østlige Distrikter, Mesen og Petschora, der tæller en Befolkning af over 50 000 Individer, har hidtil maattet savne Dampskibsforbindelsernes mægtige Løfttestang, og det til Trods for, at disse Distrikters to mægtige Floder, Mesen og Petschora, falde ud, den første i Hvidehavet og den sidstnævnte i Ishavet og derved sammenknytte med Havet ikke alene Kystbefolkningens men ogsaa den fjernboende indre Befolknings Interesser. Dette Forhold har været saa meget uheldigere, som der inden det umaadelige Areal, der omfattes af de nævnte Distrikter, findes mange Betingelser for Udvikling og Løftning af den derværende Befolkning. Naar man ser hen til den Rigdom af Sødyr, der lever ved Ishavets Bredder og omkring de derværende Øer Kolgudjew, Waigats og Novaja Zemlja og til den Masse af Pelsdyr og Vildt, hvorefter det vrimer i Petschora, hvor der tillige gives ypperlig Anledning til Kvægavl, Renskjøtsel og Udvinning af Jordolje, saa skulde man ventet, at der i disse Egne havde udviklet sig et betragteligt Næringsliv og Handel. Saa er imidlertid ikke Tilfældet, og anderledes vil det heller ikke blive, saalænge disse Egne befinde sig i den samme isoleerede Forfatning som hidtil, uden bekvemme og hurtige Kommunikationer — selv ikke med Guvernementets Centrum. Det henstilledes derfor til Finantsministeren ved den nye Ordning af Dampskibsforbindelserne i disse Egne ogsaa at lade den østlige Del af Guvernementet blive inddraget under den Rayon, der kommer til at nyde godt af de mere moderne Kommunikationsmidler.

Ligeledes foreslog Guvernøren Etablering af offentlig Dampskibsfart op ad Floden Petschora, der er seilbar i over 1 000 Versts Længde.

Inden Spørgsmaalet om ny Kontrakts Afslutning med Dampskibsselskabet blev definitivt afgjort bemyndigedes Guvernøren til for 1895 Aars Vedkommende ved midlertidige Foranstaltninger at ordne det Fornødne, som Følge hvorefter der ved privat leiede Dampskibe i indeværende Sommer vil blive udført 2—3 Reiser mellem Archangelsk og Petschora og 6—8 Ture op og ned ad Floden Petschora.

Som Resultat af Regeringens Overveielser er der fremgaaet en ny Kontrakt med det nu eksisterende Dampskibsselskab, i Henhold til hvilken følgende Ordning af Dampskibsforholdene vil træde i Kraft fra 1896 af: Ruterne paa Norge, baade Vaarruterne, inden Hvidehavet er gaaet op, og Sommer-ruterne mellem Archangelsk og Vardø ville blive ugentlige. Vaarruten mellem Fiskeværret Litza paa Østsiden af Murmanskysten og Vardø vil omfatte et Antal af 9 og Sommerruten 14 Ture.

Vardø vil for Fremtiden ikke blive anløbet af de fra Litza eller Archangelsk kommende Dampskibe, som derimod fra det sidste Anløbssted paa Fiskerhalvøen, Ki-Øen, ville gaa direkte over til Vardø, og ligeledes derfra returnere direkte til Ki-Øen. Korrespondance vil paa dette Sted blive opretholdt med et mindre russisk Dampskib, der i ny Rute skal vedligeholde Forbindelsen mellem Ki-Øen og de ved Varangerfjorden beliggende Anløbssteder paa den murmanske Kyst, samt endvidere med Pasvikelvns Munding. Ki-Øen ligger omtrent en Dampskibstime i Vest for Vaideguba.

Den af Archangelsks Guvernør foreslaaede Rute mellem Kem i Hvide-

havet og Renøen paa den murmanske Kyst bliver ikke oprettet. Paa Pet-schora vil et Dampskib blive sat igang, der har at udføre foreløbig 3 Ture, med Anløb af Mesen og antagelig senere ogsaa Øen Kolgudjew. Novaja Zemlja vil blive betjent ved 2 aarlige Ture. De to ældre Ruter i Hvidehavet ville blive bibeholdte, men med ugentlige Ture.

Forat kunne effektivere de større Krav, der saaledes nu stilles til Dampskibsforbindelserne i disse Trakter, er der i England bestilt 4 nye Dampskibe. Postbetjeningen vil blive som før, det vil sige, at Dampskibene ville blive udstyrede med Postkontor.

Af Archangelsk forlængst nedlagte Flaadeafdeling har i en Række af Aar kun været tilbage en forældet Kanonbaad. Det er nu besluttet, at denne skal sælges og erstattes af et moderne Fartøj, der er under Bygning i England og forventes hid allerede til anstundende Høst.

En militær Krydser har ogsaa denne Sommer været stationeret i Ishavet. Siden Konfiskeringen af nogle Sælfangeres Last 1893 har, saavidt vides, ingen Kollisioner fundet Sted med norske Fangstfartøier.

IV. Telegrafforbindelser.

I 1895 er Anlægget af de murmanske Telegraflinier paabegyndt. En Linie vil fra Kem langs Hvidehavets Vestside over Kolahalvøen føre Forbindelsen frem til Kola, og fra denne By vil Kystlinier føres ud mod Øst og Vest, i sidstnævnte Retning til Jakobselvns Munding. Linierne antages at være i driftsfærdig Stand Høsten 1896. Det forlyder, at Norge vil blive opfordret til at føre sin Finmarkslinie frem til Jakobselven og dersteds erholde Tilslutning til Murmanslinien.

Fabrikvirksomhed og Haandværksdrift.

I. Skovprodukter.

Inden Omraadet for Raamaterialiers Forædling mærkedes i 1894 ingen væsentlig Forandring fra foregaaende Aar. Som ogsaa tidligere har været Tilfældet var Hovedvirksomheden koncentreret paa Bearbejdelsen af Skovprodukter, det vil sige paa Tømmerets Sagning til Planker, Bord, Stav m. m. Forat give et Begreb om Trælastvirksomhedens voksende Betydning hidsættes nedenstaaende Tabel, i hvilken Opgaverne over exporteret Kvantum hviler paa Toldvæsenets Opgaver, medens Værdiansættelsen for det producerede Kvantum er hentet fra Guvernementsforvaltningens Publikationer.

Aar.	Antal Sagbrug.	Antal Arbeidere.	Exporteret Kvantum.	Værdi i Rubler af produceret Kvantum.
1885	17	1 386	54 366 Petbr. Standard	2 122 619
1886	16	1 535	60 323 —	2 466 861
1887	18	1 799	63 165 —	2 448 750
1888	18	1 752	70 739 —	2 707 885
1889	18	1 714	79 128 —	2 129 985
1890	18	1 678	56 967 —	2 082 008
1891	21	1 956	86 957 —	2 651 566
1892	19	1 864	85 609 —	2 944 830
1893	20	2 052	92 829 —	4 303 560
1894	19	2 399	124 706 —	4 389 440

Ved Trælastvirksomheden i disse Trakter maa saaledes fremhæves, at den, i Modsætning til en lang Aarrækkes Tilbagegang eller Stilstand paa næsten alle andre Felter, i Tidsrummet fra 1873—1893 er bleven forøget til det Tredobbelte. Dette skyldes imidlertid helt andre Aarsager end de, der i det sydlige Rusland har fremhjulpet Trælastvirksomheden, men ogsaa i stor Udstrækning ført til Skovens Udhugst og Ødelæggelse, nemlig Jordegodsbesiddernes Forarmelse efter Bøndernes Emancipation.

Skovene i det nordlige Rusland ere næsten udelukkende det Offentliges Eiendom og tilhøre hovedsagelig Staten. Betydelige Skovstrækninger ere dog ogsaa i den Keiserlige Apanageforvaltnings Besiddelse. I disse nordlige Skove sker altsaa Hugsten uafhængigt af de Hensyn, der med Styrke har gjort sig gjældende hos de private Skoveiere sydpaa.

Det kan derfor heller ikke antages, at de nordlige Skove, der staaar under Forstvæsenets Opsyn, ere huggede til Upligt. Minimumsdimensionen i Toppen for Tømmer, der tillades hugget, er $6\frac{1}{2}$ Verschok for Furu og 6 Verschok for Gran, og hvorvel Træerne før Hugningen ikke enkeltvis udvises og mærkes, saa har man dog i den Omstændighed, at alt hugget Tømmer maa betales efter Taksten for ovennævnte Topdimension, en stærk Garanti for, at Sagbrugseierne ikke lader hugge Undermaalsvirke.

Naar tiltrods for disse Garantier mod uforsvarlig Skovhugst Trælastexporten dog har været og sandsynligvis fremdeles vil blive i Stigende, forklares dette ved, at Hugsten efterhaanden er bleven udvidet til Skovomraader, der før vare urørte. Det hedder dog, at man nu skal have faaet ind under Øxens Herredømme største Parten af det Skovareal, der fortiden sorterer under Hvidehavets Havne. Paa Vandskillerne mødes i Almindelighed Hugstmænd fra begge Sider.

Nogen Forskjel findes dog selvfølgelig mellem de forskellige Distrikter; Tømmer af de største Dimensioner — de, der ligge over Minimumsdimensionen af $6\frac{1}{2}$ eller 6 Verschoks Top — bliver skjeldnere og skjældnere i Revierer, hvor den har været hugget i lang Tid.

Da det saaledes maa antages, at Naturens Produktionskraft ikke gaaes for nær, er der formentlig al Udsigt til, at det nordlige Ruslands Skove fremdeles og formentlig for en ubestemmelig Fremtid, tiltrods for Træernes langsomme Væxt, vil kunne levere det fornødne Kvantum Materialier, ialfald for de bestaaende Sagbrug. Hvorvidt der ogsaa er Plads for nye Sagbrug er et omtvistet Spørgsmaal. Projekter til nye Sagbrug findes i hvert Fald.

Den Forøgelse af Tømmertilførselen, der vil blive en Følge af en Jernbanes Anlæg fra Perm til Kotlas, siges at tiltrænges som Raamaterialier for de allerede for Tiden arbejdende Brug, der ikke alle kan holdes i Drift Aaret rundt ved det Kvantum Tømmer, der nu fortiden aarligaars udbydes tilsalgs. At Skovens Afkastning fortiden er utilstrækkelig for Behovet fremgaar ogsaa af de særdeles høje Taxtpriser, efter hvilke Tømmeret fra det Offentliges Side udbydes, og som ikke vilde kunne holdes, hvis ikke Sagbrugseierne skarpt konkurrerede med hinanden. Det hedder derfor, at Trælastforretningerne i mindre gode Aar og under ugunstige Kursforhold kun er lidet lønnende. Faktum er, at for nogle Aar siden Archangels Kjøbmænd af Hensyn til de høje Taxter og den ugunstige Kurs paa Udlandet samtlige holdt sig borte fra Aarets Tømmerauktioner med den Virkning, at det Offentlige maatte indrømme et ikke uvæsentligt Afslag i Taxtpriserne.

Uagtet man endnu kan have enkelte Aar, der betegnes som overmaade gode, ja maaske „gyldne“, saaledes som Tilfældet var i Aarene 1892 og 1893, da Archangels Kjøbmænd nød godt af de svenske Sagbrugsseieres Tilbageholdenhed, saa maa man dog vistnok indrømme, at Trælasthandelens „patriarchalske“ og gyldne Periode er forbi heroppe. Dette skyldes som sagt væsentlig den store Konkurrence om det udbudte Kvantum Tømmer og tillige det System for Tømmersalget fra de offentlige Skove, der nu er gjældende, og efter hvilket man ikke kan afslutte Hugstkontrakt for en Række Aar, men maa indskrænke sig til aarlig at købe et vist Kvantum Tømmer i Konkurrence med de øvrige Sagbrug og efter Taxtpriser, der gjerne ere stigende fra Aar til Aar, uagtet det er en fastslaaet Regel, at ethvert Anbud skal representere et Overbud over den i Taxten fastsatte Pris. Det saaledes paa Roden købte Tømmer maa fældes i Løbet af tre Vintre.

Naar der spørges om Trælastexportens Fremtid, kan der dog formentlig ikke lægges afgjørende Vægt paa hvordan Forholdene i en enkelt kortere Periode stille sig. Hvis Nordens Skove kan levere et aarligt Overskud, tilstrækkeligt til at sikre Sagbrugen lønnende Drift, saa er naturligvis Trælastexportens Fremtid i det Store taget sikret, selv om en altfor stor Konkurrence, eller for høje Taxtpriser eller uheldige administrative Bestemmelser paa et vist givet Tidspunkt skulde foranledige en forbigaaende Standsning eller Tilbagegang, noget, der dog ikke er indtruffet, tiltrods for de Spaadomme, der i de senere Aar til sine Tider har været hørt.

Staten eller det Offentlige vilde ikke i Længden kunne lade Skovens Overskud raadne paa Væxtstedet. Den er selv en Sælger, der i egen Interesse maa lempe sig efter de mangehaande Omstændigheder, der komme i Betragtning ved en saadan Næringsvei. Holdes Taxtpriserne gennem et længere Tidsrum uforholdsmæssigt høit, ville Kjøberne tilsidst nødes til at trække sig tilbage, hvad der før eller senere maa føre til en Reducering af Taxten. Nye Distrikter ville blive aabnede ved den projekterede Jernbane fra Perm til Kotlas, som ikke alene vil forøge Archangels Tilførsel af Tømmer, men ogsaa muliggjøre, at selve Sagbrugene (der ogsaa i Archangelsk drives med Damp) flyttes op i Skovdistrikterne og forbindes med Forædlingsanstalter for Lasten.

Derhos maa det erindres, at da næsten udelukkende kun det Offentlige optræder som Tømmersælger i disse Trakter saa vil vel i Længden ogsaa andre Hensyn end de eksklusivt kommercielle komme i Betragtning.

En sund økonomisk Politik maa tilsige det Offentlige ikke at gaa den Sagbrugen Fortjeneste for nær, uden hvilken denne Næringsvei overhovedet ikke vil kunne trives. Og som et Organ, der vil give Styrelsen Anledning til at øve en passende Kritik over de maaske ensidige Udtalelser, der maatte fremkomme fra altfor nidkjære administrative Embedsmænd, som føle Tilfredsstillelse for deres personlige Ærgjerrighed ved at kunne indberette om store Indkomster for det Offentlige fra deres eget Forvaltningsomraade, maa nævnes det af den Keiserlige Apanageforvaltning anlagte Sagbrug i Archangelsk, der ikke skjærer og exporterer indkøbt, men sit eget fra Apanageforvaltningens Skove hentede Tømmer. Ved Realisationen af dets Skovprodukter paatvinges det Offentlige de samme Verdensmarkedets Erfaringer, paa Basis af hvilke de private Sagbrugseiere maa basere sin Bedrift, og det kan neppe betvivles, at de Momenter til en rigtig Bedømmelse af

den til enhver Tid foreliggende økonomiske Situation, der paa denne Maade vil staa til Raadighed for det Offentlige, ogsaa maa øve sin medvirkende Indflydelse ved Fastsættelsen af dets Salgspriser for Tømmer.

Hvad angaar de sociale Virkninger af den voxende Trælasthandel, da bemærkes det med Tilfredshed fra russisk Side, at de udenlandske Firmaers Deltagelse i samme er i Aftagende.

Archangels Handel blev i sin Tid grundet udelukkende paa Basis af Export og Import, altsaa paa Forbindelserne med Udlandet. Som Følge heraf indflyttede i Tidernes Løb en Flerhed af udenlandske Handelsmænd, der slog sig ned i Staden, aabnede Kontorer og samlede sig betydelige Formuer. Kyndigere og mere foretagsomme end Russerne fik de næsten hele Archangels Exporthandel over i sine Hænder og vare omtrent de eneste, der tog Del i den indbringende Sagbrugsvirksomhed. Men lidt efter lidt begyndte ogsaa russiske Elementer at befatte sig med denne Erhvervs-gren. De etablerede selvstændige Handelshuse, søgte Forbindelser i Udlandet og begive sig nu undertiden selv til Udlandet for at erhverve sig de fornødne Kundskaber om Markedets Behov og Tilstand. Blandt Sagbrugseierne findes for Tiden nogle, der udelukkende skylder sin medfødte Forstand og Foretagelseslyst de af dem samlede Formuer. Selv ere de udgaade fra Bondestanden uden nogensomhelst Fordannelse, men allerede den næste Generation vil med Hensyn til alsidig Uddannelse være betydelig bedre stillet.

For sytten Aar siden, altsaa i 1877, havde de paa Sagbrugene i Archangels Guvernement forfærdigede Materialier en Værdi af 1 685 360 Rubel. Deraf kom kun en Fjerdedel eller 25 % paa Sagbrug, tilhørende Russere; men i 1894 blev paa denne samme Klasse af Sagbrug forfærdiget Materialier til en Værdi af over 2 Millioner Rubel eller 50 % af den samlede Produktion. Samtlige Guvernementets Sagbrug befinde sig i følgende fire Fogderier: Archangelsk, Mesen, Onega og Kem; men deres økonomiske Betydning strækker sig selvfølgelig til det hele Guvernement.

I en ganske anden Stilling befinder sig Tjærebrændingen i Archangelsks Guvernement. De samme Omstændigheder, der i sin Tid tjente til Grundlægning af Archangelsks Trælastexport, gave ogsaa Anledning til Tjæreudvindingens Udbredelse: Overflod af Raastof, stærk Efterspørgsel fra Udlandet og bekvem Anledning til Export. Den største Udbredelse har Tjærebrændingen faaet i Schenkursks Fogderi, hvor Befolkningen fortrinsvis beskæftiger sig med Jordbrug og som Følge deraf i den lange Vinter har meget ledig Tid. Særlig Betydning har Tjærebrændingen for Apanageforvaltningens Bønder i Schenkursks Fogderi, da disse ikke nyde godt af den Forrettighed, der er tilstaaet de tidligere Statsbønder i Archangelsks Guvernement, nemlig Retten til at rydde i Statens Skove og bruge de ryddede Strækninger for et Tidsrum af 40 Aar. Tjærebrændingen foregaar for største Delen som Husflid. Det økonomiske Udbytte af samme er for Tiden overordentlig ringe og udgjør Netto kun nogle faa Kopek om Dagen i Arbeids-løn. Men da Arbeidet foregaar i Hjemmets Nærhed, under Deltagelse af alle Familiens Medlemmer, og paa en Aarstid, da ingen anden Anvendelse for den ledige Tid kan findes, saa har dog Tjærebrændingen en fremtrædende Betydning for Befolkningen i Schenkursks Fogderi. Udbyttet af denne Bedrift er selvfølgelig først og fremst afhængig af Efterspørgselen og Pri-serne paa det udenlandske Marked. Sit Høidepunkt havde Bedriften i

Begyndelsen af Syttiaarene, da Tjærebrænderen erholdt fra 4—5 Rubel pr. Tønde, medens Prisen nu er gaaet ned til 1 à 2 Rubel. Værdien af det udvundne Kvantum er derfor gaaet betydeligt ned. Medens der i Begyndelsen af Syttiaarene udvandt Tjære for et Beløb af 140 Tusinde Rubel, var den tilsvarende Værdi i 1894 kun ca. 68 000 Rubel, eller 5 000 Rubel mindre end i 1893. En Forbedring af Forholdene imødesees kun ved Overgang til i teknisk Henseende mere fuldkomne Tilberedelsesmaader og Udnyttelse af Biprodukterne, der nu gaa tabt. I de allersidste Aar har man begyndt at fæste Opmærksomheden paa Tilberedelse af Beg og Terpen-tin, paa hvilket Omraade Aaret 1894 betegner et Fremskridt, idet der af disse Produkter har været produceret Varer til et Beløb af ca. 100 000 Rubel.

II. Tilberedelsen af Raamaterialier hentede fra Dyreriget.

Her møder os først og fremst Tilberedelsen af semsket Skind, der hovedsagelig foregaar i Petschora-Distriktet, hvor den udbredte Renskjøtsel leverer et rigt Materiale. Skindene tilberedes her i særskildte smaa Træhuse, opførte i umiddelbar Forbindelse med eller tæt ved Bopladsene. I Almindelighed betales 25 Kopek for Tilberedelsen af hvert Skind. Som Materialier under Tilberedelsen anvendes Kalk, Aske og Tran. Tilberedelsesprocessen bestaar i følgende: Med en skarp Kniv skræbes Haarene af Skindet, som derpaa i nogen Tid holdes liggende i en tynd Kalkopløsning, hvorpaa det atter skræbes med et Jerninstrument eller Kniv, der har Haandtag for begge Hænder. Naar Skindet er fuldstændigt rensat, mættes det med Tran, hvorpaa det valkes, paany mættes med Tran og valkes, indtil det faar den tilbørlige Myghed. Derpaa underkastes Skindet en successiv Tørring, vaskes i en stærk, kogende Lud, tørres i Luften og er dermed færdig til Salg. Den almindelige Pris for semsket Skind er fra 4—5 Rubel Stykket. Af Anstalter for Semsugning af Skind fandtes i 1894 inden Guvernementet 74, deraf i Petschora Fogderi 63, med en Arbejdsstok af 261 Personer. Værdien af det producerede Kvantum Skind gik op til ca. 200 000 Rubel.

Ifølge Udtalelser fra kyndigt Hold skal Garverivirksomheden inden Archangelsk Guvernement befinde sig paa et meget primitivt Standpunkt.

Af Sæbe og Lys produceredes til et Beløb af ca. 10 000 Rubel.

I Guvernementets Meierier produceredes Smør, ligeledes for et Beløb af ca. 10 000 Rubel.

Endelig maa nævnes, at der i Archangelsk i 1893 blev anlagt en Fabrik for Nedlægning af Fiskevarer. Den skal i 1894 have tilberedt Varer for 8 000 Rubel.

III. Produkter hentede fra Mineralriget.

Saltkogning, der i ældre Tider udgjorde en vigtig Næringskilde for Beboerne rundt Hvidehavet, drives for Tiden kun i Archangels Fogderi, hvor der i 1894 blev udvundet Salt for et Beløb af 10 800 Rubel. Efter i Aarrækker at have befundet sig i Forfald, har denne Industri i de sidste Aar tiltrukket sig Administrationens Opmærksomhed. Flere Foranstaltninger

ere blevne trufne forat ophjælpe Bedriften og forbedre Produktet, der hidtil, paa Grund af manglende Rensning kun har haft en ringe Afsætning og trods den lave Pris kun vanskeligt kunnet konkurrere med det indførte udenlandske Salt.

Stedet, hvor Saltkogningen fortiden er koncentreret, hedder Nenoksa, en Flække ved Kysten, paa Veien fra Archangelsk til Onega. Af samtlige derværende Saltkogere har man for et Par Aar siden dannet et eget „Kompagni for Udnyttelse af Nenoksas Saltkilder“, der af Regjeringen er tilstaaet visse specielle Rettigheder, saavel med Hensyn til Brændeforsyningen fra Statens Skove som med Hensyn til Adgangen til i Bankafdelingen i Archangelsk at erholde Laan mod Sikkerhed i det udvundne Kvantum Salt.

De gunstige Resultater af disse Forholdsregler kunne allerede spores. Prisen paa Salt fra Nenoksa var paa Archangels Marked i 1894 24—26 Kopek Pudet, medens der for denne Vare tidligere kun betaltes 17—20 Kopek Pudet. For videre Udvikling af Saltkogningen, ogsaa i teknisk Henseende, vil der blive truffet Forsorg.

Af Brændevinsbrænderier og Ølbryggerier var i 1894 i Virksomhed inden Archangelsks Guvernement et Antal af 4, med en Arbeidsstok af 46 Personer og en Produktion, hvis Værdi gik op til ca. 180 000 Rubel.

Af Reberbaner haves 4 med en Arbeidsstok af 88 Mand. Der produceredes for 60 000 Rubel.

I Archangelsk findes et lidet Støberi og Reparationsværksted. Dets Produktion i 1894 gik op til 9 000 Rubel.

Haandværksdriften inden Archangelsks Guvernement staar paa et meget lavt Standpunkt. I Guvernementets Byer gik Haandværkernes Antal op til 1 157 Personer, deriblandt 315 Lærlinge. Af disse er imidlertid kun Byen Archangels Haandværkere organiserede i Laug.

Den forestaaende økonomiske Udvikling i det nordlige Rusland gjør sig selvfølgelig allerede nu bemærkbar. Flere nye Institutioner ere i de sidste Aar traadte i Virksomhed eller ere under Forberedelse.

For et Par Aar siden aabnedes i Archangelsk en lavere teknisk Skole. En Handelsskole er under Forberedelse.

Den russiske Bank for udenlandsk Handel har i Archangelsk aabnet en Filial, der om kort Tid vil træde i Virksomhed.

Export af Parafin fra Archangelsk.

Indtil for nogle Aar siden blev Archangelsk forsynet med Parafin, hidført paa Dwinaen i Fustager. Heri er nu indtraadt en Forbedring, idet en herværende Forretningsmand har anlagt en Cisterne, der fyldes fra en flydende Jernbeholder, som under Navigationstiden bringer Varen ned ad Floden fra Byen Vologda. Fra Volgafloden besørges Parafinen overført til

Vologda ved særskildt dertil indrettede Jernbanevogne. Et Forsøg paa over Archangelsk at exportere denne Vare til det nordlige Norge maatte for nogle Aar siden opgives, da de daværende Detaljpriser gjorde denne Forretning umulig. Iaar er imidlertid et Parti paa 2 000 Pud bleven solgt til Vardø i Bytte mod Tørfisk. Prisen paa Parafinen var 90 Kopek pr. Pud fob. Archangelsk. Den i Rusland erlagte Akcise refunderes Udskiberen.

Fyrtaarne.

I indeværende Aar, 1895, vil der paa fem Punkter af den murmanske Kyst blive anbragt smaa Fyr, nemlig:

2 Fyre paa Fiskerhalvøen, et paa Vestsiden af samme, ved Nemetski Mys, og et paa Østsiden ved Tsipnavalok.

1 Fyr ved Tiribirka.

1 Fyr ved Gavrilova.

2 Fyre paa Syvøerne.

Toldfriheden paa Murman.

Som det vil erindres har den murmanske Kyst allerede i en lang Aarrække været porto franko. Som omtalt i en tidligere Aarsberetning søgte Archangels forrige Guvernør forgjæves at faa dette Forhold forandret. Regjeringen fandt, at Udgifterne ved at organisere et effektivt Toldopsyn paa den udstrakte og tyndt befolkede Kyst ikke vilde staa i noget rimeligt Forhold til den Nytte, der kunde ventes af en saadan Foranstaltning.

Efter Forslag af den nuværende Guvernør er ogsaa Byen Kola, der ikke tidligere nød godt af Murmanskystens Toldfrihed, bleven erklæret for porto franko.

Vanskeligheder under Lastens Modtagelse.

I Archangelsk har lidt efter lidt udviklet sig den Praxis, at Fartøier, der ankomme for at indtage Trælast, paa egen Bekostning tvinges til at flytte fra det ene Sagbrug til det andet, naar Lasten skal leveres af flere Afladere, og det selv om der i Certepartiet desangaaende kun indeholdes, at Skibet har at modtage Lasten fra Befragterens Agent i Archangelsk. I indeværende Sommer, 1895, har der dog i nævnte Henseende været drevet et hidtil ukjendt Misbrug. Det var ingen Sjeldenhed, at der som Afladere meldte sig baade 4 og 5 Trælasthuse, ja i et enkelt Tilfælde endog 7. Selv herværende Kjøbmænd finde, at dette er et uforsvarligt Forhold. Men forat undgaa Ubehageligheder og Omkostninger kan det ikke stærkt nok tilraades Rederierne ved Afslutning af Befragtingen at sikre sig mod disse Misbrug og faa indført i Certepartiet en bestemt Udtalelse om Antallet af Afladere.

I Midten af September udbrød en kortvarig Koleraepidemi, der ogsaa forplantede sig til flere af Hvidehavets Kystbyer. Epidemien varede imidlertid ikke længe.

C. Falsen.

Leipzig II. *)

Beretning dateret 23 Oktober 1895.

Aaret 1895 er det første i hvilket alle tre Messer og den nylig indrettede Formesse er afholdte. En endelig Dom over den nye Indretning kan endnu ikke afgives; da derved forskellige Interesser berøres, kan det ikke undgaaes, at nogle af disse har følt sig tilsidesat, men disse er dog utvivlsomt i Mindretallet. Der strides nu væsentlig om Terminer for Lædermessen ved Michaelis og Paaskeformessen (for Mønsterlagerne). Det er bleven bestemt, at herefter Leipziger Høst-Lædermesse vel som Regel skal finde Sted først i 3die Uge af Michaelis Messen, men i de Aar, da den i denne Tid vilde kollidere med den længe hævdede Termin for Frankfurter Lædermesse, i den anden Uge. Herimod er dog protesteret fra herværende Medlemmer af Læderbranchen. Terminen for Mønster-Formessen vil i 1896 blive 2—14 Marts, men det er dog muligt, at der i Fremtiden vil blive besluttet at sætte den 1—2 Uger senere med Forkortelse af dens Varighed. Den sidstnævnte Messe tjener iøvrigt næsten udelukkende Exporthandelen. Besøget fra Frankrig, Schweiz, Holland og Østerrige skal have været normalt, men derimod mindre end før fra Sverige, Norge og Rusland, hvilket dels forklares af den forandrede Termin, dels deraf, at Forandringen endnu ikke var bleven tilstrækkelig bekendt. Jeg tillader mig i Anledning heraf at meddele, at jeg allerede i Juni f. A. meldte Bekjendtgørelserne om den nye Messeordning, og om Høsten udførlig redegjorde for Mønster-Formessen. **) Jeg gjentager atter, at ved denne Formesse holdes Mønsterlagre af

Porcelæn-, Majolika-, Stentøi-, Krystal-, Glas-, Bronze-, Jern- og Zinkstøbevarer, Aluminium-, Alfenide-, Nikkel- og andre Metalvarer af alle Slags, Belysningsartikler, Lædervarer, Photographi-Albums, Trævarer, Papirartikler, Bijouterivarer, Japan- og Chinavarer, kunstige Blomster, Dukker og Legetøi af alle Slags, Jernvarer, Hus- og Kjøkkengeraad, Traadvarer, Musikinstrumenter, optiske Varer, Sæber og Parfumerier, Stokke, Pidske, Luxusartikler, Korte- og Galanterivarer af alle Slags. I alle disse Gjenstande foregaar ved den egentlige Paaskemesse kun Detailhandel.

Forløbet af Messerne i 1895 kan i det Hele betegnes som normalt for Nytaars- og Paaske-Hovedmessen. Mønster-Formessen bragte tilfredsstillende Omsætninger, især i Exportforretningen, og Michaelismessen stod under Indtrykket af den i det hele forbedrede Affærsstilling.

For Læder bragte Sommeren 1895 et Omslag i Stemningen og Prisernes Tendents, der længe vil vise sig som et betydningsfuldt Vendepunkt for hele Branchen. Det indtraf temmelig uventet efter et fra Amerika kommende Paatryk og især var Retningen stigende for Priserne for Raavare, medens Garveprodukterne først fulgte senere og hidtil i ringere Grad. Som hyppig i saadanne Tilfælde virkede ogsaa herved de i Situationen liggende gunstige Forhold sammen med en hensynsløs Benyttelse deraf af en kapitalstærk Entreprenør. De førstnævnte bestod i det lave Prisniveau, der indtil Foraaret havde bevaret en overordentlig Lavhed og tildels var bevirket ved de af Fodermangel i 1892 og 1893 foraarsagede større Nedslagtninger; heri laa ogsaa et stærkt Moment fra Haussen, efterat de gunstigere Foderforhold i 1894 og 1895 gjorde Jordbrugerne betænkt paa at forøge sine Besætninger og kun foretage uundgaaelige Slagtninger. Hertil kom Bedringen i de

*) Se Hefte 5, Pag. 238.

**) Se Beretning for 1893 Pag. 634, 870.

almindelige Affærsforhold, der navnlig ogsaa i Amerika allerede begyndte at gjøre sig gjældende i Høsten 1894 og bevirkede Dannelse af en kapitalstærk „Ring“, der i Løbet af Vinteren og Foraaret først i selve Amerika, og senere i Europa overalt opkjøbte al tilgængelig Raavare fra de før ikke altfor store Lagere. Allerede i Juli d. A. anslog man den herved i Europa opstaaede Deficit i raa Huder til ca. 2 Mill, Stkr. Tillige anførtes stærkt Behov for China og Japan som Grund til Prisstigningen. Denne har indtil Michaelismessen for de forskellige Slags færdig Vare udgjort 20, 30, 40 og 50 pCt., medens Priserne for raa Huder og Skind er steget fra 50 til 80 pCt.

Ved Nytaarsmessen var Forretningen temmelig rolig, tildels for flere Sorter lidet tilfredsstillende; dog efterspurgt brunt Fahllæder i let Primavare, lys Kvalitet til gode Priser, ligesaa bedre Kvaliteter tysk Saalelæder. Ved Paaske steg Efterspørgselen efter svært Saalelæder med fastere Priser især for nordtysk Fabrikat. Ligesa for Kipsbindsaalelæder, Blanklæder, let brunt Rindlæder og brune Kips, hvilke sidste steg i Pris 5—10 pCt.; derimod mindre gunstigt for brunt Fahllæder i svær Kvalitet samt Hestelæder og Vachelæder. Ved Michaelismessen fremtraadte Omslaget fuldt ud især paa Grund af Oplagens ringe Størrelse. De ankomne Partier Saalelæder af alle Slags, samt Bindsaalelæder, Blanklæder og Tøllæder blev i kort Tid borttaget til gode Priser. Ogsaa Vachelæder og Hestelæder var livlig efterspurgt af talrige Skofabriker, og i brune og sorte Kips, d^o Kalveskind og Fahllæder blev Tilførslerne let omsat ved maadeholdne Prisfordringer; selv Faarelæder opnaaede en mærkelig Prisstigning, der for alungarvet Fabrikat udgjorde indtil 20 pCt., for rødgarvet indtil 10 pCt. Dog kunde raa tyske Faare-skind ikke hæve sig fra sin tidligere flau Holdning. Derhos er raa tyske Oxehuder steget næsten uhørt i Pris, ligesaa steg raa Kalveskind og raa tyske Hestehuder.

Lædermessebørsen besøgt ved Nytaar af over 300, Paaske ca. 600 og Michaelis af ca. 500 Interessenter.

Børster. Ved Nytaarsmessen viste Kjøberne en vis Tilbageholdenhed, saaat Priserne stillede sig noget lavere end i 1894. Paaskemessen forløb tilfredsstillende. Navnlige tog England større Poster fra Markedet. Ogsaa Forløbet af Michaelismessen kan betegnes som godt. Udlandet sendte talrige Kjøbere, England, Frankrig og Amerika tog hurtig de stive Sorter i gode Kvaliteter, hvorved Priserne steg. Ogsaa af gode bløde Sorter samt Penselbørster rømmedes Lagrene.

Pelsværk. Ved Nytaar optoges som sædvanlig den forhaandenværende Landvare, Ræv, Maar, Odder, Ilder, brogede Katte. Paaskemessen forløb gunstigere end ventet. Fra Sverige og Norge kjøbtes især Bisam, Shunks, Nutria og Persianere. Man forsømte australsk Opossum, Graaværk, Mouflon, Kors-, Sort- og Blaaræv, der gik ned i Pris; derimod betales højere for Thibet, Stenmaar, Træmaar, Landilder og Nutria. Ved Michaelis foregik ikke egentlig Messehandel i Pelsværk, paa Grund af den samtidig stedfindende Messe i Nishni-Novgorod.

Klæde- og Manufakturvarer. Mod Forventning gik Salget ved Nytaarsmessen ganske let til tilfredsstillende Priser, navnlig for de bedre Kvaliteter Tjær fra Cottbus, Forst, Crimitschau og Finsterwalde. Moden begunstigede fremdeles de simple mindst muligt mønstrede Stoffe. Ved Paaskemessen herskede samme Smag. Priserne for gangbare Sager er sunket stærkt mod før, men de kan leveres billigere ved forbedret Produktionsmaade. For Kaliko- og Trykvarer betegnes Paaskemessen som tilfredsstillende. Især efterspurgt Cachemirs, Rips, Battist og Uldmusseliner.

Lin- og Bomuldsvarer havde ved Paaske god Afsætning. Messen var især godt besøgt af indenlandske Kjøbere. Ved Michaelis var Forretningen roligere.

Af Uldvarer, specielt Strømpevarer, tilførtes ikke meget ved Paaske. Der klagedes meget over ringe Kjøbelyst ved Høstmessen.

I Silkevarer var ved Paaske stor Omsætning. Ved Michaelis lod Forretningen meget tilbage at ønske, men Priserne var stigende.

Garn. Messebørsen var ved Paaske godt besøgt. Da det viste sig, at Bomuldsspinderierne i Tydskland og England var godt beskæftiget for længere Tid, og at der ikke var større Lagere, stilledes videre Stigning af Garnpriserne i Udsigt. 20 Warpcorps naaede 65 pf. pr. $\frac{1}{2}$ Kg., 20 Kette amerik. 62 pf. pr. eng. Pund, 36 Warpcops 76—77 pf. pr. $\frac{1}{2}$ Kg. Ved Michaelis steg Priserne yderligere med ca. 4 pf. pr. $\frac{1}{2}$ Kg.

Korte- og Galanterivarer svarede ikke til Forventningerne ved Paaske Formessen, der ikke var tilstrækkelig besøgt. Ved Michaelis var ogsaa Forretningen meget rolig.

For Glasvarer betegnes Paaske Formessen som tilfredsstillende. Exportforretningen var levende. Om Michaelismessen var Meningerne delte.

For Legetøi blev Forretningerne ved Paaske Formessen delvis overtruffet, især for Exportforretningen. Mønsterlagerne opviser mange smukke Nyheder, især i Tinlegetøi og paaklædte Dukker af bedre Slags. Ogsaa ved Michaelsmessen gik Forretningerne godt.

For den keramiske Industri er Paaske Formessen af største Betydning og næsten alle Udstillere har iaar gjort en god Forretning, da der var talrige fremmede Kjøbere. Fremdeles yndes Rococo-Genren, uagtet Konkurrence med Empireformen. Ogsaa de saakaldte Delfterartikler paaagtes. Til Amerika solgtes bl. a. weget Biscuitporcelæn (Nipssager). Ved Michaelsmessen ligger Vægten paa den tyske Forretning, der var tilfredsstillende, især for Artikler af Majolika og Delfter Sager. Meget afholdt er bemalede Væggeplader af Ler, hvoraf var udstillet rige Sortimentter.

For Musikinstrumenter var Paaske Formessen usædvanlig livlig og gunstig. Af fremmede Kjøbere var især mange Amerikanere. Den største Forretning var som før i mekaniske Musikværker, saasom Symphonion, Polyphon, Ariophon etc. Der var ogsaa nogle Nyheder i Musikværker med Staalkasse. Michaelismessen var mindre tilfredsstillende.

Papir. Paaske Formessen var repræsenteret af over 100 Firmaer og frembød forskellige Nyheder, bl. A. en Bøiemaskine for Pap og en Carton-nage-Sammenføiningsmaskine, der begge tjener til Masseproduktion af Cartonnage og turde stedse mere fortrænge Haandarbeidet. Der udstilledes ogsaa to nye Brochure-Heftmaskiner, især til Indheftning af enkelte Lag med den tyndeste Traad og Sideindheftning af Brochurer indtil 8 mm. Tykkelse. Fremdeles et Sorterapparat for Papirer indtil en Cartonstyrke af 2 mm.

Af Papir var talrige Sortimentter, deriblandt meget smukke farvede Blomstersilkepapirer og ca. 70 forskellige Mønstre af fine mønstrede Blomster- og Fantasisilkepapirer.

Den videre Ombygning af det gamle Gewandhaus er i fuld Gang og dette vil om nogle Aar kunde præstere et stort Antal rummelige Værelser til Mønsterlagre.

v. Stieglitz.

Indhold: Archangel S. 688. — Leipzig II S. 714. — Lübeck II S. 685.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1894 m. M.,

No. 16.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1895.

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

New York.

Skibsfarten 1894.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	-	-	2	1 993	2	1 993	-	-	
” Norge til Vicekon- sultatstationerne . . .	-	-	41	34 846	41	34 846	-	-	
” Sverige til Hovedsta- tionen	-	-	2	2 176	2	2 176	-	-	
” Sverige til Vicekon- sulsstationerne	-	-	1	789	1	789	-	-	-
” andre Lande til Ho- vedstationen	172	92 027	23	13 598	195	105625	-	-	25 469
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	651	286529	429	356646	1080	643175	-	-	95 347
Ialt	823	378556	498	410048	1321	788604	820	373 366	120 816
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	3	2 256	-	-	3	2 256	-	-	2 290
” Norge fra Vicekon- sulsstationerne	10	8 414	-	-	10	8 414	-	-	8 608
” Sverige fra Hoved- stationen	8	6 577	-	-	8	6 577	-	-	6 521
” Sverige fra Vicekon- sulsstationerne	4	2 823	-	-	4	2 823	-	-	5 727
” andre Lande fra Ho- vedstationen	93	57 344	96	43 173	189	100517	-	-	26 910
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	800	539936	334	152735	1134	692671	-	-	557 553
Ialt	918	617350	430	195908	1348	813258	812	367 605	607 609

Maanedsfrafter for Ind- og Udgaende for Dampskibe ialt: I Farten paa New York £ 49 027, Mobile 45 236, New Orleans £ 46 156.

Af svenske Skibe ankom 59 dr. 36 637 Ton.

For Havari eller Ordre ankom 35 Skibe dr. 27 894 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. § 1 505.41, ved Vicekonsulst. § 10 340.29, hvoraf tilfaldt Konsulskassen § 5 170.15. Af svenske Skibe ved Hovedst. § 73.06, ved Vicekonsulst. § 501.66, hvoraf tilfaldt Konsulskassen § 250.83. Ialt tilfaldt Konsulskassen § 6 748.62. Expeditionsafgifter af norske Expeditioner § 418.72, svenske § 657.96, fælles § 2.00.

Aarsberetning dateret 5 Oktober 1895.

Antallet og Drægtigheden af de norske Fartøier, som i 1894 besøgte Konsulsstationerne i dette Distrikt, udgjorde:

Norske Fartøier:

Ankomne fra Norge i Ballast	43 dr.	36 839 Tons
” ” Sverige i ”	3 dr.	2 965 ”
” fra andre Lande med Ladning	823 dr.	378 556 ”
” ” ” ” i Ballast	452 dr.	370 244 ”
	1 321 dr.	788 604 Tons

Deraf Dampskibe:

Ankomne fra andre Lande med Ladning	768 dr.	338 028 Tons
” ” ” ” i Ballast	52 dr.	35 338 ”
	820 dr.	373 366 Tons
Afgaaede til Norge med Ladning	13 dr.	10 670 Tons
” ” Sverige ” ”	12 dr.	9 400 ”
” til andre Lande med Ladning	893 dr.	597 280 ”
” ” ” ” i Ballast	430 dr.	195 908 ”
	1 348 dr.	813 258 Tons

Deraf Dampskibe:

Afgaaede til Norge med Ladning	2 dr.	715 Tons
” til andre Lande med Ladning	414 dr.	191 280 ”
” ” ” ” i Ballast	396 dr.	175 610 ”
	812 dr.	367 605 Tons

De optjente Bruttofragter udgjorde: Norske Fartøier ankomne: £ 261 235. Afgaaede: £ 607 609. Heri er indberegnat hele det Beløb, som blev opseilet af Dampskibe i Maanedsbefragtning paa New York, Mobile og New Orleans.

Antallet af de under 1894 ankomne norske Fartøier fordeler sig saaledes paa de forskjellige Havne inden Distriktet:

New York 199 dr. 109 794 Tons. Apalachicola 35 dr. 20 755 T. Baltimore 54 dr. 26 404 T. Boston 79 dr. 35 221 T. Brunswick 26 dr. 17 516 T. Charleston 9 dr. 9 168 T. Darien 33 dr. 32 755 T. Fernandina 2 dr. 1 893 T. Galveston 15 dr. 8 907 T. Key West 4 dr. 1 459 T. Mobile 223 dr. 121 812 T. New Orleans 190 dr. 81 686 T. Newport News 5 dr. 3 974 T. Norfolk 3 dr. 3 139 T. Pascagoula 28 dr. 24 435 T. Pensacola 123 dr. 115 020 T. Philadelphia 171 dr. 93 542 T. Portland 1 dr. 914 T. Savannah 96 dr. 67 357 T. Wilmington 25 dr. 12 853 T.

Deraf Dampskibe:

New York 159 dr. 78 778 Tons. Baltimore 53 dr. 26 026 T. Boston 78 dr. 34 423 T. Brunswick 1 dr. 1 002 T. Charleston 4 dr. 4 606 T. Fernandina 2 dr. 1 893 T. Galveston 15 dr. 8 907 T. Key West 1 dr. 412 T. Mobile 154 dr. 57 362 T. New Orleans 188 dr. 79 138 T. Newport News 4 dr. 2 823 T. Norfolk 1 dr. 1 495 T. Pensacola 10 dr. 6 188 T. Philadelphia 146 dr. 67 133 T. Portland 1 dr. 914 T. Savannah 2 dr. 1 834 T. Wilmington 1 dr. 432 T.

Antallet af de til Distriktets Havne ankomne norske Fartøier har i de sidste fem Aar udgjort:

1890 1 312 dr. 820 068 Tons. 1891 1 285 dr. 804 113 T. 1892 1 460 dr. 950 976 T. 1893 1 363 dr. 878 142 T. 1894 1 321 dr. 788 604 T.

Fra følgende Havne, hvor ei nogen Vicekonsulstation findes, udklares i 1894 11 norske Fartøier, dr. 10 036 Tons, med Ladning, nemlig fra Perth Amboy, N. J. 1 Fartøi 323 Tons. Marcus Hook, Delaware 6 Fartøier 6 005 Tons. Port Tampo, Flo. 3 Fartøier 2 509 Tons. Biloxi, Miss. 4 Fartøier 3 708 Tons.

Medens Antallet af Skibe, som ankomme til Havnene ved Atlanterhavet, hvert Aar aftager, er Antallet af Skibe, som ankomme til Havnene ved den Mexikanske Golf, hvert Aar i stigende.

Følgende Tabel udviser nærmere Forholdet.

	Til Havne ved Atlanterhavet.		Til Havne ved den Mexikanske Golf.	
	Antal	Tons	Antal	Tons
1891	1 011	597 492	370	267 559
1892	1 042	629 583	536	399 922
1893	877	551 818	599	399 803
1894	732	433 109	638	386 421

Af Havnene ved Atlanterhavet har Boston, New York og Philadelphia paa Grund af de Forandringer, som Transporten af Kornvarer og Petroleum har undergaaet, tabt deres gamle Betydning for vor Skibsfart; New York, der før regnede det største Antal Skibe, er i 1894 bleven overfløiet af Mobile saavel hvad Fartøiernes Antal som deres Drægtighed betræffer.

Fragtmarkedet. Uagtet Beholdningerne af Korn i de Forenede Stater vare store ved Aarsskiftet 1894, var Afskibningerne dog ei saa betydelige, at de var istand til at fremkalde nogen Konjunktur i Kornfragterne. Disse holdt sig derfor lave. I Begyndelsen af Aaret var Fragtsatsen 3 sh.

6 d pr. Qvarter til United Kingdom f. o., men eftersom Aaret skred frem, dalede Satserne saaledes, at der i August Maaned ei kunde opnaaes mere end 2 sh. 1½ d. Senere steg dog Fragterne igjen og i December Maaned betaltes 3 sh. 4½ d til 3 sh. 6 d. Størstedelen af de Kornvarer, som udskibedes, gik med de regulære Dampskibslinier. Der er fornærværende ikke mindre end 29 Linier mellem New York og Europa; dertil kommer de fra Boston, Philadelphia og Baltimore udgaaende Linier. Naar det saa betænkes, at disse Liniers Dampskibe aarligen stiger i Antal og Transportevne, vil man forstaa, i hvilken Grad de bidrage og antageligen fremdeles vil bidrage til at trykke Markedet for de Dampskibe, som komme fragtsøgende. Mange af de Dampskibe, som ei kunde erholde Beskæftigelse i Kornfarten, fandt Anvendelse i Bomuldsfarten. Bomuldsudførselen var nemlig meget betydelig i 1894 og der var stor Efterspørgsel efter Skibsrum i Bomuldshavnene. Derigjennem fremkaldtes en Fragtstigning, som bevirkede, at de i denne Fart beskæftigede Dampskibe uden Tvivl har givet et godt Udbytte. Fragtmarkedet var navnlig meget livligt i Galveston, som er Afløbsstedet før Staten Texas' stadigt voxende Bomuldsproduktion. Arbeidsnedlæggelse af Skrømændene i New Orleans bevirkede, at en Mængde Romuld, som var bestemt for denne Havn, gik til Galveston, hvis Afskibninger paa denne Maade yderligere forøgedes. Fragtsatsen udgjorde under hele Høsten i Galveston 37 sh. 6 d å 39 sh. pr. Ton (net. Reg.).

Sukkerfragterne fra Cuba vare til visse Tider meget lønnende og gav adskillige Dampskibe Sysselsættelse. Kulfragterne til Vestindien og Central-Amerika, hvor amerikansk Kul synes at have vundet Terræn paa engelsk Kuls Bekostning, var forholdsvis gode og antages at have givet Dampskibe Fortjeneste.

Fosfatudførselen fra Sydstaterne foregaar udelukkende i Dampskibe, men Konkurrencen synes at have bragt disse Fragter til at dale. Som Tilfældet har været i de senere Aar, har mange Dampskibe taget Del i Trælastfarten fra Golfhavnene og det er ei Tvivl underkastet, at de ikke alene vil holde sin Plads paa dette Omraade, men at deres Antal vil tiltage og at endnu flere Seilskibe derfor vil tvinges ud af denne Fart.

For Seilskibe var Konjunkturerne i 1894 gennemgaaende ugunstige. Fragterne var lave og det bliver hvert Aar vanskeligere at faa Ladninger.

Udførselen af Petroleum i Tønder og Kasser er næsten udelukkende i Hænderne paa „the Standard Oil Company“, som derfor dikterer Fragtsatserne for denne Artikel baade til Europa og Østasien. Vore Skibes Deltagelse i denne Fart aftager ogsaa aarligen. Medens der i 1893 fra New York afgik 82 norske og svenske Seilskibe med Petroleumsladninger og fra Philadelphia 48 Skibe, erholdt i 1894 kun 32 Skibe i New York og 24 i Philadelphia Petroleumsfragter. Fragter sluttedes til følgende Noteringer:

United Kingdom eller Kontinentet 1 sh. 7½ d til 2 sh. 9 d, Skandinaviske Havne 1 sh. 11 d til 2 sh. 9 d, Shanghai 17½ til 23 Cents, Java 14½ til 17 Cents og Japan 16 til 24 Cents.

Der var ei mange Stykgodsfragter til Australien i Markedet og de Satser, til hvilke Befragtninger gjordes, var endnu lavere end i de foregaaende Aar og kunde alene svare Regning for Fartøier, som kunde erholde en god Returfragt fra Australien.

Der var under hele Aaret god Efterspørgsel efter Fartøier for „naval stores“ fra Brunswick, Charleston, Savannah og Wilmington. Antallet af

smaa, for denne Fart passende Skibe aftager aarligen, og denne Omstændighed har bidraget til at gjøre Fragtmarkedet i disse Havne fastere. Der betales til United Kingdom og Kontinentet 2 sh. 3 d til 2 sh. 9 d for Harpix og 3 sh. 6 d til 4 sh. for Terpentin. Uagtet disse Fragtsatser ei er høje, antages det dog, at denne Fart har svaret bedre Regning, end nogen anden Seilskibsfart paa dette Distrikts Havne.

Trælastfragterne fra Golihavnene til Europa og Sydamerika var meget lave. Udbyttet af denne Fart ar yderligere forringet paa Grund af Antagelsen af den saakaldte § 2 Klausul, som øger Fartøiernes Udgifter uden at Fragtsatsen er steget i Forhold. De gjældende Fragtnoteringer var følgende: United Kingdom eller Kontinentet 85 sh. til 100 sh., Middelhavet 87 sh. 6 d til 107 sh. 6 d, Kap-Kolonien 120 sh. til 132 sh. 6 d, Rio de Janeiro § 13 til 15 pr. 1 000 superficial feet, Buenos Ayres § 11 til 12, Montevideo § 10 $\frac{1}{2}$ til 11 $\frac{1}{2}$ og Rosario § 12 $\frac{1}{2}$ til 13 $\frac{1}{2}$.

70 norske Dampskibe har i 1894 været beskjæftiget i Fragtfart og anden Maanedsbefragtning mellem dette Konsulatdistrikts Havne og Vestindien, Central- og Sydamerika. Maanedsfrafterne har for de fleste Dampskibe været lavere end i de foregaaende Aar og Udbyttet af denne Fart har været mindre end forhen.

Den udenrigske Skibsfart paa de Forenede Stater. Ifølge den af det statistiske Bureau i Washington offentliggjorte Statistik over den udenrigske Skibsfart i Finansaaarene 1894 og 1893 udgjorde Antallet af de til de Forenede Staters samtlige Havne ankomne og derfra afgaaede Skibe:

Ankomne. I 1894: 30 005 Skibe, dr. 19 989 663 Tons, deraf med Ladning 20 093 Skibe, dr. 15 040 730 Tons;

i 1893: 31 855 Skibe, dr. 19 581 816 Tons; deraf med Ladning 22 399 Skibe, dr. 15 332 576 Tons.

Afgaaede. I 1894: 30 344 Skibe, dr. 20 271 690 Tons, deraf med Ladning 18 666 Skibe, dr. 17 484 056 Tons;

I 1893: 33 635 Skibe, dr. 19 760 746 Tons, deraf med Ladning 18 961 Skibe, dr. 16 959 433 Tons.

Til Havne ved Atlanterhavet og den Mexikanske Golf ankom i 1894 14 521 Fartøier, dr. 14 855 629 Tons, deraf med Ladning 11 404 Fartøier, dr. 11 917 580 Tons.

Fra de samme Havne afgik 13 719 Fartøier, dr. 13 038 639 Tons, deraf med Ladning 11 337 Fartøier, dr. 14 192 275 Tons.

Af den i 1894 til samtlige Havne i de Forenede Stater ankomne Tonnage var 18 264 Skibe, dr. 15 334 984 Tons, af fremmed Nationalitet. Heraf udgjordes omtrent 70 pCt. af Fartøier under britisk Flag, 10 pCt. af Fartøier under tysk Flag og 5 $\frac{1}{2}$ pCt. af Fartøier under norsk Flag.

De Forenede Staters Handelsflaade talte den 30te Juni 1894 23 586 Fartøier (alle Slags ibereguede) med en Drægtighed af 4 684 029 (gross) Tons. Heraf hørte 17 468 Fartøier af 2 712 944 Tons Drægtighed hjemme i Staterne ved Atlanterhavet og den Mexikanske Golf og 1 520 Fartøier af 456 359 Tons Drægtighed i Stillehavs-Staterne; de øvrige 4 598 Fartøier af 1 714 726 Tons Drægtighed hørte hjemme i de indre Stater, paa hvis store Indsøer og Floder de benyttedes. Af det hele Antal var kun 1 350 Fartøier af 916 180 Tons Drægtighed (deraf 246 Dampskibe, dr. 266 091

Tons og 1 104 Seilskibe, dr.-650 089 Tons) registrerede for udenrigsk Fart. Kun 26 pCt. af den hele Tonnage kan derfor antages at have deltaget i udenrigsk Fragtart.

Den 30te Juni 1893 talte Handelsflaaden 24 512 Skibe af 4 825 071 Tons Drægtighed. Den skulde altsaa i Finansaaret 1894 have gaaet tilbage med 926 Fartøier af 141 042 Tons Drægtighed. Denne store Tilbagegang er dog, efter hvad der er oplyst, mere tilsyneladende end virkelig. Nogen grundig Revision af Skibslisterne havde nemlig ikke fundet Sted i flere Aar og i Listerne forekom mange Fartøier som var forliste eller udrangerede. I første Halvaar 1894 fandt en gennemgaaende Revision Sted; som Følge heraf blev 450 Fartøier af omtrent 90 000 Tons Drægtighed udstrøgne af Listerne. Men om end den reducerede Tonnage for en stor Del maa tilskrives Skibslisternes Revision, var dog Tilgangen paa nye Fartøier ikke stor nok til at dække den Afgang, som fandt Sted gennem Forlis og paa anden Maade.

Det hele Antal Fartøier, som byggedes og erholdt Nationalitetsdokumenter i Finansaaret 1894, udgjorde 838 af 131 195 Tons Drægtighed mod 956 af 211 639 Tons Drægtighed i det foregaaende Finansaar. Nybygningen var saaledes 80 000 Tons eller 38 pCt. mindre i 1894 end i 1893. Af de nybyggede Fartøier var 293 Dampskibe af 83 720 Tons Drægtighed (256 Træskibe, dr. 36 899 Tons, og 37 Jern- og Staal-Skibe, dr. 46 821 Tons). De nybyggede Seilskibes Antal var 477 af 37 827 Tons Drægtighed. Heraf var 475 Træskibe, for det meste Skonnerter til Kystfart. To Staalskibe af 4 649 Tons Drægtighed byggedes. Disse var de to første Fartøier af dette Slags, som er byggede i de Forenede Stater. Det hilsedes som en Begivenhed af Betydning for Skibsbyggeriets Fremtid i dette Land, da Staalskibet „Dirigo“ af 3 000 Tons Drægtighed, og 12 000 Yards Seilføring den 10de Februar 1894 gik af Stabelen fra et Skibsværft i Bath i Staten Maine. Det antages, at adskillige Staalskibe vil blive byggede herefter.

Hvad Bemandingen af den amerikanske Handelsflaade betræffer, er det en kjendt Sag, at Antallet af indfødte Sømænd bliver færre Aar for Aar. Som Hovedaarsag hertil angives det, at en Amerikaner kan skaffe sig et bedre Udkomme og et bekvemmere Liv paa Landjorden end paa Søen, og at unge Mennesker derfor ei føle nogen Lyst til at gaa tilsøs. Følgen heraf har været, at den overveiende Del af Besætningerne paa amerikanske Fartøier udgjøres af Udlændinger, særskilt Nordmænd, Svensker og Dansker; det antages at $\frac{4}{5}$ af Kystfarernes Mandskaber er Skandinaver og næsten alle Lystfartøier er bemandede paa samme Maade. Der findes Opgaver for Finansaaret 1894 over Mønstringer i 22 af „United States Shipping Offices“. Ved dem foretoges ialt 71 499 Mønstringer; 22 143 af de mønstrede Mandskaber var Amerikanere, 21 966 Skandinaver og 27 128 andre Udlændinger.

I New York mønstredes ialt 15 002 Mand, deraf 5 790 Skandinaver.

- Philadelphia	—	-	8 851	—	-	2 728	—
- Boston	—	-	7 756	—	-	4 162	—
- New Orleans	—	-	5 535	—	-	868	—
- Portland, Mc.	—	-	2 372	—	-	894	—
- Baltimore	—	-	3 231	—	-	698	—

Forandringer i Skibsbesætningerne.

I New York afmønstredes i 1894 fra norske Fartøier 427 Mænd (deraf 275 Nordmænd, 60 Svensker og 92 Udlændinger) og rømte 53 Mænd (deraf 30 Nordmænd, 13 Svensker og 10 Udlændinger); med norske Fartøier paamønstredes 457 Mænd (deraf 324 Nordmænd, 66 Svensker og 67 Udlændinger).

I Brunswick paamønstredes i 1894 med norske Fartøier 5 Nordmænd og rømte 22 Mænd (deraf 7 Nordmænd, 2 Svensker og 13 Udlændinger); med norske Fartøier paamønstredes 23 Mænd (deraf 5 Nordmænd, 6 Svensker og 12 Udlændinger).

I Pensacola afmønstredes i 1894 fra norske Fartøier 55 Mænd (deraf 40 Nordmænd, 7 Svensker og 8 Udlændinger) og rømte 82 Mænd (deraf 42 Nordmænd, 19 Svensker og 21 Udlændinger), med norske Fartøier paamønstredes 177 Mænd (deraf 130 Nordmænd, 20 Svensker og 27 Udlændinger).

I Philadelphia afmønstredes i 1894 fra norske Fartøier 232 Mænd (deraf 151 Nordmænd, 21 Svensker og 60 Udlændinger) og rømte 51 Mænd (deraf 28 Nordmænd, 11 Svensker og 12 Udlændinger); med norske Fartøier paamønstredes 230 Mænd (deraf 149 Nordmænd, 35 Svensker og 46 Udlændinger).

I Wilmington paamønstredes i 1894 med norske Fartøier 24 Mænd (deraf 3 Nordmænd, 3 Svensker og 18 Udlændinger) og rømte fra norske Fartøier 14 Mænd (deraf 5 Nordmænd, 1 Svensk og 8 Udlændinger).

Hjemsendelse af Penge.

Fra New York hjemsendtes i 1894 gennem Konsulatet af norske Sø-mænd 6 299 Kroner 31 Øre. Gennem „Scandinavian Sailor's Temperance Home“ i Brooklyn hjemsendtes samme Aar til Norge Doll. 24 725.42 eller 91 575 Kroner 62 Øre. Gennem New Yorks Postkontor expederedes i 1894 til Norge 22 878 Postanvisninger til Beløb Doll. 479 025.73. Fra Norge 3 166 Postanvisninger til Beløb Doll. 94 414.62.

Indvandring.

Der ankom i Kalenderaaret 1894 til de Forenede Stater 248 983 Indvandrere mod 488 776 i 1893. (Indvandrere fra Britisk Nordamerika og Mexiko ei iberegne). Af disse ankom 198 451 til New York, 20 756 til Philadelphia, 15 654 til Boston og 7 673 til Baltimore. Fra de Forenede Riger ankom 19 468 Personer, hvoraf 9 563 Mænd og 9 905 Kvinder, mod 51 723 Personer i 1893.

Handel.

Ifølge de af det statistiske Bureau i Washington offentliggjorte Tabeller vedkommende Udenrigshandelen for Finansaaret 1 Juli 1893—30 Juni 1894 androg den samlede Vareomsætning med Udlandet (Import, Export og Re-Export) til \$ 1 547 135 194 mod \$ 1 714 066 116 i 1893. Den samlede Omsætningsværdi var \$ 166 930 922 mindre end i 1893 og \$ 310 545 416 mindre end i 1892. Ingførselen beløb sig til \$ 654 994 622 (Guld og Sølv undtaget) eller \$ 211 406 300 mindre end i 1893. Udførselen beløb sig til \$ 869 204 937, hvortil kom Værdien af re-exporterede udenlandske Varer

§ 22 935 635. Totaludførselen udgjorde § 892 140 572 eller § 44 475 378 mere end i 1893.

Den samlede Vareomsætning med Udlandet androg i Kalenderaaret 1894 til § 1 501 415 189 mod § 1 652 354 534 i det foregaaende Kalenderaar. Indførselen androg i Kalenderaaret 1894 til § 676 312 104 mod § 776 248 270 i 1893. Udførselen androg i Kalenderaaret 1894 til § 825 103 085 mod § 876 106 264 i 1893.

Indførselen til New York udgjorde i Finansaaret 1894 § 438 413 845 og Udførselen derfra i samme Tidsrum § 369 146 365.

Indførselsartiklernes Værdi i Finansaaret 1894 kan henføres under følgende Hovedgrupper:

Fødevarer og levende Dyr	§ 278 338 429	eller 42.49 pCt.
(deraf Sukker § 128 898 882		
" Kaffe " 90 314 676)		
Raastoffe for Industrien	" 137 027 024	" 20.92 "
Halvfabrikata til Brug for Industri og Haand-		
værk	" 67 510 926	" 10.31 "
Manufakturvarer for umiddelbart Forbrug .	" 92 719 494	" 14.15 "
Luxusvarer	" 79 398 749	" 12.13 "

Hvad Værdien af Landets Udførselsartikler i Finansaaret 1894 betræffer, falde 78.86 pCt. eller § 685 486 453 paa Produkter af Agerbrug, Grubedrift, Skovdrift og Fiskeri, medens 21.14 pCt. eller § 183 718 484 falde paa Produkter af indenlandsk Industri.

Totalindførselen fra Norge og Sverige til de Forenede Staters samtlige Havne beløb sig i Finansaaret 1894 til Doll. 3 112 066 (deraf Doll. 2 978 649 toldpligtige og Doll. 133 417 toldfrie Varer) mod Doll. 4 176 384 i det foregaaende Finansaar. Indførselen foregik til følgende Havne:

	1894.	1893.
New York	Doll. 1 934 614	Doll. 2 625 368
Boston og Charlestown .	" 665 577	" 926 008
Chicago	" 256 037	" 175 435
Pittsburg	" 77 489	" 84 054
Philadelphia	" 63 116	" 176 637
Baltimore	" 42 434	" 48 903
Cuyahoga, Ohio	" 26 827	" 41 134
Minnesota, Minn. . . .	" 25 028	" 36 098
Columbus, Ohio	" 7 242	" 26 388

Totaludførselen til Norge og Sverige fra de Forenede Staters samtlige Havne beløb sig i Finansaaret 1894 til Doll. 4 355 777 mod Doll. 4 083 156 i det foregaaende Finansaar.

Udførselen foregik fra følgende Havne:

	1894.	1893.
Newyork	Doll. 3 126 813	Doll. 2 934 139
Savannah	" 344 241	" 271 433
Charleston	" 316 528	" 163 750
Fernandina	" 117 140	" 54 290
Newport News	" 112 638	" 2 035

		1894.		1893.
Philadelphia	Doll.	100 367	Doll.	190 318
Boston og Charlestown .	"	78 430	"	83 991
Key West	"	73 670	"	44 000
New Orleans	"	46 564	"	85 080
Perth Amboy	"	16 906	"	59 657
Chicago	"	15 600		
Mobile	"	5 530	"	8 863
Norfolk og Portsmouth .	"	1 350	"	2 160
Baltimore	"		"	135 264
Beaufort	"		"	48 176

De vigtigste Indførselsartikler fra Norge og Sverige var i Finansaaret

	1894		1893
Jern, Staal og Fabrikata deraf			
Rujern	9 852 Tons	Doll. 245 737	3 730 Tons Doll. 74 628
Skrabjern og Staal 1 024	"	21 934	1 368 " 28 751
Stangjern 19 252 726	⌘	339 995	32 023 845 ⌘ " 557 593
Staal 6 870 556	"	135 852	6 463 986 " 126 336
Plader			125 766 " 9 259
Wire Rods 33 886 356	"	580 727	65 940 294 " 1 153 808
Wire og			
Wirerope 3 549	"	321	12 248 " 866
Knivsmedarbeider 6 229	"		7 235
Maskiner og Dele			
deraf 52 092	"		87 860
Andre Jern- og			
Staalfabrikata 7 097	"		4 901
	Totalsum	Doll. 1 389 984	Doll. 2 051 237
Træmasse 13 866 Tons	Doll. 719 447	22 551 Tons	Doll. 1 124 830
Andet Papir- materiale 6 777	"		" 10 980
	Totalsum	Doll. 726 224	Doll. 1 135 810

Fisk og Fiskevarer:

Ansjovis og Sardiner, nedlagte i Olie og paa andet Vis:

	Doll.	30 427		Doll.	32 226
Tørret og saltet					
Torsk 402 424	⌘	20 116	1 026 002	⌘	49 361
Sild, røget 220 373	⌘	6 961	51 925	"	1 786
Sild, lagesaltet 38 753 Tdr.	"	151 993	32 521 Tdr.	"	155 100
Makrel 16 777 Tdr.	"	280 381	11 138	"	212 566
Hval og Fisketran					
196 202 Gallons	"	93 089	165 209 Gallons	"	87 123
Andre Fiskevarer	"	44 485			38 859
	Totalsum	Doll. 627 352		Doll.	577 021

	1894		1893
Fyrstikker	Doll. 116 962		Doll. 100 326
Bøger, Karter, Gravurer etc.	" 53 402		" 52 207
Gjedeskind	" 25 588		" 49 813
Andre Skind	" 511		" 42 684
Kemikalier	" 16 558		" 16 055
Metaller, Metalkompositioner og Fabrikata deraf (andre end Jern og Staal)	" 25 633		" 14 259
Cement 3 227 757 Th	" 10 831	4 359 026 Th	" 13 875
Glasvarer og Flasker	" 7 604		" 8 490
Ost 69 160 Th	" 8 861	66 557	" 8 846
Spirituosa	" 3 407		" 7 159
Handsker	" 1 468		" 5 168
Porcelain	" 2 605		" 4 060
Øl og Malt-drikke	" 2 731		" 3 407
Pelsværk	" 4 891		" 2 945

De vigtigste Udførselsartikler til Norge og Sverige vare i Finantsaaret

	1894		1893
Kornvarer:			
Rug		28 218 Bushels	Doll. 22 574
Hvede 458 042 Bush. Doll. 312 260		675 171 "	" 525 092
Hvedemel 64 338 Tdr. " 223 953		82 658 Tdr. "	" 360 905
Bomuld 31 095 Baller } 14 980 632 Th " 1 166 721		14 324 Bush. " 6 879 217 Th "	" 569 888
Saaleleder 2 934 011 Th " 468 120		2 959 960 "	" 472 764
Petroleum 9 848 074 Gall. Doll. 487 026		16 312 922 Gall. Doll. 921 284	
Nafta 336 460 " " 20 230		631 082 " "	" 36 568
Kjød, lagesaltet 2 552 800 Th " 135 759		2 007 800 Th "	" 104 832
Talg 276 903 Th " 16 951		718 640 " "	" 45 600
Flæsk 3 458 191 Th " 277 218		1 648 304 " "	" 110 431
Smult 3 457 297 Th " 288 763		2 153 728 " "	" 192 406
Margarinsmør		46 743 " "	" 5 935
Margarinolie 3 066 833 Th " 289 666		1 920 899 " "	" 168 272
Smør 152 623 Th " 21 326		19 126 " "	" 2 734
Bladtobak 393 632 Th " 52 769		317 668 " "	" 29 325
Cigaretter 9 010 Mille " 28 638		11 524 Mille " "	" 37 111
Sirup 312 226 Gall. " 45 915		195 225 Gall. " "	" 28 856
Gjødningsstoffer 19 156 Tons " 191 148		17 435 Tons " "	" 146 466
Pitchpine og andet Tømmer, saget eller hugget	" 8 879		" 14 211
Harpix 11 286 Tdr. " 15 940		7 246 Tdr. " "	" 14 957
Agerbrugsredskaber " 50 349			" 65 269
Symaskiner og Dele deraf " 1 097			" 17 981
Andre Maskiner og Fabrikata af Jern og Staal	" 41 953		" 53 784
Klokker og Dele deraf " 5 293			" 5 411
Gummivarer " 2 555			" 18 189
Maling og Farver " 8 653			" 10 517

Jern. Den hele Indførsel til de Forenede Stater af Jern, Staal og Fabrikata deraf androg i Finantsaaret 1894 til $\text{p} 20\,843\,576$ mod $\text{p} 29\,656\,539$

i 1893. Indførselen led altsaa betydelig Indskrænkning og Indskrænkningen rammede Sverige i lige Grad som andre Lande. Værdien af Indførselen af Jern og Staal etc. fra Sverige gik nemlig ned til \$ 1 389 984 mod \$ 2 051 237 i 1893. En Stigning i Indførselen af Rujern (9 852 Tons til en Værdi af \$ 245 737 i 1894 mod 3 730 Tons til en Værdi af \$ 74 628 i 1893) og Staal fandt visseligen Sted, men denne var paa langt nær nok til at opveie Nedgangen i Indførselen af Stangjern og „Wire-rods“.

Af nedenstaaende Tabel fremgaar, at Indførselen af sidstnævnte Artikel i de sidste fem Aar har været i stadig Tilbagegang.

Stangjern.

	Totalindførsel.		Indførsel fra Sverige
1894.	22 763 623 $\text{H} \text{ } \text{S}$	421 997.	19 252 726 $\text{H} \text{ } \text{S}$
1893.	38 947 467 „ „	720 400.	32 023 845 „ „
1892.	45 882 274 „ „	853 297.	38 489 787 „ „
1891.	43 287 778 „ „	821 613.	33 446 286 „ „
1890.	64 125 976 „ „	1 112 901.	52 180 070 „ „

„Wire Rods“.

	Totalindførsel.		Indførsel fra Sverige.
1894.	56 228 155 $\text{H} \text{ } \text{S}$	993 802.	33 886 356 $\text{H} \text{ } \text{S}$
1893.	97 067 082 „ „	1 705 791.	65 940 294 „ „
1892.	97 111 641 „ „	1 761 776.	59 047 615 „ „
1891.	112 982 750 „ „	2 124 143.	67 140 170 „ „
1890.	139 658 120 „ „	2 390 813.	62 043 353 „ „

For den amerikanske Jernindustri var Aaret 1894 et ugunstigt Aar, særskilt dets første Halvdel. Saavel Produktion og Forbrug som Priser gik ned i de første sex Maaneder. I det sidste Halvaar indtraadte en Forandring, idet Produktionen forøgedes; men Priserne vedblev at falde og var ved December Maanedes Udgang lavere end nogensinde før.

Forskjellige Forholde bidrog til at lamme Jernindustrien. I Kul- og Kokesdistrikterne i Staterne Pennsylvania, Indiana, Illinois og Alabama fandt store Arbeidsnedlæggelser Sted. Disse Arbeidsnedlæggelser begyndte i Slutningen af Mai og varede i 2 å 3 Maaneder. Mange Masovne og Værker blev tvungne til at indstille sin Drift og denne Stansning havde en ulykkelig Virkning baade paa Produktionen og paa Forbruget. Arbeidsnedlæggelsen i Pullmans Vognfabrik i Illinois og den „boycott“, som „the American Railway Union“ begyndte den 26 Juni mod „the Pullman Car Co.“, hvis Vogne benyttes paa omtrent alle Jernbanelinier, virkede ligeledes skadeligt. En Faktor, der ogsaa har havt sin Betydning, var de langvarige Forhandlinger i Kongressen om den nye Toldtarif, som for Jernets Vedkommende endte med at Tolden paa Jernmalm, Rujern og „railway-bars“ nedsattes henholdsvis $46\frac{2}{3}$, $40\frac{1}{2}$ og $41\frac{2}{3}$ pr. Ct.

Den væsentligste Aarsag til det Tryk, som hvilede over Jernindustrien, var dog Indskrænkningerne i Jernbanebygningen og Jernbanernes slette Driftsresultater. Ifølge „the Interstate Commerce Commission“'s Beretning for Finantsaaret 1894 byggedes der i nævnte Aar kun 2 247 Mile nye Jernbaner, hvilket er det mindste Mileantal i noget Aar siden 1875. Godstrafikken paa Jernbanerne gik ned; der befordredes kun 638 Mill. Tons eller 107 Mill. Tons mindre end i det foregaaende Aar, og denne Nedgang i Trafiken bragte Indtægterne til at synke. Jernbanernes Bruttoindtægter androg kun til \$ 1 073 361 797 eller \$ 147 390 077 (12.07 pCt.) mindre end i det foregaaende Aar.

Produktionen af Rujern udgjorde i første Halvaar 2 717 983 Tons (à 2 240 Ø) og i andet Halvaar 3 939 405 Tons. Den samlede Produktion i Kalenderaaret 1894 var altsaa 6 657 388 Tons (mod 7 124 502 Tons i 1893 og 9 157 000 Tons i 1892). Produktionen var lavest den 1 Juni, da der kun var 88 Masovne med en ugentlig Tilvirkning af 62 517 Tons i Drift. Den høieste Produktion naaedes ved November Maanedes Udgang, da 184 Masovne med en ugentlig Tilvirkning af 168 762 Tons var i Virksomhed.

Af hele Produktionen var 3 808 567 Tons eller over 57 pCt. Bessemer Jern. Kun 222 422 Tons var tilvirket med Trækul og kun 120 075 Tons med Anthracit (uden Tilsætning af anden Kul).

Forbruget af Rujern i 1894 er anslaaet til 6 718 960 Tons (mod 7 007 194 Tons i 1893 og 9 318 742 Tons i 1892). De usolgte Beholdninger ved Masovnene udgjorde den 31 December 1894 661 328 Tons eller 45 890 Tons mindre end den 31 December 1893.

Ved Nytaar 1894 vare Noteringerne for Pennsylvania Rujern No. 1 og 2 henholdsvis Ø 14 à 14.50 og Ø 13 à 13.50 leveret ved Vandkant. I Februar Maaned blev No. 1 udbudt til Ø 12.75, leveret i Jersey City. Samtidigt fandt betydelige Salg af Tennessee og Alabama-Jern Sted til Priser, som svarede til Ø 11.50 for No. 2 leveret i New York.

I Marts Maaned solgtes 17 000 Tons Gray Forge Alabama til Ø 6.85 ved Masovnen, hvilken Pris svarede til Ø 10.85 leveret i New York. I April Maaned solgtes Pennsylvania Gray Forge til Ø 10.50 leveret ved Vandkant og i Juni Maaned No. 1 til Ø 12.50 og No. 2 til Ø 11.50 leveret i Jersey City.

Under Kul- og Kokes-Strikerne gjordes Forsøg paa at bringe Priserne i Veiret, men det lykkedes ikke, da Efterspørgselen var altfor ubetydelig.

I September Maaned solgtes Pennsylvania No. 1 til Ø 12.70 og No. 2 til Ø 11.70 og i December Maaned No. 1 til Ø 12.60 og No. 2 til Ø 11.60, leveret i Jersey City.

Ved Aarets Udgang noteredes Ø 12.50 à 12.75 for No. 1 og Ø 11.50 à Ø 11.75 for No. 2, leveret ved Vandkant.

Prisfaldet i Aarets Løb androg til Ø 1.50 à 1.75 pr. Ton.

Produktionen af Bessemer Staal-ingots udgjorde i 1894 3 571 313 (gross) Tons mod 3 215 686 Tons i 1893; den øgedes med 355 627 Tons. Produktionen af „openhearth“-Staal-ingots og castings udgjorde i 1894 784 936 (gross) Tons mod 737 890 Tons i 1893 og øgedes med 47 046 Tons.

Produktionen af alle Slags Skinner udgjorde i 1894 1 021 772 (gross) Tons mod 1 136 458 i 1893 og gik altsaa ned med 114 686 Tons. I Produktionen for 1894 er iberegnet 157 457 Tons Skinner for Sporveie og elektriske Baner. Af denne Slags Skinner tilvirkedes i 1893 133 423 Tons og Produktionen deraf tiltog altsaa i 1894 med 24 034 Tons.

Lokomotivbygningen aftog betydeligt i 1894 (13 Værksteder, som i 1893 havde bygget 2 011 Lokomotiver, byggede kun 695 i 1894 og tre andre Værksteder, som i 1893 havde bygget 90 Lokomotiver, byggede ikke et eneste i 1894.) Bygningen af Passager- og Fragtvoogne gik ogsaa betyde-

ligt tilbage i 1894, idet der kun byggedes 17 029 Fragtvogne (mod 51 216 i 1893 og over 93 000 i 1892) og 510 Passagervogne (mod 1 980 i 1893).

Træmasse. Indførselen af Træmasse androg i Finansaaret 1894 til 35 587 Tons (hvoraf 13 780 Tons ankom til New York, 8 766 Tons til Boston og 2 476 Tons til Philadelphia) til en Værdi af \$ 1 664 547 mod 63 565 Tons til en Værdi af \$ 2 908 884 i det foregaaende Finansaar. Af følgende Tabel vil det sees, at Indførselen fra alle Lande er gaaet tilbage, men dog forholdsvis mindre fra de Forenede Riger end fra andre konkurrerende europæiske Lande.

Indførsel i	1894.		1893.	
	Tons	\$	Tons	\$
fra Sverige og Norge	13 866	719 447	22 551	1 124 830
- Tyskland	8 942	484 037	21 124	1 101 018
- Canada	10 016	323 095	14 241	396 661
- Østerrig-Ungarn	2 129	109 672	3 753	190 786

Al fra Europa indført Træmasse er kemisk Masse. Den indenlandske Produktion af de simple Sorter kemisk Masse er betydeligt tiltaget og forbedret; den har efterhaanden trængt udenlandsk Vare ud af Markedet, idet den sælges billigere. Tilvirkningen af de bedre Sorter Sulfit er ogsaa i Fremgang og Indførselen deraf vil formodentlig komme til at lide Indskrænkning.

Den Udførsel af mekanisk Masse, som begyndte i 1893, har været fortsat i 1894. I de fem første Maaneder af Aaret blev der fra Maine udført omtrent 14 000 Tons. I Forsommeren nedsatte de svenske og norske Træmassefabrikanter sine Priser og de amerikanske Fabrikanter kunde derfor ei længer konkurrere paa de europæiske Markeder, hvorfor Udførselen standsede. Den laveste Pris, til hvilken mekanisk Masse blev leveret fra Maine, var \$ 13.50 pr. Ton f. o. b. ved Fabrikken, men senere forhøiedes Prisen til \$ 15 og henimod Slutningen af Aaret skal der være begjært \$ 1 til 2 mere.

De ved Aarets Udgang i New York gjældende Noteringer for Træmasse vare følgende: Indenlandsk Sodamasse $2\frac{3}{4}$ Cents for bleget og $2\frac{1}{2}$ Cents for ubleget. Indenlandsk Sulfit $1\frac{3}{4}$ à $2\frac{3}{8}$ Cents for ubleget og $3\frac{1}{2}$ Cents for bleget. Udenlandsk Sodamasse ubleget 2.60 à 2.75 Cents og bleget $3\frac{1}{2}$ à 3.90; Udenlandsk Sulfit ubleget 2.50 à 3.15 og bleget 3.85 à $4\frac{1}{4}$ Cents.

Fisk. Af Fiskevarer, som ere Gjenstand for Udførsel fra Sverige og Norge, indførtes til de Forenede Stater følgende Mængder:

Ansjovis og Sardiner, nedlagte i Olie og paa andet Vis:

Totalindførsel i 1894 Dollars 976 952

Heraf kom fra:

Frankrig	Dollars	841 377
Portugal	—	47 474
Norge og Sverige	—	30 427
Belgien	—	21 808
England	—	21 026
Italien	—	9 497
Tyskland	—	1 903

Torsk, tørret og saltet:

Totalindførsel i 1894	13 406 193	Ⓕ	Doll.	509 395
---------------------------------	------------	---	-------	---------

Heraf kom fra:

Britisk Nordamerika	9 379 533	Ⓕ	Doll.	352 239
-------------------------------	-----------	---	-------	---------

Miquelon, Langley etc.	3 105 371	-	—	110 936
--------------------------------	-----------	---	---	---------

Norge og Sverige	402 424	-	—	20 016
----------------------------	---------	---	---	--------

Totalindførsel i 1893	13 760 139	Ⓕ	Doll.	553 113
---------------------------------	------------	---	-------	---------

Heraf kom fra:

Britisk Nordamerika	10 605 323	-	—	425 981
-------------------------------	------------	---	---	---------

Norge og Sverige	1 026 002	-	—	49 361
----------------------------	-----------	---	---	--------

Af de inførte Kvantiteter tørret og saltet Torsk udførtes igjen:

i 1894	8 329 143	Ⓕ	Doll.	327 064
------------------	-----------	---	-------	---------

i 1893	6 302 780	-	—	254 025
------------------	-----------	---	---	---------

Heraf gik i 1894 til:

Haiti	5 743 804	-	—	239 313
-----------------	-----------	---	---	---------

Cuba og Puerto Rico	1 139 776	-	—	39 441
-------------------------------	-----------	---	---	--------

Britisk Vestindien	420 643	-	—	17 885
------------------------------	---------	---	---	--------

Af tørret og saltet Torsk, tilvirket i de Forenede Stater, udførtes

i 1894	14 733 648	Ⓕ	Doll.	704 652
------------------	------------	---	-------	---------

Heraf gik til:

Haiti	8 922 079	-	—	432 573
-----------------	-----------	---	---	---------

Cuba og Puerto Rico	1 276 292	-	—	62 111
-------------------------------	-----------	---	---	--------

Guiana	1 095 199	-	—	34 871
------------------	-----------	---	---	--------

Santo Domingo	1 038 927	-	—	47 281
-------------------------	-----------	---	---	--------

Central America	337 017	-	—	19 150
---------------------------	---------	---	---	--------

Britisk Vestindien	735 635	-	—	36 006
------------------------------	---------	---	---	--------

Venezuela	270 453	-	—	14 251
---------------------	---------	---	---	--------

Columbia	219 135	-	—	12 783
--------------------	---------	---	---	--------

Sild, røget.

Totalindførsel i 1894	3 227 808	Ⓕ	Doll.	77 079
---------------------------------	-----------	---	-------	--------

Heraf kom fra:

Britisk Nordamerika	2 878 448	-	—	64 115
-------------------------------	-----------	---	---	--------

Norge og Sverige	220 373	-	—	6 961
----------------------------	---------	---	---	-------

England	110 314	-	—	4 864
-------------------	---------	---	---	-------

Sild, saltet.

Totalindførsel i 1894	145 903	Tdr.	Doll.	962 311
---------------------------------	---------	------	-------	---------

Heraf kom fra:

Holland	46 992	-	—	498 095
-------------------	--------	---	---	---------

Britisk Nordamerika	22 317	-	—	69 962
-------------------------------	--------	---	---	--------

Storbritannien	32 346	-	—	207 400
--------------------------	--------	---	---	---------

Norge og Sverige	38 753	-	—	151 993
----------------------------	--------	---	---	---------

Tyskland	4 409	-	—	31 138
--------------------	-------	---	---	--------

Totalindførsel i 1893	164 262	Tdr.	Doll.	1 164 942
---------------------------------	---------	------	-------	-----------

Heraf kom fra:

Holland	58 788	-	—	643 780
-------------------	--------	---	---	---------

Britisk Nordamerika	40 680	-	—	142 581
-------------------------------	--------	---	---	---------

Norge og Sverige	32 521	-	—	155 100
----------------------------	--------	---	---	---------

Storbritannien	24 398	-	—	165 404
--------------------------	--------	---	---	---------

Tyskland	7 844	-	—	57 855
--------------------	-------	---	---	--------

M a k r e l.

Totalindførsel i 1894 98 278 Tdr. Doll. 1 133 509

Heraf kom fra:

Britisk Nordamerika 39 423 - — 379 393

Storbritannien 42 054 - — 473 500

Norge og Sverige 16 777 - — 280 381

Totalindførsel i 1893 86 236 Tdr. Doll. 967 352

Heraf kom fra:

Britisk Nordamerika 52 947 - — 497 298

Storbritannien 20 639 - — 240 898

Norge og Sverige 11 138 - — 212 566

B o m u l d. De Forenede Staters Bomuldshøst i Aaret fra den 1 September 1893 til den 1 September 1894 er anslaaet til 7 527 211 Baller mod 6 717 142 Baller i det foregaaende Aar. Udførselen udgjorde 5 231 494 Baller i 1894 mod 4 402 890 Baller i 1893. De indenlandske Spinderier forbrugte 2 337 300 Baller. Beholdningerne vare ved Aarets Udgang 183 737 Baller. Høstens Udbytte var stort; men Priserne gik stadigt nedad under Aarets Løb. I November 1894 solgtes Bomuld i New Orleans til 5 Cents pr. $\mathcal{W}$, den laveste Pris, som er kjendt i de sidste 30 Aar. Den høieste Notering i New York for „Middling Upland“ var $8\frac{7}{16}$ Cents (i Oktober 1893) og den laveste $5\frac{9}{16}$ (November 1894).

Totaludførselen af Bomuld fra de Forenede Stater udgjorde i Finansaaret 1894 5 397 509 Baller til en Værdi af \$ 210 869 289 mod 4 431 220 Baller til en Værdi af \$ 188 771 445 i det foregaaende Finansaar. Af de udførte Kvantiteter afskibedes 1 675 264 Baller fra New Orleans, 799 119 Baller fra New York, 789 612 Baller fra Galveston og 499 564 Baller fra Savannah. Som vanligt gik den største Del af Udførselen til England, som modtog 2 977 183 Baller til en Værdi af \$ 117 573 470. Til Norge og Sverige udførtes 31 095 Baller (14 980 632 $\mathcal{W}$) til en Værdi af \$ 1 166 721 eller betydeligt mere end i 1893, da denne Udførsel kun androg til 14 324 Baller til en Værdi af \$ 569 888.

K o r n v a r e r. Hvedehøsten i 1894 kan ifølge Beregning af Agerdyrkningsbureauet i Washington anslaaes til at have givet omtrent 460 Mill. Bushels. Gjennemsnittsudbyttet i de sidste ti Aar har været 456 Mill. Bushels og det sidste Aars Høst var saaledes en Middelhøst.

Paa Grund af Misvæxt var Maishøsten i 1894 mindre end i noget tidligere Aar siden 1881. Den anslaaes af Agerdyrkningsbureauet til at have givet 1 213 Mill. Bushels mod 1 619 Mill. Bushels i 1893 og 2 060 Mill. Bushels i 1891. Mais er de Forenede Staters fornemste Kornsort og ialmindelighed indhøstes deraf dobbelt saa meget som af alle andre Kornsorter tilsammen. Det vil let indsees, hvilken Forstyrrelse i de økonomiske Forhold denne Misvæxt har fremkaldt i de maisproducerende Stater, som Iowa, Kansas og Nebraska.

De maanedlige Gjennemschnittsnoteringer i New York for Hvede (No. 2 Red) og Mais (No. 2 Mixed) vare:

	Hvede.	Mais.
Januar	$67\frac{11}{16}$	$43\frac{7}{16}$
Februar	$64\frac{7}{16}$	$43\frac{5}{16}$
Marts	$63\frac{9}{16}$	$45\frac{5}{16}$

	Hvede.	Mais.
April	64 ⁵ / ₈	45 ³ / ₁₆
Mai	59 ¹¹ / ₁₆	43 ¹⁵ / ₁₆
Juni	61 ³ / ₄	45 ¹ / ₄
Juli	58 ⁹ / ₁₆	48 ⁵ / ₈
August	58 ¹ / ₄	61 ⁹ / ₁₆
September	58 ¹ / ₈	62 ¹ / ₄
Oktober	56 ⁵ / ₁₆	57
November	59 ⁵ / ₁₆	59
December	61 ¹¹ / ₁₆	56

Udførselen af Kornvarer af alle Slags androg i Finansaaret 1894 til en Værdi af \$ 200 312 654 mod \$ 166 777 229 i 1893. Hvedeudførselen udgjorde 88 415 230 Bushels til en Værdi af \$ 59 407 041 mod 117 121 109 Bushels til en Værdi af \$ 93 534 970 i 1893; til Norge og Sverige udførtes 458 042 Bushels til en Værdi af \$ 312 260. Udførselen af Hvedemel udgjorde 16 859 533 Tønder til en Værdi af \$ 69 271 770 mod 16 620 339 til en Værdi af \$ 75 494 347 i 1893; til Norge og Sverige udførtes 64 338 Tønder til en Værdi af \$ 223 953.

Provisioner. Værdierne af Udførselen af Provisioner af alle Slags i Finansaarene 1894 og 1893 vil sees af følgende Tabel:

	1894.	1893.
Hornkvægprodukter (alle Slags Kjød og Talg) \$	28 259 863	\$ 31 379 021
Svineprodukter (alle Slags Flesk og Smult) -	93 443 582	- 84 554 822
Meieriprodukter (Smør, Ost og Melk)	9 580 227	- 9 571 493
Margarinolie	11 942 842	- 11 207 250
	<u>\$ 143 226 514</u>	<u>\$ 136 712 586</u>

Udførselen af levende Kvæg androg i 1894 til 359 278 Stykker til en Værdi af \$ 33 461 922 mod 287 094 Stykker til en Værdi af \$ 26 032 428 i 1893.

Petroleum. Forbruget af amerikansk Petroleum steg i 1894 i det samme Forhold som i de foregaaende Aar. I Værdi er Petroleum den fjerde paa Listen af de Forenede Staters Udførselsartikler og kommer næst efter Bomuld, Kornvarer og Provisioner. Medens den hele Udførsel i Finansaaret 1864 kun udgjorde 23 Mill. Gallons, var den i 1869 stegen til 100 Mill., i 1873 til 200 Mill., i 1877 til 300 Mill., i 1879 til 400 Mill., i 1881 til 500 Mill., i 1887 til 600 Mill., i 1892 til 700 Mill. og i 1893 til 800 Mill.; i 1894 udgjorde den omtrent 900 Mill. Dersom man har Lysolie alene for Øie, vil man finde, at Exporten deraf, naar man begynder med Aaret 1866, første Gang fordoblede sig i 1868, derefter i 1871, derefter i 1877 og tilsidst i 1891. Udførselen i 1894 var 62 Gange saa stor som i 1864 og Gjennemsnitsudførselen pr. Uge i 1894 25 pCt. mere end den hele Udførsel i 1864.

Et Blik paa Priserne i disse 30 Aar er af Interesse. Exportolie kostede gjennemsnitligen 61¹/₂ Cents pr. Gallon i 1861, 23⁵/₈ Cents pr. Gallon i 1871, 8 Cents pr. Gallon i 1881, 6⁷/₈ Cents pr. Gallon i 1891 og 5¹/₆ Cents pr. Gallon i 1894 eller ¹/₁₂ af Prisen i 1861. Men denne Prisnedgang, stor som den er, repræsenterer dog ikke den virkelige Reduktion af Olieprisen, idet Tøndernes Kostende er iberegnet i disse Priser. En Gallon Olie „in bulk“ kostede i 1861 58 Cents, medens den i 1894 ikke kostede mere end 2³/₄ Cents eller lidt under ¹/₂₀ af Prisen i 1861.

Udførselen af Lysolie androg i 1894 til 726 726 689 Gallons, en Forøgelse af 21 051 770 Gallons fra 1893. Udførselen af Smøringsolier (lubricating oils) androg til 38 975 128 Gallons, en Forøgelse af 4 212 374 Gallons. Udførselen af uraffineret Olie udgjorde 114 268 611 Gallons, af Naphtha 14 831 967 Gallons og af Residuum 59 766 Gallons; Udførselen af alle de tre sidstnævnte Artikler var lavere end i det foregaaende Aar. Regner man alle Olieprodukter sammen, androg Udførselen ialt til 894 862 159 Gallons, en Forøgelse af 23 105 142 Gallons fra det foregaaende Aar. Naar Hensyn tages til de store Anstrengelser, som paa alle udenlandske Markeder gjøres for at øge Afsætningen af russisk Petroleum, kan man ikke sige andet, end at Forholdene endnu er særdeles tilfredsstillende for Afsætningen af amerikansk Olie.

Nye Oliefelter af Betydning ere ei fundne i 1893 og 1894. Produktionen af saakaldt „Pennsylvania Crude“ var 1894 gennemsnitligen 84 000 Tønder daglig, men Forbruget oversteg Produktionen med 16 000 Tønder. Følgen heraf var, at Beholdningerne gik ned fra 12 111 183 Tønder ved Aarets Begyndelse til 6 336 777 Tønder ved Aarets Udgang. Der foretoges 3 756 Boringer i 1894 mod 1 956 og 1 954 i de to foregaaende Aar. Ohio-Feltet tildrager sig mere Opmærksomhed. Paa dette Felt foretoges i 1894 3 669 Boringer. Gennemsnitsproduktionen af „Lima crude“ var 51 000 Tønder daglig, og Beholdningerne deraf voxte under Aarets Løb med 1 666 000 Tønder.

Der var i Løbet af 1894 næsten ingen Forandring i Priserne. Naphta for Udførsel noteredes det hele Aar til $5\frac{3}{4}$ Cents pr. Gallon. Raffineret Olie udbødes i de 11 første Maaneder til $5\frac{5}{100}$ Cents pr. Gallon; i December Maaned forhøiedes Prisen til $5\frac{70}{100}$ Cents. Uraffineret Olie varierede fra $5\frac{5}{100}$ Cents til $6\frac{1}{4}$ Cents pr. Gallon.

Læder. Beholdningerne af Læder vare meget store ved Aarsskiftet 1894. De vare næsten udelukkende paa en Haand, „the United States Leather Company“, der som Følge af det foregaaende Aars Krise, under hvilken Efterspørgselen indskrænkedes betydeligt, var bleven nødt til at holde paa Lager hele den Produktion, for hvilken Marked ei kunde findes. En Forandring indtraadte dog meget snart. Gjennem Prisnedsættelser opmuntredes Konsumenterne til at købe, og derigjennem fremkaldtes en raskere Afsætning. The United States Leather Company's Beholdninger formindskedes efterhaanden saaledes, at det knapt længer havde et assorteret Lager. De ringere Sorter, som i daarlige Tider altid ere mest efterspurgte og forholdsvis bringe højere Priser end de bedre Sorter, begyndte at slippe aldeles op, og Kjøberne havde Vanskelighed for at dække deres Behov. Der var stærkt Begjær efter dem for Udførsel, og hvorvel den udenlandske Afsætning af denne Artikel er meget liden i Sammenligning med den indenlandske, optraadte dog Europa som Kjøber af stadigt voxende Kvantiteter. Lædersorter, som aldrig forhen udførtes, blev købt for europæisk Regning, som f. Ex. Kid, af hvilken Slags Indførselen til de Forenede Stater for faa Aar siden var betydelig. Grunden hertil maa uden Tvivl søges deri, at Tilvirkningsmetoderne bestandig forbedres, og at Læderfabrikanterne gennem Forbedringen af deres Produkt har udvidet Omraadet for dets Anvendelse.

Tidligt paa Høsten begyndte Priserne at stige. Skofabrikanterne købte betydelige Kvantiteter, og dette fremkaldte en Prisstigning, for nogle Sorter

af 1 til 2 Cents og for andre Sorter af 3 til 4 Cents. Beholdningerne vare aftagne saa meget, at de høiere Priser opnaaedes med Lethed. Ved Aarets Udgang var Efterspørgselen noget mindre, men der hørtes ei om nogen Nedgang i Priserne, idet den almindelige Mening syntes at være, at nogen Overproduktion ei fandt Sted, og at Sælgerne derfor kunde paaregne at erholde fulde Priser. Naar Hensyn tages til Hude-Markedets Stilling, erholdt denne Mening yderligere Styrke, thi Priserne for raa Huder havde steget mere end Priserne for Læder og Skotøi og levnede Læderfabrikanterne kun en ringe Fortjeneste.

Der modtoges i New York i Kalenderaaret 1894 1 719 979 Sider Hemlocklæder (mod 3 129 278 Sider i 1893), 433 046 Sider „Union“ (mod 493 239 Sider i 1893) og 750 987 Sider Oak (mod 633 478 Sider i 1893). Der udførtes i Kalenderaaret 1894 fra New York 1 743 533 Sider, af hvilke 1 192 752 Sider gik til England og 549 350 Sider til det europæiske Kontinent.

Ifølge den officielle Statistik udgjorde Saalelæderudførselen i Finansaaarene

	1894	1893
til Storbritannien . . .	34 574 232 ₧	25 655 464 ₧
- Norge og Sverige . . .	2 934 011 -	2 959 960 -
- Belgien	2 015 966 -	1 834 597 -
- Tyskland	542 292 -	548 500 -

Hele Udførselen af Saalelæder udgjorde i 1894 42 877 497 ₧ til en Værdi af \$ 6 481 257.

Beholdningen af raa Huder i New York var den 1 Januar 1894 192 700 mod 255 700 den 1 Januar 1893. Gjennem flere Aar havde Tilførselen været i Aftagende og Priserne yderst lave. Huder fra La Plata, hvorfra de største Mængder og bedste Sorter komme, solgtes til 10½ Cents pr. Pund; dette er en saa lav Pris, at man maa gaa et halvt Aarhundrede tilbage for at finde lignende. De lave Priser skyldes uden Tvivl for en væsentlig Del Dannelsen af „the United States Leather Co.“, som begyndte Forretninger den 1 Mai 1893. Under de første 6 Maaneder af 1894 holdt Priserne sig paa det samme Standpunkt, men senere steg de. I August Maaned bleve ferske Huder saa efterspurgte, at Garverne købte alt, som fandtes, og betalte høiere Priser end for Huder, navnlig saltede La Plata indkøbtes i Europa for amerikansk Regning. Priserne var i de to sidste Maaneder af Aaret høiere i New York end noget andet Sted, og følgelig kom der Tilførsel fra alle Kanter. Priserne for indenlandske Huder steg jævnt og uafbrudt i det sidste Halvaar 1894. Prisstigningen udgjorde gennemsnitligen 2 Cents pr. Pund og omfattede alle Slags Huder, deriblandt Kalve og Gjedeskind, for hvilke der er et stort Marked hersteds.

Karl Woxen.

New-York.

Aarsberetning for 1893*).

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. \$ 2 643.63, ved Vicest. \$ 9 913.37, hvoraf tilfaldt Konsulskassen \$ 4 956—69. Af svenske Skibe ved Hovedst. \$ 246.66, ved Vicest. \$ 818—96, hvoraf tilfaldt Konsulskassen \$ 409—48. Ialt tilfaldt Konsulskassen \$ 8 256—46. Expeditionsafgifter af norsk Exp. \$ 747—58, svenske \$ 615—06.

Antallet og Drægtigheden af de norske Fartøier, som i 1893 besøgte dette Distrikts Havne, udgjorde:

a) Seilskibe:

	Antal	Ton.
Ankomne fra Norge med Ladning	2	2 160
” - ” i Ballast	36	37 554
” - Sverige med Ladning	2	1 837
” - ” i Ballast	3	3 674
” - andre Lande med Ladning	133	90 612
” - — ” — i Ballast	473	380 183

Summa 649 516 020

Afgaaede til Norge med Ladning	11	10 774
” - Sverige ” ”	21	16 538
” - andre Lande ” ”	581	459 630
” - ” ” i Ballast	26	18 076

Summa 639 505 018

b) Dampskibe:

Afgaaede til Norge i Ballast	2	924
” - Sverige - ”	—	—
” - andre Lande med Ladning	395	204 758
” - ” ” i Ballast	321	160 066

Summa 718 365 748

Ankomne fra Norge i Ballast	2	2 569
” - Sverige - ”	—	—
” - andre Lande med Ladning	653	315 815
” - ” ” i Ballast	59	43 738

Summa 714 362 122

De optjente Bruttofragter udgjorde:

Norske Fartøier ankomne	£ 297 866
” ” afgaaede	- 753 464

Antallet af de under 1893 ankomne norske Fartøier fordeler sig paa de forskellige Havne inden Distriktet paa følgende Maade:

*) Indkom for sent til at kunne indtages i Aargangen for 1893.

New-York 300 dr. 185 389 Ton, Apalachicola 17 dr. 9 511 Ton, Baltimore 59 dr. 26 343 Ton, Boston 89 dr. 50 786 Ton, Brunswick 19 dr. 13 857 Ton, Charleston 15 dr. 10 137 Ton, Darien 21 dr. 20 731 Ton, Fernandina 4 dr. 3 295 Ton, Galveston 8 dr. 3 886 Ton, Mobile 135 dr. 87 771 Ton, New-Orleans 187 dr. 80 050 Ton, Norfolk 6 dr. 4 230 Ton, Pascagoula 44 dr. 39 186 Ton, Pensacola 165 dr. 149 272 Ton, Philadelphia 128 dr. 86 569 Ton, Portland 1 dr. 417 Ton, Savannah 140 dr. 94 057 Ton, Wilmington 25 dr. 12 755 Ton. Summa 1 363 dr. 878 142 Ton.

De under 1893 til Distriktets forskellige Havne ankomne norske Dampskibe udgjorde:

New-York 210 dr. 116 662 Ton, Baltimore 55 dr. 25 151 Ton, Boston 74 dr. 41 131 Ton, Charleston 2 dr. 1 867 Ton, Fernandina 3 dr. 2 752 Ton, Galveston 5 dr. 1 975 Ton, Mobile 70 dr. 30 041 Ton, New Orleans 185 dr. 78 451 Ton, Norfolk 6 dr. 4 230 Ton, Pensacola 15 dr. 10 550 Ton, Philadelphia 75 dr. 38 726 Ton, Savannah 13 dr. 6 467 Ton. Summa 713 dr. 360 003 Ton.

Antallet af de til Distriktets Havne ankomne norske Fartøier har i de sidste fem Aar udgjort:

1889 1 117 dr. 684 264 Ton, 1890 1 312 dr. 820 068 Ton, 1891 1 285 dr. 804 113 Ton, 1892 1 460 dr. 950 976 Ton, 1893 1 363 dr. 878 142 Ton.

Det statistiske Bureau i Washington offentliggjør ei mere Tabeller, som vise Skibsfarten i Kalenderaaret; man kan derfor ikke angive, hvilken Andel svenske og norske Fartøier har taget af hele Farten paa dette Distrikts Havne i 1893.

I denne Forbindelse kan det nævnes, at der i Finansaaret 1 Juli 1892—30 Juni 1893 til Distriktets Havne ankom fra Udlandet ialt 13 072 Fartøier af 13 901 786 Tons Drægtighed, deraf 2 945 amerikanske Fartøier af 1 860 372 Tons Drægtighed og 10 127 fremmede Fartøier af 12 041 414 Tons Drægtighed.

Et Sammenstød af uheldige Omstændigheder gjorde, at Konjunkturerne for Skibsfarten paa dette Lands Atlanterhavs- og Golfhavne vare alt andet end gunstige i 1893. De Forenede Stater gennemgik en Krise, som fuldstændigt rystede Kreditforholdene og tvang en Mængde Handelsmænd og Fabrikanter enten til en fuldstændig Stansning eller til en midlertidig Indskrænkning af deres Forretningsvirksomhed. Som Følge heraf aftog Vareomsætningen, og dette virkede naturligvis paa Skibsfarten. Ikke alene trykkedes Fragterne, men det var ofte vanskeligt at erholde Fragter, især for Seilskibe, som derfor undertiden maatte antage ligefrem tabbringende Tilbud.

I det første Halvaar var der liden Efterspørgsel fra Europa efter Kornvarer, og Dampskibe, navnlig de i fast Rute gaaende Skibe, maatte derfor tage Fragter, som ei kunde give nogen Fortjeneste. Der var imidlertid et stort Kvantum Kornvarer disponibelt for Udførsel, og Priserne begyndte derfor at falde, hvilket fremkaldte mere Liv i Exporten. Dampskibe bleve mere efterspurgt, og Fragterne steg saavel for hele Ladninger som for mindre Partier. Uagtet mange Dampskibe ankom i Ballast, kunde de alligevel seile med Fortjeneste. I Bomuldsfarten var der hele Aaret gennem Efterspørgsel efter Dampskibe til Fragter, som vare højere end i 1892. Udførselen af Phosphat

fra Havnene i Florida var større end i det foregaaende Aar, og Dampskibe fandt lønnende Beskæftigelse i denne Fart. Dampskibe i Maanedsbefragtning opnaaede omtrent samme Betingelser som i 1892.

For Seilskibe vare Fragterne hele Aaret gennem yderst slette i enhver Fart; undertiden var det til og med umuligt at finde nogen Fragt. Petroleumsudførselen til Europa, som næsten helt er overgaaet til „Standard Oil Company“, besørgeres af Tankskibe, og kun faa Seilskibe kunde erholde Beskæftigelse i denne Fart. Adskillige Dampskibe fragtedes med Petroleum i Kasser til Kina og Japan til yderligere Fortrængsel for Seilskibene. Trælastfragterne fra Golfhavnene, som under den største Del af Aaret vare lave, steg dog lidt mod Enden af Aaret, idet der da var Mangel paa Skibsrum. Stykgodsfragterne til Australien og Sydafrika vare hele Aaret gennem tabbringende.

Indvandring. Der ankom i Kalenderaaret 1893 til de Forenede Stater 495 030 Indvandrere mod 543 487 i 1892. Heraf steg 402 962 iland i New York, 30 045 i Philadelphia, 27 758 i Boston og 21 186 i Baltimore. Fra Sverige ankom 36 366 Personer (20 793 Mænd og 15 573 Kvinder) og fra Norge 15 692 Personer (9 688 Mænd og 6 004 Kvinder).

Forandringer i Skibsbesætningerne.

I New York afmønstredes i 1893 fra norske Fartøier 840 Mand (deraf 589 Nordmænd, 120 Svensker og 131 Udlændinger) og rømte 53 Mand (deraf 30 Nordmænd, 17 Svensker og 6 Udlændinger); med norske Fartøier paamønstredes 1 336 Mand (deraf 827 Nordmænd, 292 Svensker og 217 Udlændinger).

Hjemsendelse af Penge. Fra New York hjemsendtes i 1893 gennem Konsulatet af norske Sømænd 5 680 Kroner 81 Øre. Gennem „Scandinavian Sailor Temperance Home“ i Brooklyn hjemsendtes samme Aar til Norge Doll. 49 114 :55 eller 181 905 Kroner 74 Øre. Gennem New Yorks Postkontor expederedes i 1893 til Norge 25 813 Postanvisninger til Beløb Doll. 604 070.69. Fra Sverige modtoges til Udbetaling 5 076 Postanvisninger til Beløb Doll. 231 163.74 og fra Norge 2 185 Postanvisninger til Beløb Doll. 73 063.88.

Handel.

Aaret 1893 var for Handelsverdenen i de Forenede Stater et af de ulykkeligste Aar, den nogensinde har oplevet. Der udbrød nemlig en finacial Krise, som øvede et forfærdeligt Tryk paa det hele Forretningsliv og bragte alle Værdier til at synke i en uhørt Grad. Krisen tvang Handelsfirmaer, Banker og Jernbaneselskaber rundt over det hele Land til at gjøre Fallit; de fallerede Firmaers og Aktieselskabers Forpligtelser antages at have udgjort henimod 2 Billioner Dollars. Krisen skyldtes hverken en mislykket Høst eller Krig eller nogen ødelæggende Naturbegivenhed. Den synes udelukkende at have været en Følge af visse økonomiske Loves Miskjendelse eller Tilsidesættelse. Saavel inden selve Landet som i Europa havde man begyndt at fatte Mistillid til Myntfodens Stabilitet; der havde begyndt at udbrede sig Frygt for, at de Forenede Staters Regjering ei skulde være istand til at opfylde sine finansielle Forpligtelser. Forskjellige Omstændigheder havde i Forening bidraget hertil: først det paa Brüsselkonferensen gjorde, men mislykkede Forsøg paa at fastslaa gennem international Overenskomst et bestemt Forhold mellem Guld og Sølv ved Udmyntning, dernæst de store europæiske Nationers Bestræbelser for at

forøge sine Guldbeholdninger og tilsidst og fremfor Alt den bestaaende Lovgivning (den saakaldte Sherman-Lov), som tvang de Forenede Staters Regjering til at, ene og alene i Sølvmineeierens Interesser, hver Maaned indkjøbe store Mængder af Sølv mod Udstedelse af Sedler, som hvert Øieblik kunde præsenteres til Indfrielse. Folk begyndte at tro, at alt Guld skulde forsvinde af Cirkulationen, at Sølv skulde helt og holdent tage dets Plads, og at alle Forpligtelser, saavel Statens som Privatpersoners, vilde blive honorerede i et forringet Myntslag.

I Juni Maaned havde Mistilliden trængt sig saaledes gennem, at saa godt som enhver Forretning over hele Landet var lammet. Kapitalisterne var uvillige til at købe Værdipapirer, Fabrikkerne betænkte sig paa at gjøre Kontrakter, Købmænd trak sig tilbage fra ethvert Varekjøb. Udstrømningen af Guld fra Skatkammeret naaede alarmerende Proportioner. Guldbeholdningen sank langt under det Punkt, under hvilket den ei uden Fare kunde synke. I det Finansaar, som gik tilende den 30te Juni 1893, udgjorde Nettaudførselen af Guld Doll. 87 506 463 (det høieste Beløb i noget Finansaar siden 1864). Det antoges derfor almindeligen, at Finans-Departementet vilde nødsages til at indløse sine Sedler i Sølv, hvis Guldudførselen skulde vedblive. Dette bevirkede, at Folk begyndte at trække sine Midler ud af Bankerne og søgte at tilvexle sig Guld, som bortgjemtes og paa denne Maade blev unddraget Cirkulationen. Under disse faretruende Omstændigheder besluttede Direktørerne for alle de Banker i New York, som tilhørte „the Clearing-House Association“, at gribe ind. For at ikke Bankerne, af hvilke større og større Summer hver Dag udtoges, skulde blive nødsagede til at indkalde Udlaan og derved bevirke Stansninger inden den solide Handelsverden, blev det i et Møde af Bankdirektørerne bestemt, at Henstand med Betaling skulde gives Laantagere, at der skulde nedsættes en Laanekomitée, valgt blandt de ledende Bankmænd, som skulde udstede Laanecertifikater til saadanne Banker, som havde Behov derfor, og som kunde stille betryggende Sikkerhed, og at disse Laanecertifikater skulde kunne benyttes til at dække Balancer i „Clearing House.“

Rundt om i Landet blev den ene Bankindretning og Sparebank efter den anden stormet af Indskyderne og nødt til at stanse. Fra alle Kanter vendte man sig til New York for at erholde Hjælp. Det blev tilsidst umuligt at reise Penge til hvilken som helst Rente, og der taltes alvorligt om at lukke Fondsbørsen. Den 1 Juli stod for Døren med sine Halvaarsrente-Betalinger. Mange Aktieselskaber vilde blive tvungne til Stansning, dersom Pengemarkedet ei lettedes. Laanekomitéeen besluttede derfor at forsøge at bringe Rentefoden ned ved at yde Laan paa Værdipapirer gennem Fondsbørsen. Et stort Beløb af Laanecertifikater udtoges og ei mindre end 8 Millioner Dollars stilledes paa en Gang til Laanesøgernes Raadighed. Rentefoden, som havde naaet 80 pCt., gik derfor ned til 10 pCt.

Fra alle Hold rettedes Anmodninger til de Forenede Staters Præsident om at sammenkalde Kongressen for at lade den tage under Overveielse, hvorvidt det tvungne Opkjøb af Sølv for Statskassens Regning ei burde ophøre. Præsidenten fulgte den ham givne Opfordring og sammenkaldte Kongressen til den 7 August. Sølvmineeierne havde imidlertid en saadan Magt, at de i tre Maaneder kunde opholde en endelig Afgjørelse af Sagen. Ikke før den 1 November emanerede den Lov, som gjorde Ende paa det tvungne Sølvindkjøb. Men i Mellemtiden vare Tusinder af Mennesker blevne ruinerede. For at lette Stillingen i denne Ventetid havde Laanekomitéeen grebet til den Udvei at forskyde de Firmaer, som gjorde Forretninger i udenlandsk Valuta, med Penge

til en saadan Rente, at det kunde lønne sig for dem at indføre Guld. Paa denne Maade bragtes Guld til at paany strømme tilbage til de Forenede Stater. Omtrent 30 Millioner Dollars indførtes. Dette hjalp atter Bankerne til at indløse deres Lasnecertifikater, af hvilke de sidste indfries netop paa den Dag, da Præsidenten undertegnede Loven om Sølvindkjøbets Ophør.

Ifølge de af det statistiske Bureau i Washington offentliggjorte Tabeller vedkommende Udenrigshandelen for Finansaaret 1 Juli 1892—30 Juni 1893 udgjorde den samlede Vareomsætning med Udlandet (Import, Export og Re-Export) Doll. 1 714 066 116 mod Doll. 1 857 680 610 i 1892. Den gik altsaa ned med et Beløb af Doll. 143 614 494. Indførselen beløb sig til Doll. 866 400 922 (Guld og Sølv undtaget) og oversteg med Doll. 38 998 460 Indførselen i det foregaaende Finansaar. Udførselen beløb sig til Doll. 831 030 785, hvortil kom Værdien af re-exporterede udenlandske Varer Doll. 16 634 409. Totaludførselen udgjorde Doll. 847 665 194 mod Doll. 1 030 278 148 i det foregaaende Finansaar. Udførselen gik altsaa ned med et Beløb af Doll. 182 612 954. Formindskelsen skyldes dels den Omstændighed, at Europa ei tiltrængte et saa stort Kvantum Kornvarer, som det havde tiltrængt i det foregaaende Finansaar, dels den Omstændighed, at Priserne for Kornvarer og andre Agerbrugsprodukter, navnlig Bomuld, vare lavere end i det foregaaende Finansaar.

Den samlede Vareomsætning med Udlandet beløb sig i Kalenderaaret 1893 til Doll. 1 652 354 534 mod Doll. 1 814 607 082 i det foregaaende Kalenderaar. Indførselen udgjorde i Kalenderaaret 1893 Doll. 776 248 270 mod Doll. 876 186 671 i 1892. Udførselen udgjorde i Kalenderaaret 1893 Doll. 876 106 264 mod Doll. 938 420 411 i 1892. Indførselen formindskedes altsaa i Kalenderaaret 1893 med Doll. 99 938 401 og Udførselen med Doll. 62 314 147. Virkningerne af den i 1893 gennemgaaede Krise give sig tilkjende i Indførselens Aftagen.

Indførselen til New York udgjorde i Finansaaret 1893 Doll. 548 558 593 og Udførselen derfra i samme Aar Doll. 347 395 717. Omtrent 63 pCt. af den hele Indførsel og 31 pCt. af den hele Udførsel gik over New York.

Totalindførselen fra Sverige og Norge til de Forenede Staters samtlige Havne beløb sig i Finansaaret 1893 til Doll. 4 176 384 (deraf Doll. 3 949 683 toldpligtige og Doll. 226 701 toldfrie Varer) mod Doll. 3 754 932 i det foregaaende Finansaar. Indførselen foregik til følgende Havne:

	1893.	1892.
New York	Doll. 2 625 368	Doll. 2 383 207
Boston	— 926 008	— 806 631
Philadelphia	— 176 637	— 143 558
Chicago	— 175 435	— 182 918
Pittsburg, Pa. (interior part)	— 84 054	— 84 129
Baltimore	— 48 903	— 31 731
Cuyahoga, Ohio	— 41 134	— 17 884
Minnesota, Minn.	— 36 098	— 41 551
Columbus, Ohio	— 26 388	— 5 536

Totaludførselen til Sverige og Norge fra de Forenede Staters samtlige Havne beløb sig i Finansaaret 1893 til Doll. 4 083 156 mod Doll. 6 578 857 i det foregaaende Finansaar.

Udførselen foregik fra følgende Havne:

	1893.	1892.
New York	Doll. 2 934 139	Doll. 4 458 615
Savannah	— 271 433	— 708 580
Philadelphia	— 190 318	— 124 596
Charleston	— 163 750	— 522 148
Baltimore	— 135 264	— 242 078
New Orleans	— 85 080	— 89 571
Boston	— 83 991	— 100 214
Perth Amboy	— 59 657	— 137 701
Fernandina	— 54 290	— 14 500
Beaufort S. C.	— 48 176	— 24 906
Key West, Fla.	— 44 000	— „
Mobile	— 8 863	— 5 125
Norfolk, Va.	— 2 160	— 99 448
Newport News, Va.	— 2 035	— „

De vigtigste Indførselsartikler fra Sverige og Norge vare i Finansaaret:

	1893.	1892
Jern, Staal og Fabrikata deraf:		
Røjern.	3 730 Tons, Doll. 74 628	7 303 Tons, Doll. 182 598
Skrabjern		
og Staal 1 368 „ —	28 751	1 034 „ — 22 431
Stangjern 32 023 845 Pd. —	557 593	38 489 787 Pd. — 705 140
Staal. . . 6 463 986 „ —	126 336	3 521 116 „ — 75 653
Plader . . 125 766 „ —	9 259	58 360 „ — 4 189
Wire Rods 65 940 294 „ —	1 153 808	59 047 615 „ — 1 116 937
Wire og		
Wirope 12 248 „ —	866	129 861 „ — 7 069
Knivsmed-		
arbeide —	7 235	— 7 211
Maskiner og Dele deraf —	87 860	— 45 043
Andre Jern- og Staal-		
fabrikata —	4 901	— 7 581
Totalsum	Doll. 2 051 207	Doll. 2 173 852
Træmasse 22 551 Tons, Doll. 1 124 830	14 655 Tons, Doll. 709 664	
Andet Papirmateriale — 10 980	— 12 103	
Totalsum	Doll. 1 135 810	Doll. 721 767

Fisk og Fiskevarer:

Ansjois og Sardiner, nedlagte i Olie, og paa anden Vis:

	Doll. 32 226	Doll. 26 481
Tørret og saltet Torsk:		
1 026 002 Pd. —	49 361	387 033 Pd. — 23 487
Sild, røget 51 925 „ —	1 786	35 510 „ — 1 675
Sild, lagesaltet		
32 521 Tdr. —	155 100	32 161 Tdr. — 190 842
Makrel 11 138 „ —	212 566	12 075 „ — 177 996

Hval og Fisketran	165 209 Gall.	Doll.	87 123	161 949 Gall.	Doll.	95 298
Andre Fiskevarer	—		38 859	—		53 647

Totalsum	Doll.	577 021	Doll.	569 426
----------	-------	---------	-------	---------

Fyrstikker	Doll.	100 326	Doll.	66 442
Bøger, Karter, Gravurer etc.	—	52 207	—	56 409
Gjedeskind	—	49 813	—	27 546
Andre Skind	—	42 684	—	11 030
Kemikalier	—	16 052	—	3 517
Metaller, Metalkompositioner og Fabrikata deraf (andre end Jern og Staal)	—	14 259	—	7 615
Cement 4 359 026 Pd.	—	13 875	925 414 Pd.	— 3 280
Glasvarer og Flasker	—	8 490	—	10 011
Ost 66 557 Pd.	—	8 846	57 993 "	— 7 592
Spirituosa	—	7 159	—	5 530
Handsker	—	5 168	—	1 679
Porcelain	—	4 060	—	3 337
Øl og Malt-drikke	—	3 407	—	3 337
Pelsværk	—	2 945	—	2 197

De vigtigste Udførselsartikler til Norge og Sverige vare i Finansaaret:

1893.

1892.

Kornvarer:

Rug	28 218 Bush.	Doll.	22 574	1 089 045 Bush.	Doll.	1 065 240
Hvede	675 171 "	—	525 092	1 231 409 "	—	1 279 142
Hvedemel	82 658 Tdr.	—	360 905	35 095 Tdr.	—	177 217

Bomuld:

	14 324 Baller.		35 249 Baller.			
	6 879 217 Pd.	—	569 888	16 890 642 Pd.	—	1 267 968
Saalelæder . . .	2 959 960 "	—	472 764	3 032 378 "	—	496 812
Petroleum . . .	16 312 922 Gall.	—	921 284	11 159 824 Gall.	—	776 047
Nafta	631 082 "	—	36 568	487 822 "	—	34 327
Kjød, lagesaltet	2 007 800 Pd.	—	104 832	1 448 660 Pd.	—	82 845
Talg	718 640 "	—	45 600	425 220 "	—	28 918
Flæsk	1 648 304 "	—	110 431	2 710 201 "	—	167 353
Smult	2 153 728 "	—	192 406	2 291 932 "	—	163 984
Margarin-smør . . .	46 743 "	—	5 935	78 658 "	—	9 150
Margarinolie . .	1 920 899 "	—	168 272	1 884 279 "	—	175 591
Smør	19 126 "	—	2 734	411 521 "	—	53 403
Bladtobak . . .	317 668 "	—	29 325	1 629 755 "	—	200 715
Cigaretter . . .	11 524 Mille	—	37 111	16 055 Mille	—	52 348
Sirup	195 225 Gall.	—	28 856	102 555 Gall.	—	15 234
Gjødningsstoffer . .	17 435 Tons	—	146 466	9 264 Tons	—	75 686

Pitchpine eller andet Tømmer, saget eller hugget	Doll. 14 211		Doll. 17 086
Harpix 7 246 Tdr	— 14 957	2 203 Tdr.	— 6 164
Agerbrugsredskaber	— 65 269		— 59 051
Symaskiner og Dele deraf . .	— 17 981		— 21 558
Andre Maskiner og Fabrikata af Jern og Staal	— 53 784		— 37 730
Klokker og Dele deraf . . .	— 5 411		— 4 334
Gummivarer	— 18 189		— 3 205
Maling og Farver	— 10 517		— 11 446

Jern. Indførselen af svenskt Jern og Staal understeg i Finansaaet 1893 kun med et lidet Beløb (omtrent 120 000 Dollars eller ikke fuldt 5 pCt.) Indførselen i det foregaaende Finansaar, Totalindførselen af Rujern og Stangjern gik ned og det er saaledes ikke underligt, at Indførselen af disse Artikler fra Sverige ogsaa aftog. Derimod var Indførselen fra Sverige af „Wire-rods“ og Staal (ingots, blooms, slabs, billets and bars of steel) større i 1893 end i 1892. Totalindførselen af „wire-rods“ var omtrent lige stor i 1893 som i 1892 (omtrent 97 Mill. Pd.); men Sverige havde en større Andel af denne Indførsel i 1893 (omtrent 66 Mill. Pd.) end i 1892 (omtrent 59 Mill. Pd.) Medens Indførselen af denne Artikel fra Tyskland og England omtrent holdt sig paa samme Punkt, gik Indførselen fra Belgien ned fra 13 $\frac{1}{2}$ Mill. Pd. til 7 $\frac{3}{4}$ Mill. Pd.)

Hvad de Forenede Staters Jernindustri betræffer, havde den i 1892 vist et usædvanligt Liv.

Tilvirkningen af Rujern var gaaet op til det forhen ukjendte Kvantum af 9 157 000 Tons (à 2 240 Pd.) eller omtrent 878 000 Tons mere end i foregaaende Aar. Tilvirkningen havde imidlertid været større end det virkelige Behov og Priserne havde begyndt at falde.

Aaret 1893 gik derfor ikke ind med lyse Udsigter for Jernindustrien. Efterspørgselen var aftaget og Priserne synkende. Finanskrisen udøvede sin Indflydelse. Man talte mere end et Hundrede Fallitter i denne Industrigren, deriblandt nogle af de største Staalværker. Vanskelighederne øgedes derved, at ikke alene Bygningen af nye Jernbaner indskrænkedes (der byggedes kun 2 630 Mil i 1893 mod 4 015 Mil i 1892), men at en Mængde af de i Drift værende Jernbaner maatte sættes under midlertidig Administration og reducere Udgiften til Nyanskaffelser og Vedligeholdelse saa meget som muligt.

Ved Aarets Begyndelse vare Priserne for de almindelige Kvaliteter Pennsylvania Rujern, leveret ved Vandside, Doll. 15 for No. 1, Doll. 14 for No. 2 og Doll. 13 for Gray Forge. For de gjængse Kvaliteter af Jern fra Sydstatene noteredes samme Priser som for de tilsvarende Kvaliteter af Pennsylvania Jern. Nogle faa af de bedste Sorter Pennsylvania og Virginia Jern solgtes til 50 Cents à 1 Dollar højere Pris pr. Ton end ovennævnte Noteringer. I Slutningen af Januar faldt visse Sydstatsmærker 25 til 50 Cents pr. Ton. I Marts udbødes i New York 2 000 Tons No. 1 Southern til Doll. 14.25, medens Kjøbere ei vilde betale mere end Doll. 14. De vanligen efterspurgte Pennsylvania Mærker No. 1 kunde købes til 14.50 og gode Southern Mærker No. 2 til Doll. 13.50. Gray Forge solgtes frit leveret i Philadelphia og Reading til Doll. 12.50 og i Juni Maaned endog til Doll. 12.

De faldende Priser bevirkede fra Mai Maaned en Indskrænkning i Tilvirkningen.

I Juli Maaned maatte 20 à 25 000 Tons, paa hvilke der var gjort For-skud, sælges i West Pennsylvania, No. 1 solgtes for Doll. 8,95, No. 2 for Doll. 7,05 og Gray Forge for Doll. 6,15 frit paa Jernbanevogn ved Masovnen. I September Maaned var den ugentlige Tilvirkning gaaet ned til det laveste paa mange Aar kjendte Kvantum og den 1 Oktober var der i Staten New York af 30 Masovne kun 1, i Pennsylvania af 197 kun 51 og i New Jersey af 14 kun 4 i Virksomhed; i de andre Stater vare Masovnenes Drift stansede i lignende Forhold. I December steg Tilvirkningen igjen, uagtet Efterspørgselen snarere var mindre. Ved Aarets Udgang vare Priserne nominelt Doll. 14 til 14,50 for No. 1 og Doll. 13 til 13,50 for No. 2 af de bedre Mærker. I mange Tilfælde undersolgte imidlertid den ene Fabrikant den anden og det er umuligt at sige, hvilke vare de laveste Priser, som antoges. Visse Southern Mærker solgtes lige ned til Doll. 13 for No. 1 og Doll. 12 for No. 2.

Forbruget af Rujern i 1893 er anslaaet til 6 953 189 Tons, hvilket er 2,40 pCt. (171 313 Tons) mindre end Tilvirkningen, som udgjorde 7 124 502 Tons. Tilvirkningen i 1893 var 2 032 498 Tons eller 22 $\frac{1}{5}$ pCt. mindre end i 1892. Ved Udgangen af 1893 ansloges de usolgte Beholdninger ved Masovnene til 707 218 Tons eller 155 952 Tons mere end ved Udgangen af 1892. Af 518 Masovne i det hele Land vare 381 ude af Drift ved Enden af 1893.

Prisen paa Bessemer Staalskinner var ved Værkerne i Pittsburgh og andetsteds i Øststaterne Doll. 29 pr. Ton og denne Pris holdt sig hele Aaret gjennem indtil Begyndelsen af November, da et betydeligt Prisfald fandt Sted. Ved Aarets Udgang vare Priserne ved Værkerne i Østen Doll. 24, ved Vand-side Doll. 24,80 og ved Værkerne i Vesten Doll. 25,00. Der var i 1893 mindre Efterspørgsel efter Skinner end i noget af de foregaaende Aar og Tilvirkningen gik ned til 1 036 353 Tons i 1893 fra 1 458 743 Tons (à 2 240 Pd.) i 1892, en Nedgang af omtrent 29 $\frac{1}{2}$ pCt. Omtrent 62 pCt. af det hele Kvantum eller 639 431 Tons tilvirkedes i Pennsylvania.

Træmasse. Indførselen af Træmasse gik i Finansaaret 1893 op til det høieste Kvantum, som nogensinde har været indført i et enkelt Aar. Der indførtes ialt 63 565 Tons til en Værdi af Doll. 2 908 884 mod 41 118 Tons til en Værdi af Doll. 1 820 143 i 1892. Fra Norge og Sverige indførtes 22 551 Tons til en Værdi af Doll. 1 124 830 mod 14 655 Tons til en Værdi af Doll. 709 664 i 1892; fra Tyskland indførtes 21 124 Tons til en Værdi af Doll. 1 101 018 mod 11 388 Tons til en Værdi af Doll. 599 897 i 1892; fra Canada indførtes 14 241 Tons til en Værdi af Doll. 396 661 mod 12 550 Tons til en Værdi af Doll. 393 658 i 1892; fra Østerrige-Ungarn indførtes 3 753 Tons til en Værdi af Doll. 190 786 mod 1 754 Tons til en Værdi af Doll. 82 760 i 1892; fra England indførtes 1 099 Tons til en Værdi af Doll. 52 478 mod 592 Tons til en Værdi af Doll. 24 246 i 1892.

Fisk. Af Fiskevarer, som ere Gjenstand for Udførsel fra Norge og Sverige, indførtes til de Forenede Stater følgende Mængder:

Ansjos og Sardiner, nedlagte i Olie og paa andet Vis:
Totalinførsel i 1893 Doll. 1 366 966

Heraf kom fra: Frankrig Doll. 1 084 763, Portugal Doll. 154 631, Eng-land Doll. 39 441, Norge og Sverige Doll. 32 226, Belgien Doll. 20 834, Tyskland Doll. 17 998, Italien Doll. 11 081.

Torsk, tørret og saltet:

Totalindførsel i 1893	13 760 139 Pd.	Doll.	553 113
---------------------------------	----------------	-------	---------

Heraf kom fra:

Britisk Nordamerika	10 605 323	"	— 425 971
Miquelon, Langley etc.	1 954 590	"	— 67 421
Norge og Sverige	1 026 002	"	— 49 361
Totalindførsel i 1892	10 410 068	"	— 449 567

Heraf kom fra:

Britisk Nordamerika	9 944 499	"	— 420 099
Norge og Sverige	387 033	"	— 23 487

Af de indførte Kvantiteter tørret og saltet Torsk udførtes igjen:

i 1893	6 302 780 Pd.	Doll.	254 025
i 1892	4 876 817	"	— 229 258

Heraf gik til:

Haiti	3 871 343	"	— 172 570
Cuba og Puerto Rico	880 240	"	— 29 399
Britisk Vestindien	536 992	"	— 23 762

Af tørret og saltet Torsk, tilvirket i Forenede Stater udførtes i 1893

14 853 627 Pd.	Doll.	728 475
----------------	-------	---------

Heraf gik til:

Haiti	8 524 820	"	— 434 996
Cuba og Puerto Rico	2 014 400	"	— 100 659
Guiana	1 373 951	"	— 40 384
Santo Domingo	607 716	"	— 28 934
Central Amerika	432 849	"	— 25 562
Britisk Vestindien	435 214	"	— 20 250
Columbia	316 849	"	— 18 303
Venezuela	287 515	"	— 14 312

Sild, røget:

Totalindførsel i 1893	3 030 132 Pd.	Doll.	56 485
---------------------------------	---------------	-------	--------

Heraf kom fra:

Britisk Nordamerika	2 815 422	"	— 47 858
England	155 394	"	— 6 544
Norge og Sverige	51 925	"	— 1 786

Sild, saltet:

Totalindførsel i 1893	164 262 Tdr.	Doll.	1 164 942
---------------------------------	--------------	-------	-----------

Heraf kom fra:

Holland	58 788	"	— 643 780
Britisk Nordamerika	40 680	"	— 142 581
Norge og Sverige	32 521	"	— 155 100
Storbritannien	24 398	"	— 165 404
Tyskland	7 844	"	— 57 855

Totalindførsel i 1892	152 797 Tdr.	Doll.	1 178 514
---------------------------------	--------------	-------	-----------

Heraf kom fra:

Britisk Nordamerika	41 680	"	— 163 477
Holland	39 553	"	— 481 621
Norge og Sverige	32 161	"	— 190 842
Storbritannien	28 056	"	— 246 373
Tyskland	11 303	"	— 95 741

Makrel:

Totalindførsel i 1893 .	86 236	Tdr.	Doll.	967 352
Heraf kom fra:				
Britisk Nordamerika	52 947	"	—	497 298
Storbritannien . .	20 639	"	—	240 898
Norge og Sverige .	11 138	"	—	212 566
Totalindførsel i 1892 .	91 808	"	—	883 473
Heraf kom fra:				
Britisk Nordamerika .	69 364	"	—	580 365
Norge og Sverige . .	12 075	"	—	177 996
Storbritannien . . .	8 369	"	—	100 651

Kornvarer: Udførselen af Hvede, Hvedemel og andre Kornvarer udgjorde i Finansaaret 1893 Doll. 200 312 654 og viste en Tilbagegang af Doll. 99 050 463 fra det foregaaende Finansaar. Europas Kornhøst havde i 1892 været god og følgerigen var der i 1893 ikke det samme Indførselsbehov som i 1892. Dette forklarer, hvorfor Hvedeudførselen fra de Forenede Stater i Finansaaret 1893 gik ned til 117 121 109 Mill. Bushels fra 157 280 357 Bushels i 1892. Hvedeudførselens Værdi gik forholdsvis mere ned; den faldt fra Doll. 161 399 132 i 1892 til Doll. 93 534 970 i 1893. Aarsagen hertil var det Prisfald, som havde fundet Sted. Medens den gennemsnitlige Exportpris for Hvede i 1892 var Doll. 1.03 pr. Bushel, var den kun 80 Cents i 1893.

I Finansaaret 1892 havde en overordentlig stor Udførsel af Kornvarer fra de Forenede Stater til Sverige og Norge fundet Sted, idet 2 320 454 Bushels Hvede og Rug, til en Værdi af Doll. 2 344 382 i nævnte Aar gik til vore Lande. I 1893 var denne Udførsel gaaet ned til 703 389 Bushels til en Værdi af Doll. 547 666. Derimod steg Udførselen af Hvedemel til Sverige og Norge i 1893 til det Dobbelte af, hvad den havde været i 1892 (henholdsvis 82 658 Tdr. værd Doll. 360 905 og 35 095 Tdr. værd Doll. 177 217).

Bomuld. I Aaret fra 1 September 1892 til 1 September 1893 udgjorde Bomuldshøsten 6 717 142 Baller eller 2 321 565 Baller mindre end i det foregaaende Aar. De indenlandske Spinderier forbrugte 2 481 015 Baller; der udførtes 4 402 890 Baller; Beholdningerne vare ved Saisonens Slutning 243 271 Baller. Priserne for Middling Upland paa New Yorks Børs varierede fra 9¹⁵/₁₆ cents pr. Pund (Januar) til 7¹/₄ cents pr. Pund (August).

Totaludførselen af Bomuld fra de Forenede Stater udgjorde i Finansaaret 1893 4 422 220 Baller til en Værdi af Doll. 188 771 445 (mod 5 891 411 Baller til en Værdi af Doll. 258 461 241 i det foregaaende Finansaar). Den gennemsnitlige Exportpris var for „Sea Island“ 22 cents pr. Pund og for alle andre Sorter 8¹/₂ cents pr. Pund (mod 8⁷/₁₀ cents i det foregaaende Aar). Af Udførselsmængderne gik 53 pCt. eller 2 355 530 Baller til en Værdi af Doll. 99 661 902 til Storbritannien. Til Sverige og Norge udførtes kun 14 324 Baller (6879 217 Pund) til en Værdi af Doll. 569 888, medens Udførselen i det foregaaende Finansaar havde udgjort 35 249 Baller til en Værdi af Doll. 1 267 968.

Petroleum. Saavel det indenlandske Forbrug som Udførselen af Petroleum tiltog i 1893, medens Produktionen aftog. Udførselen fra Rusland til andre europæiske Lande gik fremad i en stærkere Proportion end i de to foregaaende Aar. For at kunne holde sin Plads paa det europæiske Marked har

derfor den amerikanske Industri maattet anstrenge sig for at levere baade en billig og en god Vare.

Totalproduktionen af Petroleum er anslaaet til 30 936 879 Tønder i 1893 mod 32 761 466 Tønder i 1892 eller 1 828 587 Tønder mindre. Det indenlandske Forbrug af raffineret Petroleum gik op til 14 Millioner Tønder eller 1 Million Tønder mere end i det foregaaende Aar. Salget af Ohio- og Indiana-Petroleum til Brændemateriel er anslaaet til 9 Millioner Tønder i 1893 mod 11 Millioner Tønder i 1892. Det hele indenlandske Forbrug af Petroleum skulde saaledes i 1893 have udgjort 23 Millioner Tønder, mod $23\frac{1}{2}$ Millioner Tønder i 1892.

Gjennemschnittsprisen var i 1893 5.23 Cents mod 6.07 Cents i 1892 og 6.85 Cents i 1893.

Totaludførselen af Lysolie udgjorde i Finansaaret 1893 642 239 816 Gallons værd Doll. 31 719 404 mod 564 896 658 Gallons værd Doll. 33 541 224 i det foregaaende Finansaar. Udførselen til Storbritannien og de skandinaviske Lande var i stærkt Stigende, medens Udførselen til andre europæiske Lande var stationær eller i Tilbagegang. Omtrent $\frac{2}{3}$ af den hele Udførsel eller 416 Millioner Gallons afskibedes fra New York; fra Philadelphia afskibedes 186 Millioner Gallons; fra Baltimore 21 Millioner Gallons og fra Perth Amboy 13 Millioner Gallons.

Læder. Den Overproduktion, som tidligere havde fundet Sted, og den ødelæggende indbyrdes Konkurrence i saavel Indkjøb af Raahuder som Salg af det færdige Produkt havde i 1892 foranlediget Størstedelen af Læderfabrikanterne til at slutte sig sammen i et stort Aktieselskab „The United States Leather Company“ med en Aktiekapital af 120 Millioner Dollars (af hvilken Halvparten var Preference-Aktier) med Hovedkontor i New York og Filialer i Boston og Chicago. Paa Grund af deres Selskabs Kapitalstyrke kunde Læderfabrikanterne gaa ud af den almindelige Krise med langt mindre Vanskeligheder og Tab end andre Industridrivende. Uagtet de havde meget store Beholdninger ved Aarets Begyndelse, vare de dog istand til at holde Priserne oppe. Deres Bestræbelser i denne Henseende lettedes betydeligt ved den livlige Efterspørgsel efter deres Produkt fra Europa. Aaret sluttedes derfor med faste Priser og med gode Udsigter, idet Produktionen ei oversteg Forbruget i nogen væsentlig Grad.

Der modtoges i New York i Kalenderaaaret 1893 3 129 278 Sider Hemlock-læder (mod 2 840 112 Sider i 1892), 493 239 Sider „Union Crop“ (mod 518 423 Sider i 1892) og 633 478 Sider „Oak Sole“ (mod 547 892 Sider i 1892). Der udførtes i Kalenderaaaret 1893 fra New York 1 539 271 Sider, af hvilke 1 084 000 Sider gik til England og 449 025 Sider til det europæiske Kontinent.

Ifølge den officielle Statistik udgjorde Læderudførselen i Finansaarene

	1893 og		1892 til	
Storbritannien	25 655 464	Pd.	28 819 708	Pd.
Sverige og Norge	2 959 960	-	3 032 378	-
Belgien	1 834 597	-	1 686 243	-
Tyskland	548 500	-	816 671	-

Hele Udførselen af Saalelæder udgjorde i 1893 33 570 037 Pd. til en Værdi af Doll. 5 192 063.

Provisioner. Udførselen af Hornkvægsprodukter (alle Slags Kjød og Talg) udgjorde i Finansaaret 1893 Doll. 31 379 021 og understeg med omtrent 3 Millioner Dollars de foregaaende Aars Udførsel. Udførselen af Svineprodukter (alle Slags Flesk og Smult) udgjorde 1893 Doll. 84 554 822 eller det samme Beløb, som den havde naaet i begge de foregaaende Aar. Udførselen af Meieri-produkter (Smør, Ost og Melk) udgjorde i 1893 Doll. 9 571 493 eller Doll. 787 400 mindre end i det foregaaende Aar, en Forminskelse, som skyldes Smørudførselens Nedgang. Udførselen af Margarinolie har været i stadigt Stigende i de sidste tre Finansaar og udgjorde henholdsvis i 1891, 1892 og 1893 Doll. 7 859 130 og 9 011 889 og 11 207 250 Udførselen af levende Kvæg udgjorde i 1893 287 094 Stykker til en Værdi af Doll. 26 032 428 mod 394 607 Stykker til en Værdi af Doll. 35 099 095 i 1892. Denne Udførsel foregik næsten udelukkende til Storbritannien.

Quebec.

Canadas Træmasseproduktion.

Med Skrivelse til Indredepartementet af 14 Oktober 1895 har Konsulen meddelt en Artikel i et i Quebec udkommende Dagblad, hvoraf hidsættes Følgende i Oversættelse:

Stadig og sikkert trænger en ny Post sig frem i Opgaverne over Canadas Handel med England. Vi sigter til den britiske Indførsel af canadisk Træmasse. Sidste Aar var Canada No. 3 i Fortegnelsen over de Lande, der tilfredsstillede Englands Behov, Norge udførte nemlig til England for en Værdi af £ 694 919, derefter kom Sverige med £ 344 021 og Canada som No. 3 med £ 82 841, medens Exporten fra de Forenede Stater kun var \$ 48 489. Meget af denne Export fra de Forenede Stater er uden Tvivl ogsaa i Virkeligheden canadisk, der opføres som fra de Forenede Stater, da Udførselen foregaar via Portland og andre Havne i Staterne. Naar vi derfor finder, at en Træmasse- og Papirfabrik i de Forenede Stater roser sig af at udskibe 25 pCt. af sit Produkt til England og af at forsyne „Pall Mall Gazette“, „World“ og „Echo“ i London, har man Lov til at gaa ud fra, at disse og andre store engelske Blade ogsaa nu gaar til Canada for at faa sit Materiale. Saaledes stiger stedse de engelsktalende Samfunds Afhængighed af hverandre indbyrdes. Der er her utvivlsomt en stor Fremtid for den canadiske Træmasseindustri. Den bør kunne distancere alle Konkurrenter. Af disse er de hovedsageligste Sverige og Norge. Norge har hidtil leveret næsten Halvdelen af Englands Import og Sverige $\frac{1}{4}$. Men Undersøgelser, der er anstillet i Hovedcentrerne for Papirhandelen, London, Lancashire og Skotland, viser, at der i Realiteten hersker Enstemmighed om den canadiske Vares Overlegenhed over den skandinaviske, idet den første er jevnere tilvirket og Texturen bedre egnet for Papirtilvirkning. Formanden for Darwen Papirfabrik i Lancashire gik saa langt som til at udtale, at den canadiske Masse i Tilfælde vilde kunne opnaa fra 5 til 10 sh pr. Ton mere end den skandinaviske, hvis Kvaliteten kunde holdes oppe; og det er værd at bemærke, at af de 10 000 Tons tør Træmasse, der aarlig bruges i denne Fabrik, er allerede nu 1 500 canadisk. „Den canadiske Fibre,“ siger Formanden, „synes at males lettere og er sikkerlig af en finere og seigere Struktur.“ Denne Attest bekræftes almindelig af Handlende, og herved aabnes en vid Mark for canadisk Foretagsomhed, idet den britiske Import af mekanisk og kemisk Træmasse i

1894 var 280 188 Tons til Værdi £ 1 432 747. Hvorledes staar nu Canada i denne Henseende ligeoverfor de Forenede Stater? Forretningsføreren for the Hudson River Pulp and Paper Company, skjønt interesseret i de Forenede Staters Handel, har ingen Tvivl herom. Han siger: „Canadisk Spruce er omtrent det bedste Stof i Verden til Fabrikation af Træmasse, og vi vil iaar bruge ca. 3000 Vognladninger deraf.“ I ethvert Fald vil Canada levere Spruce. Det vil ogsaa, hvis ikke al Foretagsomhed mangler, levere Fabrikatet. „Jeg forstaar ikke,“ siger den samme Herre, „hvorfor Canada ikke gjør mere i Retning af Papirfabrikation. De har alle Fordele med Hensyn til Materiale, Kraft og billigt Arbeide. Under nuværende Forhold koster det 50 pCt. mere at gjøre Papir i England end i Staterne, og i Betragtning af den Udstrækning, hvori vi er afhængige af Canada for vor Forsyning med Træ, burde Canadierne kunne konkurrere med os. Og Canada vil gjøre det. Det har store Skove med brugbart Træ, overflødig Vandkraft og prægtige Floder til Transport; man kan stole paa, at canadiske Statsmænd vil gjøre Alt, hvad de kan, for at opmuntre en Industri, der vil kunne komme til at blive en saa stor Velstandskilde for Landet. Den engelske Paper Makers' Monthley Journal for 16 September foreslaar, at canadisk Træ skal beskyttes ved et Paalæg eller Exporttold til Opmuntring af Raastoffets Tilvirkning til en Salgsware. „Under Forudsætning af en Exporttold,“ tilføier det, „er der ingen Grund til at ikke den canadiske Træmasseindustri skulde tiltage med stor Hurtighed, eller Kapitalister undlade at sætte sine Penge i en saadan Industri.“ Der er nu Træmassefabriker i Grand Mer, Provindsen Quebec og paa tre Steder i Nova Scotia, samt en Træmasse og Papirfabrik under Anlæg ved den nye canadiske Sault water power Kanal. St. Lawrence Byerne, Nova Scotia og New Brunswick og hele Sault-distriktet har her en stor Udsigt. I de sidste Aar har man fundet, at canadisk Spruce er det bedste Material, der findes, til Fabrikation af Træmasse og Papir. Det er ikke mange Aar siden man begyndte at bruge Træ hertil, men Forretningen er tiltaget saa hurtig, at England forrige Aar indførte Træmasse til en Værdi af syv Millioner Dollars. Med Dannelsens Fremskridt stiger Forbruget af Papir hurtigere end af nogen anden Vare. Provindsen Quebec og især denne Del deraf, har ubegrændset Forraad af den bedste Spruce, hensigtsmæssig Vandkraft og billigt Arbeide. Vi burde blive Kontinentets og Englands Papirmagere. Det vidner meget om vor Mangel paa Foretagsomhed, at se saadan Vandkraft som Jaques Cartier, Batiscan, Shawinegan, Ouiatchouan og Chicoutimi ubrugt med overflødig Tilgang paa Raastof og let Adgang til Jernbane.

Hamburg.

Skrivelse 6 August 1895.

Nogen detaljeret officiel Statistik over Skibsfarten gennem Nord-Østersø-Kanalen er endnu ikke udgivet, og der er vel overhovedet endnu for tidlig at udtale sig om Kanalens Betydning for Handel og Skibsfart med nogen Bestemthed. I hvilken Udstrækning den vil blive benyttet, afhænger vistnok meget af, hvorvidt den nuværende Tarif, der ansees for at være for høi, vil blive reduceret. Saameget kan vel dog allerede nu siges, at denne nye Vei sikkert fortjener endel mere Opmærksomhed og Interesse, end den man hos os synes tilbøielig

til at skjænke den. Den korte Tid, den har været aaben, har allerede været tilstrækkelig til at godtgjøre dens Betydning for Hamburg og andre ved Nord-søens Sydkyst beliggende Havne; dels benytter de allerede før eksisterende regulære Dampskibslinjer mellem disse og Østersøens Havne Kanalen, dels sees den at ville fremkalde et Par nye Linjer mellem saadanne Havne. Hvorvidt ogsaa Varetransporten til og fra Gøteborg og maaske Kristianiafjorden for nogen Del kan komme til at gaa gennem Kanalen, derom er det for tidlig at udtale sig. En vigtig Varesort, Kvæg, tillades nu ikke ført gennem Kanalen; dette Forbud vil forhaabentlig blive ophævet, og en eventuel Kvægtransport til Hamburg fra Gøteborg vilde vel da foretrække den for Kvæget mindre resikable Kanalvei fremfor Veien om Skagen. Fremdeles vilde det maaske svare Regning til Transport af billige Masseartikler som Sten at bygge store Lægttere, der kunde bukses gennem det forholdsvist rolige Farvand i Belterne og Kanalen.

Forøvrig vil det jo være mere eller mindre et Regnestykke, hvilken af de to Veie — om Skagen eller gennem Kanalen — vil være den fordelagtigste, eller med andre Ord om den Tidsbesparelse, mindre Resiko etc., som Kanalveien medfører, i hvert enkelt Tilfælde opveier de med den forbundne Kanaludgifter. Medens dette Regnestykke temmelig let maa kunne opgjøres for Dampskibenes Vedkommende, hvor Reisens Varighed ad de to Veie med temmelig stor Nøjagtighed kan beregnes, vil Afgjørelsen falde meget vanskeligere for Seilskibe, hvor Reisens Varighed i saa høj Grad er afhængig af Veir og Vind. Passagen fra Nordsøen om Skagen og ind i Kattegat og ligeledes Passagen den modsatte Vei fordrer ofte ulige Vinde; desuden opholder ofte lang Modvind i Øresund Skibene. I Forhold hertil synes den temmelig rette Linje fra Nordsøen gennem Kanalen til Østersøen, hvad Vindforholdene angaar, at byde adskillige Fordele. Om Kanalen blir meget benyttet, vil formentlig Bukseringen fra Elbmundingen til Kanalindgangen ved Brunsbüttel saavel som fra Holtenau udaf Kielerbugten — og omvendt — blive baade let og billig; dertil kommer da Lodspengene.

Det bør videre fremhæves, at særlige Forholde kan gjøre det nødvendigt for et Skib at vinde Tid ved at tage gennem Kanalen, selv om denne Vei maatte falde dyrere, saaledes f. Ex. naar et Fartøi om Efteraaret er bestemt til Østersøen for der at indtage Last og det gjælder at komme frem, inden Isen lægger sig. I et saadant Tilfælde vilde det være daarlig Økonomi ikke at vælge Kanalveien.

Hvad nu selve Hamburg angaar, saa vil vel alle herfra til Østersøen afgaaende Seilskibe efterhaanden komme til at benytte Kanalen. Medens et svensk Skib, der kort efter Kanalens Aabning var bestemt til Østersøen og foretrak den gamle Vei om Skagen, ved Nordvind opholdtes i 7 Dage i Cuxhaven, er et norsk Fartøi, ligeledes bestemt til Østersøen i Ballast, i disse Dage gaaet gennem Kanalen; Buksering til Brunsbüttel, Lodspenge og Kanaludgifter (Buxering iberegnet) beløb sig for det 405 Tons store Fartøi til ialt ca. 350 Mark. Med 10 Knobs Fart medtager Gjennemgangen gennem Kanalen omtrent 12 Timer.

Jeg tillader mig at tro, at norske Skibsførere, der farer paa Østersøen, har al Anledning til nøie at overveie, hvilken af de to Veie byder dem de største Fordele. To Bilag vedlægges.

Afgiftstarif for Nord-Ostsee Kanalen. For Farten gennem Nord-Ostsee-Kanalen inklusive Holtenauer Slusen paa den ene Side og Brunsbütteler Slusen paa den anden, beregnes Afgifterne af samtlige Skibe med Und-

tagelse af de til den Keiserlige Marine og Kanalforvaltningen hørende, efter følgende Satser:

1. Af ladede Skibe for de første 600 Registerton netto hver 60 pf., for hver overskydende Registerton 40 pf.
2. Af tomme eller i Ballast gaaende Skibe, af Skibe i Kystfragtfart indtil en Størrelse af 50 Registerton netto inklusive, samt af Skibe, der gennemløber Kanalen til eller fra Eideren, for hver Registerton netto 40 pf.
3. Den laveste efter No. 1 og 2 for en Fart skyldige Afgift er 10 Mark.
4. I Slæbeløn betaler derhos Seilskibe ved Benyttelse af de ordinerede Slæbetog, for hver af de første 200 Registerton netto 40 pf., for de overskydende 30 pf. pr. Ton, og Seilskibe af den under No. 2 nævnte Klasse for hver af de første 200 Registerton netto 25 pf., for hver overskydende Registerton 20 pf. For Slæbning af Dampskibe eller særskilt Slæbehjælp til Seilskibe fastsætter Kanalforvaltningen Gebyret efter Størrelsen af de leverede Slæbedampere og Benyttelsens Varighed.
5. I Maanederne Oktober til Marts inklusive forhøies Afgiftssatserne under No. 1 til 3 med 25 pCt.
6. Ved Fastsættelse af Totalbeløbet af Afgifterne afrundes Brøkdele af en Mark opad til en hel.
7. I foranstaaende Afgifter er indbefattet Erstatning for Benyttelse af samtlige Kanals Driftsindretninger samt for Lodsning mellem Sluserne i Brunsbüttel eller Rendsburg paa den ene Side og Friedrichsort paa den anden.
8. Betingelse og Gebyrer for Indladelse af Skibe, der begynder eller slutter sin Fart inden Kanalen, fastsættes af Kanalforvaltningen.

Denne Tarif træder i Kraft 10 Juni 1895. Paa samme Dag træder ud af Kraft Afgiftstarifen for Strækningen af Nord-Ostseekanalen mellem Holtenau Munden og Rendsborger Slusen.

Havre.

Skrivelse dateret 18 Oktober 1895.

Generalkonsulatet har ved tidligere Leiligheder havt Anledning til at fremholde de Uleiligheder for Søfarten, som i denne Havn opstaar ved den raadende Skik, at Udgifterne for Veining og Opstabling paa Kai af Farvetræladninger skal bæres af Skibet, selv om Befragtningspapirerne indeholder den almindelige Bestemmelse, at Lasten skal afhentes ved Siden af Skibet paa Modtagerens Risiko og for hans Regning.

En ved herværende Handelsdomstol for nogen Tid siden anhängiggjort Sag, der tilsigtede at faa Certepartiets Forskrift i denne Henseende respekteret, ledede ikke til det ønskede Resultat, da Domstolene erklærede, at Fragtkontrakten ikke var saaledes affattet, at derved den i Havnen vedtagne Sædvane kunde ansees ophævet.

Denne Beslutning blev ikke appelleret, og Spørgsmaalet har ikke senere været Gjenstand for retslig Prøvelse.

Da imidlertid vore Skibsførere fremdeles Tid efter anden klager over de forøgede Udgifter, som de udsættes for paa Grund af den nævnte Sædvane,

har Generalkonsulatet i Skrivelse til Handelskammeret paa Stedet henstillet, hvorvidt ikke ved denne Institutions Mellemkomst nogen Forandring kunde foretages i Sagen, hvilket syntes saa meget mere paakrævet, som det kunde paavises, at nævnte, paa Søfarten her hvilende Byrde, ikke havde noget modsvarende i andre europæiske Havne.

I Gjensvar derpaa har Handelskammeret erklæret at savne Beføielse til at forandre eller afskaffe de Sædvaner, der engang er blevet antaget i Havnen, men at det paaalaa de Interesserede selv at beskytte sig ved udtrykkelig Aftale, hvilken Udvei ogsaa i forekommende Tilfælde var bleven anvendt med tilsigtet Virkning.

Idet jeg tillader mig at vedlægge Afskrift af denne Korrespondence, skal jeg ærbødigst henstille, om det ikke paa Grund heraf vilde være hensigtsmæssigt, at vedkommende Rederier og Skibsførere i Hjemlandet blev opfordret til ved Afslutning af Kontrakter om Befragtning til Havre af Farvetræ at indtage en særskilt Klausul, hvorved udtrykkelig fastsættes, at Lastemodtageren skal være forpligtet til, uden Hensyn til den her gjængse Sædvane, paa egen Bekostning at afhente Lasten langs Skibssiden, hvilken Foranstaltning ogsaa burde træffes af Skibe destineret til Ordreplads, hvorfra Skibet kunde forsendes til Havre.

Det turde burde tilføies, at saagodtsom al Transport af Farvetræ til denne Havn nu foregaar under norsk eller svensk Flag.

Den nævnte Skrivelse fra Generalkonsulen til Præsidenten for Handelskammeret lyder i Oversættelse saaledes:

„I en længere Aarrække har Førerne af svenske og norske Skibe, der fører til Havre Ladninger af Farvetræ, beklaget sig over den paa Stedet brugelige Kutyme, hvorefter ikke alene Veiningen af denne Vare, men ogsaa Udgifterne ved dens Stabling paa Kai maa bæres af Skibet, selv naar Certepartiet udtrykkelig bestemmer, at Varen skal modtages ved Skibssiden for Modtagerens Regning og Risiko. De anfører herom, at denne Kutyme er enestaaende i sit Slags og at man i alle andre europæiske Havne har indført en retfærdigere Fordeling af de Udgifter, der vedkommer Befragtning af Skibe.

For at komme paa det Rene med Beføielsen af disse Klager har jeg søgt Oplysninger om Sagen i følgende Havne: Nantes, Bordeaux, Marseille, London, Liverpool, Fleetwood, Goole, Hamburg, Amsterdam, Rotterdam, Barcelona og Genua; det fremgaar af de modtagne Oplysninger, at der ikke i nogen af disse Havne findes nogen Kutyme som den i Havre, men at derimod den almindelige Sædvane ved Ladningen af Farvetræ er den, at i Mangel af anden Aftale Stabling paa Kai udelukkende betales af Vareeierne. Hvad angaar Veiningsudgifter, antager man, at om Skibsføreren har Interesse i at faa veiet de af ham medbragte Varer for at faa Fragten fastsat, har paa sin Side Modtageren ikke mindre Interesse i at kjende Vægten for at ordne sig med Sælgeren, og man finder det følgerlig billigt, at Udgifterne ved denne Operation deles ligeligt mellem Skibet og Vareeieren.

Paa Grund heraf har jeg, efter mine interesserede Landsmænds Anmodning, den Ære at anholde Dem, Hr. Præsident, om Deres velvillige Bistand med Hensyn til den Særegenhed, der hefter ved den nævnte Kutyme i Havre, forsaavidt den betyder Skibsfarten med en Byrde, der synes ukjendt andetsteds. Det maa ogsaa bemærkes, at det ikke er let for Kapteinerne at værgе sig mod denne Kutyme i Certepartierne, da deres Skibe i de fleste Tilfælde er befragtet for en Ordrehavn ved Kanalen, hvorfra de senere gaar til sit endelige Bestemmelsessted, der følgerlig ikke angives dem ved Fragtslutningen.

Jeg tillader mig ogsaa at henstille til Dem, om det ikke skulde være muligt at opnaa en Forandring i denne Kutyme, saa at den blev mere overensstemmende med, hvad der gjælder i andre store europæiske Havne. Jeg vover at haabe, at Handelskammeret vil have Midler hertil, hvis det erkjender det Berettigede i den Fremstilling, jeg har havt den Ære at gjøre, og som, efter min Mening, ikke vil mangle Støtte af Rederierne paa Stedet.“

Svarskrivelse fra Præsidenten for Handelskammeret i Havre, dateret 24 August 1895:

„Jeg har meddelt Handelskammeret det Brev af 9 August, som De har gjort mig den Ære at sende mig for at underrette mig om de svenske og norske Skibsføreres Klager over den i Havres Havn gjældende Kutyme, hvorefter Veining af Farvetræ og Udgifterne ved sammes Stabling paa Kai bæres af Skibet.

Spørgsmaalet er behandlet af Kammeret med al den Opmærksomhed, som Deres Henvendelse havde Krav paa, men det har ikke fundet det muligt at træffe nogen Forføjning. Kutymerne er Resultaterne af Praxis, de bestaar for sig selv, og Handelskammeret har ikke Adgang til at skabe eller forandre dem. Alene Enighed inden Majoriteten af Handelsverdenen kan medføre Antagelse af nye, dog saa, at de Interesserede i alle Tilfælde kan afvige derfra ved særskilt Aftale, specielt ved at indtage særskilt Forbehold i Certepartierne eller Konossementerne. Tidligere Præcedentser viser, at dette Middel kan anvendes.“

Adelaide.

Aarsberetning dateret 25 Juni 1895.

Til Hovedstationen ankom med Ladning fra Norge 1 norsk Seilskib dr. 1 104 Ton (Bruttofragt £ 1 230), og fra fremmede Lande 5, dr. 4 025 Ton (Bruttofragt £ 4 930), samt i Ballast fra fremmede Lande 2 dr. 876 Tons.

Til Vicekonsulstationen ankom fra fremmede Lande med Ladning 2 norske Seilskibe dr. 2 799 Tons (Bruttofragt £ 1 894) og i Ballast 5 dr. 2 502 Ton.

Ialt ankomne 15 dr. 11 306 Ton.

Til fremmede Lande afgik: Fra Hovedst. med Ladning 8 norske Seilskibe dr. 5 317 Ton (Bruttofragt £ 8 935) og i Ballast 5 dr. 5 178 Ton. Fra Vicekonsulst. med Ladning 6 norske Seilskibe dr. 4 553 Ton. Ialt 19 dr. 15 348 Ton.

For Ordre eller fragtsøgende ankom 10 norske Seilskibe dr. 7 269 Ton.

Af norske Seilskibe ankom 7 dr. 3 117 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. £ 36. 19. 11, ved Vicekons. £ 15. 18. 5. Af samtlige Skibe ved Hovedst. £ 3. 5. 9, ved Vicekonsulst. £ 2. 11. 7. Expeditionsafgifter norske £ 4. 18. 8, svenske £ 0. 10. 6.

I Aarets Løb ankom 1 norsk Skib, dr. 1 104 Ton, og 2 fremmede Skibe dr. 2 342 Ton, direkte fra Sverige og Norge til Havne i Sydaustria med Ladninger af saget Trælast, nemlig Planker, Battens og Bord.

Efterspørgselen efter Træløst var i Aaret meget liden; Besidderne realiserede sine Oplag og Importen var aftagende, men Bygningsvirksomhedens Fremgang giver Haab for Fremtiden.

Noteringerne var tilnærmelsesvis i 1894 Planker, Furu $4\frac{1}{2}$ — $5\frac{1}{2}$ d pr. Fod 9×3 , do. Gran $3\frac{1}{2}$ — $4\frac{1}{4}$ d pr. do. do., Bord $1\frac{1}{8}$ 8 sh. 3 d—9 sh. 6 d pr. 100 løbende Fod do. $\frac{7}{8}$ " 6 sh 3 d—6 sh 9 d pr. do., $\frac{3}{4}$ " Bord 5 sh. 3 d—5 sh. 9 d pr. do., $\frac{1}{2}$ " Bord 3 sh. 9 d—4 sh. pr. do., $\frac{3}{8}$ " Bord 3 sh. 3 d—3 sh. 9 d pr. do.. Weather Boards 3 sh. 10 d—4 sh. 3 do. pr. do.

Hele Importen af Træløst fra Norge og Sverige i 1894 var £ 19 505, eller en Nedgang fra 1893 af £ 24 344.

Der var den sædvanlige indirekte Indførsel fra Norge og Sverige over London og andre Havne, hvorom nøie Opgave ikke kan erholdes.

Fragtfarten fra Syd Australia har paa Grund af daarlig Høst været meget liden. Fragterne holdt sig vel oppe; de begyndte med 25 sh., gik op til 27 sh 6 d og til 28 sh. 9 d. og ned igjen til 25 sh til United Kingdom. Til sidstnævnte Sats forbliver de nominelt.

Handelen med Sydafrika var omtrent som før. Endel Skibe tilhørende de forenede Riger finder Sysselsættelse deri. Fragtsatser fra 20 sh. til 24 sh. efter Skibets Størrelse og Lossested.

Flere Skibe, der anløb for Ordre, blev optaget for Copra fra Sydhavs-erne til Europa til Fragter fra 42 sh. 6 d til 52 sh. 6 d pr. leveret Ton.

Høsten 1894—95 blev anslaaet til 7 557 446 Bushels, hvoraf forhaanden til Export 116 717 Tons. Udsigten for kommende Høst er lysere.

Koloniens Handel i det Hele var meget deprimeret, men Udsigterne er nu mere lovende, da Priserne for vort Hovedprodukt stiger, og hvis dette vedbliver, vil der blive større Efterspørgsel efter Skibsrum og i det Hele bedre Udsigter.

Den fornemste Export fra Sydaustralien i 1894 udgjorde: Uld 139 348 Baller, Værdi £ 1 275 611, do. (fra andre Kolonier, udskibet over Sydaustralien) 13 974 Baller, £ 467 045, Hvede 6 303 950 Bushels, £ 741 912, Mel 53 757 Tons, £ 327 638, Klid 3 652 Tons, £ 11 157, Pollard 371 Tons, £ 1 112, Skind og Huder 17 728 Bundter, £ 176 549, Læder 1 071 Bundter, £ 32 111, Talg 1 738 Tons, £ 37 281, Sølv, rafineret, 7 048 731 Ozs, £ 893 225, Sølvblyertser og Matte 816 Tons, £ 21 635, Sølvbarrer 39 467 Tons, £ 1 323 946, do. Guld 8 904 Ozs, £ 33 401, Bly 19 662 Tons, £ 183 566, Kobber 4 944 Tons, £ 208 639, Kobbermalm 309 Tons, £ 1 963, Bark 5 101 Tons, £ 40 333, Vin 256 216 Gallons, £ 49 475, Hø etc. 14 142 Tons, £ 35 727. Ialt Export £ 7 301 774. Import ialt £ 6 226 690..

Indgen Ulykkestilfælde har rammet norske Skibe.

R. Barr Smith.

Helsingfors.

Beretning dateret 16de August 1895.

Herved meddeles Opgaver over Handelsomsætningen mellem Norge og Finland i 1894, udarbejdet paa Grundlag af Oplysninger, der velvillig er meddelt af den herværende Toldstyrelse. Af disse Opgaver fremgaar, at Importen fra Norge til Finland, der i 1893 var af Værdi Fm. 1 373 929, i 1894 kun opgik til Fm. 772 088, medens Exporten fra Finland til Norge i 1894 var Fm. 55 860 mod kun Fm. 34 858 i 1893.

Den betydelige Nedgang i Importen fra Norge i 1894 falder især paa Artiklerne Mel med ca. 330 000 Fm., Fiskevarer ca. Fm. 220 000, og Tran ca. 38 000 Fm.

Forøgelsen i Importen fra Finland til Norge i 1894 beror især paa, at i Aaret et Seilskib paa 844 Ton, af Værdi Fm. 23 000, overgik fra finsk til norsk Eiendom, hvorhos Tjære til en Værdi af ca. 19 000 Fm. er udført til Norge. Udførselen af Trævarer fra Finland til Norge, der i 1893 repræsenterede en Værdi af ca. 35 000 Fm., opgik derimod i 1894 til en Værdi af ca. 14 000 Fm.

Om Finlands Smørhandel i 1894 har jeg erholdt nedenstaaende Beretning af et herværende Firma, der indtager en ledende Stilling paa Smørmarkedet, men som ikke har kunnet indtages i Aarsberetningen af 6 April.

Som nærmere fremgaar af de statistiske Opgaver tiltog Finlands Smørexport i 1894 med ca. 3 700 000 Kg. eller fra ca. 9.6 Mill. Kg. i 1893 til ca. 13.3 Mill. i 1894. Priserne har derimod ikke stillet sig saa fordelagtigt som i 1893. Medens høieste Middelpris i 1893 kunde noteres til 257 penni pr. Kg., har den i 1894 aldrig oversteget 235 penni pr. Kg. Aarsagen til denne Nedgang turde være at søge i forøget Tilvirkning af Smør i konkurrerende Lande, især Australien, som ogsaa i 1894 oversvømmede England med enorme Kvantiteter af denne Vare. Af temmelig god Kvalitet kan dog dette Smør sælges til meget lave Priser, takket være den Exportpræmie, som er bevilget Producenterne af Regjeringen. Denne Exportpræmie ophører dog i April næste Aar, og Australien turde da faa vanskeligt ved at konkurrere med de nordeuropæiske Lande, der har Fordelen af billigere saavel Tilvirknings- som Transportudgifter, og hvis Smør stedse fremkommer friskere til Markedet, ligesom det ogsaa turde være af holdbarere Kvalitet. Fra Aarets forskjellige Maaneder har Middelprisen paa finsk Smør stillet sig saaledes: Januar 260, Februar 250, Marts 246, April 227, Mai 200, Juni 192, Juli 190, August 200, September 224, Oktober 230 penni pr. Kg. Fra 1 November, da Bestemmelsesgrunden for den Kjøbenhavnske Notering forandredes, er det næsten umuligt at fastsætte nogen Middelværdi, da saavel finsk, som andre nordiske Landes Smør i November og December maatte sælges i Konsignation til yderst varierende Priser. Efterat den saakaldte Topnotering i Kjøbenhavn er forhøiet med 20 penni pr. Kg., er Kjøberne i Udlandet blevet høist fordringsfulde med Hensyn til Kvaliteten, og vil ikke paa nogen Betingelse betale høieste Notering for andet end absolut feilfri Vare. Dette har medført det Gode, at de finske Meierister er blevet drevet til at opbyde Alt for at frembringe prima Smør. Moderne Pasteuriseringsmaskiner, ved hvis Anvendelse Smørret bliver holdbarere, er begyndt at faa stedse almindeligere Anvendelse, ligesom ogsaa saakaldte Syrevækkere til at give Smørret

Aroma og Friskhed. Den finske Stat har derhos anordnet saakaldte Smørtog fra Uleåborg og Kuopio, hvorved Smørret hastigere end hidtil fremskaffes til Udskeibningsstedet Hangö, og følgelig ogsaa paa kortere Tid end hidtil kan komme ud paa det engelske Marked. En anden Omstændighed, der turde komme til at indvirke fordelagtigt paa Finlands Smørexport, er den Forordning, som fra og med den 1 Mai d. A. er traadt i Kraft i Danmark, og hvorved de derværende Smørhandlere forbydes at sælge eller exportere som dansk Smør anden Vare end saadan, som virkelig er af dansk Tilvirkning. Da hidtil en stor Del af det finske Smør gennem danske Mellemhænder har fundet Afsetning i England, hvor det bedre sædvanlig har kunnet sælges som dansk, og det slettere som finsk Vare, turde det finske Smør ved det nye Forbud blive istand til bedre end hidtil og under sit rette Navn at skaffe sig den Erkjendelse, hvortil det er berettiget, samt efterhaanden ogsaa vinde fast Fod paa Konsumtionsstedet. At der ogsaa heri vil ligge en ny Spore til Forbedring af det finske Smørs Kvalitet, turde være selvforstaaeligt.

Bondesmørret har uagtet formindsket Produktion kun fundet Kjøbere til yderst lave Priser, og selv velkjendte Mærker har maattet sælges til 40 penni lavere Priser pr. Kg. end i 1893. Markedsprisen har varieret mellem Fm. 110 og 155 pr. 100 Kg. netto.

Væsentlig Indførsel fra Norge til Finland

	1894.		1893.	
	Kg.	Fm.	Kg.	Fm.
Sild, saltet, norsk og andre Slags	1 816 279	272 442	2 802 189	420 328
Strømning og Brisling, saltet			44 940	8 988
Fisk, saltet eller røget, andre Slags			7 953	12 725
Graasider eller Sei	115 296	40 358	258 440	90 454
Fisk, tørret, andre Slags			1 168	759
Hvedemel			149 490	44 847
Bygmel	357 750	60 818	148 000	29 600
Rugmel	2 822 788	366 982	4 908 039	687 125
Byggryn	6 000	1 320		
Glacéhandsker og Tilvirkning af semsket Skind og Glacé	5	600		
Bødkerarbejde		600		1 000
Tran og Spermacet	17 597	10 558	81 201	48 721
Cement	27 000	1 161		
Krudt, grovt Bjerg-	11 400	10 830	9 350	8 883
Krudt, fint Jagt-	2 131	4 262	5 196	10 392
Sølvarbejder	4.71	1 020		
Caviar og Fiskerogn i hermet. Kar			50	700
Conserver, andre Slags			475	506
Garvestofextrakt etc.			1 100	660
Maskinolie			4 968	1 987
Talg			900	540
Guldarbejder			0.05	2 000
Udvexlingsremme og Snore			313	1 878
Andre Varer		1 161		1 736
Summa Import	772 088		1 373 929	

Den væsentligste Udførsel fra Finland til Norge var i 1894: Trælast: Af Furu eller Gran: Planker 7 m³, Værdi Fm. 266, Battens 30 m³, Værdi Fm. 900, Bord 140 m³, Værdi Fm. 3 780. Af andre indenlandske Træsorter: Ved 3 056 m³, Fm. 9 168. Tjære Hl. 1 339, Fm. 18 746. Seilskibe 1, Reg. Ton 844, Fm. 23 000, ialt 55 860.

I 1893 udførtes: Saget Virke af mindst 2 Meters Længde 1 197 m³, Fm. 32 319, Stav 175 m³, Fm. 2 538.

Aden.

Aarsberetning dateret 30 September 1895.

Hertil ankom 8 norske Dampskibe dr. 11 001 Ton. To, dr. 2 724 Tons, udlossede Ladning, Resten anløb kun for at indtage Kul. Intet kom fra eller gik til Norge. Intet svensk Skib ankom.

Hele Handelen tiltog i 1894 med ca. 6.7 pCt. og Handelen med Udlandet med 14 pCt.

Kaffe. Importen aftog, men Værdien deraf var stigende. Handelen med denne Vare fra Yemen via de arabiske Søhavne er meget hemmet paa Grund af den store Fluktuation i Prisen for Maria Theresa Dollaren, og den tyrkiske Regerings Forbud mod Import deraf til de arabiske Havne ved det røde Hav. Paa Grund heraf var de Handlende mindre villige til at indlade sig i større Udstrækning paa Transaktioner for Yemen Kaffe, hvorfor, da Importen aftog, Priserne naaede den høje Værdi af Rs 106 pr. Cwt, hvilket forklarer den forøgede Værdi.

Af amerikanske Bomuldsvareer tiltog Importen med Rs 50 000, og af graa Bombay Shertings med Rs 80 000, hvilket snarere skyldes mindre Import i 1893 end virkelig tiltagende Forretning. Den amerikanske Sherting foretrakkes meget af Somalierne paa Grund af dens Varighed og Holdbarhed i Vadsk, og den er bedre end Bombay Sherting.

Salt viser en Nedgang i Exporten, mere paa Grund af Mangel paa Skibsrum end Nedgang i Produktionen.

Skibsfarten var 37 468 Ton større end i 1893. Forøgelsen var 22 Skibe. Det hele Antal ankomne var 1 309, nemlig britiske og britisk-indiske 837, østerigske 61, hollandske 23, franske 120, tyske 89, italienske 77, norske 10, spanske 27, tyrkiske og egyptiske 48, arabiske 4, russiske 13.

Geo M. Gordon.

Rio de Janeiro.

Brasiliansk Dekret af 7 Oktbr. 1893 angaaende Sundhedsvæsenet og Karantænereregler for Fartøier, der ankommer til brasilianske Havne.

Kapitel II.

Førernes Sundhedsbesigtigelse.

Art. 9. Sundhedsbesigtigelsen har til Hensigt:

at konstatere Sundhedstilstanden ombord,
at anbefale passende Forholdsregler til Vedligeholdelsen eller Gjenoprettelsen af Fartøjernes gode hygieniske Tilstand, paabyde den nødvendige Karantæne samt paase de givne Forskrifters Efterlevelse.

Art. 10. I enhver Havn skal der finde to Slags Besigtigelser Sted:

Den ydre, for Fartøier, som ankommer;

Den indre for Fartøier, som allerede er forankrede.

Disse Besigtigelser skal i Rio de Janeiros Havn foretages af Generalinspektørens Assisterter og i de øvrige Havne af Sundhedsinspektørerne og deres Assisterter.

§ 1. Besigtigelsesarbeidets Fordeling i Rio de Janeiro skal bestemmes af Generalinspektøren og kan af denne forandres i den Udstrækning, som Omstændighederne maatte udkræve det.

§ 2. Den ydre Besigtigelse skal begynde ved Dagens Frembrud, op-høre Kl. 10, gjenoptages Kl. 11 og slutte ved Solens Nedgang; den indre skal under normale Forhold udføres Kl. 10 Efterm. samt mellem 9 om Mor-genen og 3 om Eftermiddagen, naar der hersker Epidemii i Havnen. I dette sidste Tilfælde, og dersom den almindelige Sundhed kræver det, kan Inspek-tørerne paabyde ekstraordinære Besigtigelser.

§ 3. Dersom Sundhedsbesigtigelser skal foretages ved en Karantæne-station, bliver Karantænelægerne hertil at benytte.

Art. 11. Sundhedsbesigtigelsen er for alle Fartøier obligatorisk, alene med Undtagelse for saadanne, som gaar mellem Havne inden samme Stat, Krydsere og Fiskerbaade.

Art. 12. Hverken Told- eller Politimyndighed kan udøve Jurisdiktion over Fartøi, som ikke er blevet besøgt af Sundhedskommissionen; og naar Told- eller Polititjenestemand i Forening med Sundhedsinspektionen hen-vender sig til et Fartøi, skal den ansvarlige Udfører af Besigtigelsesforret-ningen altid have Fortrin fremfor de andre, der ikke kan komme i Forbin-delse med Fartøiet uden dennes Tilladelse.

Art. 13. Gult Flag heiset paa et Fartøis Formast tilkjendegiver, at det er belagt med Interdikt af Sundhedskommissionen, der er den eneste kompetente til at ophæve Interdiktet; saavel Havne- som Told- og Politi-myndighederne er forpligtede til at respektere dette Interdikt og bevirke det respekteret.

Art. 14. Saasnart et Fartøi ankrer paa Reden til Besigtigelse, skal Sundhedsautoriteterne henvende sig til det og, naar de er komne i Høre-vidde, foretage en Examination.

Dette sker derved, at nævnte Autoritet afforrer Kapteinen, Næstkom-manderende eller Lægen ombord, hvor saadan findes, tydelige og nøiagtige Svar paa følgende Spørgsmaal:

- I. Hvad er Fartøiets Navn?
- II. Hvorfra kommer det, og hvor mange Dages Reise har det havt?
- III. Hvad er den Oplysendes Navn og Stilling?
- IV. Hvilke Havne har det anløbet?
- V. Kommunikerede det med noget Fartøi under Reisen? Med hvilket og kommende hvorfra? Hvorledes var Sundhedstilstanden ombord paa dette Fartøi?
- VI. Findes der Sundhedspas? Rent eller med Anmærkninger?
- VII. Har der været eller er der syge ombord? Hvormange? Af hvilken Sygdom? Hvormange er kommet sig? Hvormange er døde? Hvormange befinder sig under Behandling?
- VIII. Hvilken Dag efter Afreisen indtraf det første Sygdomstilfælde, og hvilket var det?
- IX. Underkastedes det Sygebehandling i nogen Havn under Reisen? Hvilken Havn og hvilken Behandling?
- X. Hvilke Papirer har De, som beviser Virkeligheden af denne Behandling?
- XI. Naar indtraf det sidste Dødsfald ombord?
- XII. Findes der Desinfektionsruf og blev Desinfektioner udførte?
- XIII. Er De i Besiddelse af de i Sundhedsreglementet for denne Havn angivne Bøger og Dokumenter?
- XIV. I hvad Øiemed er De kommen hid?

§ 1. De paa ovennævnte Spørgsmaal afgivne Svar skal indføres i Besigtigelsesprotokollen, som Sundhedskommissionen skal føre med sig; og dersom alle Svar har været tilfredsstillende, og der ingen Grund findes til at tvivle paa deres Sandfærdighed, gaar Sundhedskommissionen ombord paa Fartøiet, foretager strax en Oplæsning af Svarene, undertegner selv og lader ligeledes Skibsføreren og den, der har meddelt Oplysningerne, undertegne vedkommende Side i Protokollen og gaar saa igang med den almindelige Undersøgelse.

§ 2. For at foretage den almindelige Undersøgelse forlanger Kommissionen først at se Sundhedspasset og beholder dette, skrider derpaa til at granske Skibets Bogførsel, særlig Bogen angaaende Sygepleien og den receptgivende Læges Bog og sætter derpaa sit Visa paa den Side, hvor Protokollationen ophører.

Derefter undersøger den Fartøiets forskellige Afdelinger, fremfor alt Stedet for Syges Pleie samt Sømændenes og Passagerernes Opholdssteder; dersom det viser sig, at Oplysningerne var sande, og dersom intet giver Anledning til at formode, at Fartøiet er inficeret med Smitte, viseres Sundhedspasset, som afgives til Skibsføreren, hvorefter Fartøiet gives fri Praktika.

§ 3. Hvis Sundhedstilstanden ombord skulde være god, men Fartøiet befinde sig i daarlig Stand, hvad Renlighed og almindelig Hygiene angaar, skal Sundhedskommissionen paabyde de Forbedringer, som viser sig at være nødvendige, idet den fastsætter Tiden for deres Udførelse.

Naar denne er udløben, kan Fartøiet foretage sin Expedition, forsaavidt det har efterkommet de modtagne Befalinger. Hvis Fartøiets Ophold i den Havn, hvorhen det er ankommet, skulde blive kortvarigt og det saaledes paa Grund af knap Tid skulde vise sig umuligt at udføre de foreskrevne Forbedringer, skal Sundhedskommissionen bestemme hvilke af disse er de mest paakrævede, da naturligvis intet Arbejde med Losning eller Ladning tillades, førend disse er blevne udførte.

Disse Foranstaltninger med Hensyn til Renslighed og Hygiene hindrer ikke Passagerernes Landstigning, ikke heller Skibsmandskabets Kommunikation med Land. Paa Sundhedskommissionens Befaling skal Toldstyrelsen herom skriftlig underrettes.

§ 4. Dersom Oplysningerne ikke har været tilfredsstillende, eller dersom Fartøiet kommer fra smittet eller mistænkt Havn, gaar Sundhedskommissionen ikke ombord, men beordrer Skibet at afgaa til en nærliggende Karantænestation.

§ 5. Dersom Oplysningerne har været tilfredsstillende, men det under den almindelige Undersøgelse viser sig, at de ikke var korrekte, eller, at de, forsaavidt Sundhedstilstanden ombord angaar, af den oplysende er afgivet i slet Hensigt, trækker Sundhedskommissionen sig tilbage uden at fuldbyrde Undersøgelsen og befaler Fartøiet at underkaste sig den strenge Undersøgelse ved Karantænestationen.

I dette Tilfælde skal Sundhedskommissionen, der har foretaget den almindelige Undersøgelse, saavel som de Personer, der har været i Berøring med Fartøiet, blive holdt tilbage paa det Fartøj, hvori de er ankommet did, eller en anden, der er bestemt til dette Øiemed, indtil Resultatet af den strenge Undersøgelse bringer paa det Rene, hvilken Behandling der bliver at paalægge dem. Det Fartøj, som fører den nævnte Myndighed tilbage fra Skibet, skal heise gult Flag paa Formasten og erklære sig i Karantæne, indtil Direktøren træffer sin Bestemmelse i Sagen.

§ 6. Hvis Oplysningernes Urigtighed blot bestaar i Biting, der ikke vedkommer Sundhedstilstanden ombord, skal Sundhedskommissionen tilendebringe den almindelige Undersøgelse og visere Sundhedspasset, som overgives Skibsføreren, der har at betale Mulkt efter dette Reglement.

§ 7. Naar i det i § 5 omhandlede Tilfælde Sundhedspasset af Sundhedskommissionen er blevet belagt med Beslag, skal det remitteres til Karantæneanstaltens Læge, der tilbageleverer det til Skibsføreren, efterat den strenge Undersøgelse er bleven afsluttet eller Karantænen — om saadan har fundet Sted — er ophørt, Bemeldte Læge viserer Passet og anmærker paa det Dokument, der medgiver fri Praktika, Beskrivelse over den Behandling, Fartøiet har gennemgaaet. Dette Dokument forbliver i Førerens Eie.

§ 8. Hvis den Havn, i hvilken disse Operationer og Undersøgelser er blevet udført, er den sidste paa Reisen, bliver det af Fartøiet medførte Sundhedspas Sundhedskommissionens Eiendom.

Art. 15. Assistenterne ved Iværksættelsen af den indre Besigtigelse skal daglig befare Ankerpladsene og besøge de forankrede Fartøier, idet de begynder med dem, som har Sygesignal heiset ombord.

Ved Besigtigelsen skal de undersøge Vandet, Næringsmidlerne, og hvad der staar i Forbindelse med Fartøiets Hygiene og de Personer, som opholder sig ombord paa samme, samt strax give Inspektørerne Meddelelse om det, som kræver Foranstaltninger, der ikke findes angivne i dette Reglement, hvorpaa Inspektørerne har at bestemme, hvad der passende bør gjøres.

Art. 16. I Tilfælde, hvor der ved Ankomsten hersker Epidemi i Havnen, skal Assistenten ved den indre Besigtigelse gaa ombord paa de ankomne Fartøier og paase, om de af Assistenten ved den ydre Besigtigelse til vedkommende Skibsfører givne Instruktioner er blevet efterkommede og, om saa ikke har været Tilfældet, foreholde ham, at bemeldte Instruktioner,

under ellers paafølgende Straf af Bøder, maa efterkommes inden en rimelig Tid, som bliver nærmere fastsat.

Art. 17. I Epidemitider, hvor Antallet af Syge er meget betydeligt, skal Assistenten ved den indre Besigtigelse efter Inspektørernes Anvisning holde Nattevagt paa et passende Sted færdig til at efterkomme enhver Kaldelse fra Fartøier, der begjærer Hjælp, eller til at modtage Syge, som bliver bortsendte fra Fartøierne.

Art. 18. Hvis der ombord paa et forankret Fartøi viser sig et Sygdoms-tilfælde, af hvad Art det end maa være, skal Føreren heise Sygesignal ombord. Dette Signal bestaar i Fartøiets Nationalflag paa Formasten.

Art. 19. Ingen Skibsfører maa sende iland, ei heller beholde ombord nogen Syg, der befinder sig paa hans Fartøi uden at have erholdt Tilladelse af Sundhedsautoriteterne efter at den Syge er bleven undersøgt. Herfra gjør dog Ulykkeshændelser en Undtagelse.

Art. 20. Ingen Læge maa gaa ombord paa et forankret Fartøi for at undersøge eller pleie nogen Syg uden forud erholdt Tilladelse af Sundhedskommissionen, der skal underrettes om Sygdommens Beskaffenhed.

Overtrædelse af de to foregaaende Artikler straffes med Bøder efter Art. 79.

Art. 21. Hvis der ombord paa et forankret Fartøi findes nogen Syg, der lider af en almindelig Sygdom, skal Assistenten ved den indre Besigtigelse tilstille Fartøiets Fører en skriftlig Erklæring herom, og ved denne Erklæring bemyndiges Føreren til at lade den Syge behandle ombord eller iland efter eget Forgodtbefindende.

Ifald den Syge flyttes til Sygehus iland, skal Føreren af vedkommende Assistent begjære en Attest for Afsendelsen, hvori Sundhedsmyndigheden angiver hvad der udfordres for at konstatere den Syges Identitet og Sygdommens Beskaffenhed.

Uden saadan Attest kan ingen Syg, som kommer fra de i Havnen beliggende Fartøier, indtages paa noget Sygehus.

Art. 22. Hvis en Læge, som i Medfør af Reglerne i Art. 20 holder paa at behandle en Patient ombord, finder det fordelagtigt at overflytte nævnte Patient til Sygehus iland, skal han tilstille Fartøiets Fører en med Dato og Underskrift forsynet Attest, paa hvilken han skal angive, hvad der i foregaaende Artikel, anden Halvdel, udkræves, saavel som Grunden til, at det ikke er hensigtsmæssigt at vedblive med den Syges Behandling ombord.

Denne Attest træder istedetfor Assistentens i de Forretninger, som omhandles i Art 21.

Art. 23. For at kontrollere den strenge Overholdelse af de foregaaende Artikler har Medhjælperne ved den indre Besigtigelse Ret til at undersøge den Patient, som er bleven indlagt paa Hospital.

§ 1. Hvis en Patient, som er bleven afsendt af Læge saaledes som i Art. 22 omhandlet, skulde være angreben af pestartet Syge, uden at denne er bleven karakteriseret som saadan ved den i Art. 20 omhandlede Undersøgelse, skal Direktøren for det Sygehus, hvor han er bleven indlagt, uopholdelig underrette Inspektionen herom, for at denne øjeblikkelig kan iværksætte bemeldte Patients Overflyttelse til rette Anstalt. Overtrædelse af denne Bestemmelse straffes i Overensstemmelse med Art. 79.

§ 2. Viser det sig, at den Læge, som har udstedt Attesten for den

Syges Overflyttelse til Hospital, har holdt Sygdommens pestartede Natur hemmelig under en falsk Benævnelse, eller viser det sig, at han, skjønt han kjender Sygdommens Natur, vedbliver at behandle Sygdommen ombord, hjemfalder Lægen til Straf af Bøder efter Art. 79.

Art. 24. Læge, der bemærker, at der viser sig Symptomer paa pestartet Sygdom, skal anmode Føreren om at heise det i Art. 18 angivne Signal paa Formasten samt skriftlig bringe Tildragelsen til Inspektionens Kundskab.

Nævnte Læge skal naturligvis derefter afstaa fra at lede den Syges Behandling.

Overtrædelse af, hvad der i denne Artikel er paabudt, straffes med den i Art. 79 angivne Bod, der paalægges Lægen.

Art. 25. Dersom den ombord værende Patient skulde være angreben af smitsom Syge, skal Assistenten indrette sig efter, hvad følgende Antagelser maatte tilsige:

a) Den smitsomme Syge er ikke af pestartet udenlandsk Karakter.

b) Den smitsomme Syge er udenlandsk.

I begge Tilfælde kan andre Antagelser finde Sted:

1. Sygdommen hersker i Havnen og i Byen.
2. Den hersker blot i Havnen eller blot i Byen.
3. Den hersker hverken i Havnen eller i Byen.

§ 1. Dersom den smitsomme Syge hersker i Havnen eller Byen, men ikke er udenlandsk pestartet, skal Assistenten handle i Overensstemmelse med de Instruktioner, som han har modtaget af Direktøren, idet han paaser, at Patienten bliver forflyttet til den Anstalt, som er bestemt for dette Øiemed, og han skal anbefale de hygieniske Foranstaltninger samt den Desinfektion, som fornødiges:

§ 2. Skulde Fartøiet befinde sig i Nærheden af andre, der ikke er smittede, skal Assistenten beordre sammes Flytning til Observationsreden, hvor det daglig skal besøges.

§ 3. Hvis den smitsomme Syge, som ei er af udenlandsk pestartet Natur, blot hersker i Havnen eller blot i Byen, skal Assistenten handle i Overensstemmelse med de foregaaende Paragrafer og søge at hindre Kommunikation mellem dette Fartøj og andre, som er friske, eller mellem Byen og Fartøiet. Dette Interdikt kan skjærpes i Strenghed ved at overflytte Fartøiet til Karantænereden, hvor det tilbageholdes i saa lang Tid, som behøves for ganske at gjenoprette Sundhedstilstanden ombord.

§ 4. Hersker Sygdommen hverken i Havnen eller i Byen, skal Fartøiet ufortøvet forflytte til Karantænereden, isoleret og forvandlet til Lazaret. Først efterat det er blevet bragt i en sanitært betryggende Tilstand, skal det tillades det at komme tilbage til den almindelige Forankringsplads.

§ 5, Dersom de smitsomme Syge paa noget i Havnen liggende Fartøj viser sig at være udenlandsk Pestmitte, og begge foranstaaende Antagelser slaar til, skal Assistenten handle i Overensstemmelse med de Befalinger han har modtaget, og i samme Tilfælde skal han, under Forudsætning af den tredie Antagelse, strax sende Fartøiet til den nærliggende Karantænestation, hvor der med Hensyn til saadant Fartøj skal iagttages de Anordninger, som henhører under den strenge Karantæne.

Kapitel III.

Sundhedspassene.

Art. 26. Forpligtede til at fremvise Sundhedspas ved Ankomst til brasiliansk Havn er:

1. Fartøier, der kommer fra hvilken som helst udenlandsk Havn;
2. De, som kommer fra brasiliansk Havn, hvor der findes Sundhedsinspektion.

Fritagne for at opvise Sundhedspas er:

1. Fartøier, som regelmæssig gaar mellem Havne inden samme Stat;
2. Udenlandske Krigsskibe stationerede i brasilianske Havne, og som gjør Togter til Steder inden Republiken;
3. Krydsfartøier;
4. Fiskebaade;
5. Fartøier, som løber ind paa Grund af Havari.

Art. 27. Alle Fartøier, som kommer fra Udlandet og løber ind i brasiliansk Havn, skal være forsynede med følgende Dokumenter:

1. Sundhedspas udstedt af vedkommende Sundhedsmyndighed i Afgangshavnen, viseret af den brasilianske Konsul i samme Havn eller i Mangel deraf af Konsul, som staar i venskabeligt Forhold til Brasilien;
2. Sundhedspas fra alle anløbne Havne, viseret paa samme Maade, som det i Afgangshavnen udstedte.
3. Sundhedspas fra de brasilianske Havne, som er anløbet.

Hvis der i Afgangshavnen eller i de i Udlandet anløbne Havne ikke skulde findes nogen Sundhedsmyndighed, skal de brasilianske Konsuler forsyne Fartøier, som begjærer dette, med en skriftlig Erklæring om Sundhedstilstanden i disse Havne, og da skal denne Erklæring her i Republiken medføre samme Virkning som behørig viseret Sundhedspas. I Mangel af brasiliansk Konsul i nogen af de angivne Havne, skal en af den i denne Artikels No. 1 omhandlede udenlandske Konsul udfærdiget skriftlig Erklæring godkjendes af de brasilianske Myndigheder. Skulde der i de anførte Havne ikke findes Konsularmyndighed for noget Land, skal Skibsførerne skaffe sig Dokumenter, som tilfulde kan konstatere Sundhedstilstanden i Havnen eller Havnene, og i næste Havn, som anløbes, underkaste dem brasiliansk eller anden Konsuls Undersøgelse; denne skal da meddele Føreren den skriftlige Erklæring, som denne Paragrafs 1ste Del omhandler.

Art. 28. De Sundhedspas, som udstedes eller modtages af Republikens Myndigheder, inddeles i rene og urene; til den første Klasse henregnes de, som tilkendegiver fuldstændig Frihed for pestartet Syge paa Afgangsstedet og Anløbsstederne, og som urene betragtes de, som omtaler Tilfælde af pestartet Syge paa det Sted, hvorfra Fartøiet er afgaaet, eller som det har anløbet.

I Sundhedspasset skal vedkommende Myndighed afgive en Erklæring, om der paa det Sted, hvor bemeldte Dokument er blevet udfærdiget, hersker nogen smitsom Syge, som kan medføre Fare for den almindelige Sundhedstilstand.

Art. 29. Blot det Sundhedspas, som er blevet udstedt i de sidste 24 Timer før Fartøiets Afgang, godkjendes.

Art. 30. Konsulatets Visa, som Art. 27 hentyder til, skal skrives

paa Passets Bagside og gives behørig Form ved Paatrykning af Konsulats Stempel.

Hvis Konsulen efter erholdte Oplysninger og nøiagtigt Kjendskab til, hvad der er gaaet for sig, ikke skulde have nogen Indvending at gjøre ved Sundhedspassets Indhold, skal Visaet anbringer uden nogen Tilføielse, i modsat Fald skal nævnte Konsul efter Visaet anmærke, hvad han til Berigtigelse af Sundhedspassets Indhold maatte finde sig opfordret til at tilføie.

Art. 31. De Sundhedspas, som Fartøiet medfører fra Afgangshavnen eller Anløbshavnene, er Skibsførerens Eiendom, saalænge denne ikke er ankommen til Reisens endelige Bestemmelsessted. I denne Havn skal Passene tilfalde Sundhedsinspektionen.

De brasilianske Sundhedsmyndigheder skal visere de Sundhedspas, som ikke tilfalder Republikens Sundhedsautoriteter.

Art. 32. Naar et Fartøj bliver paalagt en særlig Behandling, efterat det berigtigende Visa er blevet anmerket paa dets Sundhedspas, skal vedkommende Sundhedsmyndighed i den Havn, hvor saadan Behandling er bleven foreskrevet, overgive Fartøjets Fører en Sundhedsbillet, hvorpaa Behandlingen og Aarsagen til samme findes anført.

Art. 33. Krigsskibe fra venskabelig sindede Nationer skal erholde Sundhedspas gratis.

Art. 34. Formularerne i Anhanget til dette Reglement anvendes til Sundhedspas og Sundhedsbillerter, der udfærdiges af brasilianske Myndigheder.

Kapitel IV.

Sanitetsvæsenets Forankringspladse.

Art. 35. Der skal i hver brasiliansk Havn, hvor der fungerer en Sundhedsinspektion, findes tre Forankringspladse for Sanitetsvæsenet:

- Ankringsplads til Besigtigelse;
- Ankringsplads til Observation;
- Ankringsplads for Karantæne;

§ 1. Ankringspladsen til Besigtigelse er den, ved hvilken Fartøjerne skal forankre for at afvente den ydre Sundhedsbesigtigelse, ligesaa den, der er bleven valgt til definitiv Forankringsplads og til derfra at foretage Handelsoperationer; ved denne sidste skal den indre Besigtigelse foretages.

§ 2. Ankringspladsen til Observation er bestemt til Isolering af de Skibe, som ikke er hjemfaldne til Karantæne, men som dog skal flyttes til en fra de andre Fartøer afsidesliggende Plads.

§ 3. Karantæneankringspladsen er den, paa hvilken Fartøier skal ankre for at gennemgaa Karantæneforanstaltninger.

Kapitel V.

Den maritime Sundhedspleie.

Art. 36. Den i nærværende Reglement fastsatte Sundhedspleie med Hensyn til Skibsfarten tilsigter Anvendelsen af alle saadanne Sundhedsforanstaltninger, som bevarer den almindelige Sundhed mod Smitte hidført af Fartøier, der anløber Republikens Havne.

Art. 37. Denne Sundhedspleie indbefatter hovedsagelig to Forretninger: Kontrol med Fartøiets Sundhedstilstand under Reisen ved Anvendelse af radikale Midler til Bevaring eller Forbedring af Sundhedstilstanden samt Anvendelse af Karantænebehandling for saadanne Fartøier, der er ankomne under Omstændigheder, som kan skade den almindelige Sundhedstilstand.

Art 38. Den første Foranstaltning udføres ved de Anordninger, som træffes af de dertil beordrede Skibslæger samt af de i følgende Artikler angivne; den anden iverksettes ved Udførelsen af, hvad dette Reglement paabyder i Forbindelse med Karantænen.

Art. 39. I Tilfælde af Epidemi i Udlandet kan Generalinspektøren i den Udstrækning, som Omstændighederne maatte paakræve det, hos Justits- og Indenrigsministeriet anholde om Fuldmagt til at udnævne tilforordnede Læger, der har den særlige Funktion ombord i Fartøier paa Reise til brasiliansk Havn at forestaa Gjennemførelsen af alle de Anordninger, der sigte til at hindre Smitten ombord og gennemføre Desinfektionen paa Fartøiet.

Art. 40. De tilforordnede Læger skal sendes til det Sted, hvor Pesten hersker, og skal indskibe sig med Fartøier, som afgaar fra saadanne Steder med brasiliansk Havn som Maal, under Iagttagelse af, hvad der i Art. 41 1ste Del angives.

Honoraret for denne Forretning udredes af de Midler, som er angivet i Bevilgningsloven.

Art. 41. Disse Læger skal nøiagtig efterkomme de af Generalinspektøren modtagne Instruktioner samt gaa ombord paa saadant Fartøj, som brasiliansk Myndighed, Minister eller Konsul udpeger.

De tilforordnede Lægers Pligter, naar de har indskibet sig, er følgende:

§ 1. To Gange om Dagen med Angivelse af Tid i et Register eller en med behørig Blade forsynet, af Generalinspektøren numereret og rubriceret Reisedagbog, at notere alle de Omstændigheder, han iagttager med Hensyn til Besætningens og Passagerernes Helbred, tilligemed alt, hvad der antages at være istand til at indvirke paa denne, saavel det, der skriver sig fra Fartøiet, som det, der har andre Grunde.

§ 2. At skaffe sig Kundskab om ethvert Sygdomstilfælde, der indtræffer ombord, hvor ubetydeligt det end viser sig, ved Observation af samme, idet han beflitter sig paa i sin Bog at angive tydelige Data for (Sygdommens) Udbrud og Afslutning, gunstig eller ugunstig, saavel som alle Detaljer, der kan bidrage til nøiagtig Oplysning om Sygdommens Natur.

§ 3. I sine Bøger at optegne Fartøiets Ankomst og Afgangsdag i hver anløben eller for Havari besøgt Havn, ligesaa alle Oplysninger, som kan erholdes angaaende den almindelige Sundhedstilstand i denne Havn.

§ 4. Flere Gange om Dagen at erkyndige sig om de Syges Tilstand ombord.

§ 5. I sin Bog at indskrive alle Sundhedsforanstaltninger, der er blevet iverksatte ombord paa Fartøiet.

§ 6. At fremvise Dagbogen eller Registret for vedkommende Sundhedsmyndighed i den brasilianske Havn, som anløbes, ligesaa paa Embeds Vegne at besvare alle de Spørgsmaal, som gjøres ham til Bedømmelse af Fartøiets tidligere og nuværende Sundhedstilstand.

Samme Forpligtelse gjælder ligeledes, naar Forespørgslerne er skriftlige.

Art. 42. Findes der ved Ankomsten Aarsag til at paabyde Karantæne for Fartøi, med hvilket der følger tilforordnet Læge, skal denne forblive ombord og fremdeles iagttage, hvad der paahviler ham, i hele den Tid, hvori Fartøiet tilbageholdes.

Art. 43. I ethvert Tilfælde, hvor der i et Land, der har sluttet Sundhedskonvention med Brasilien, optræder en epidemisk pestartet Sygdom, kan Direktøren for det maritime Sundhedsvæsen i Fællesskab med Direktøren for Sundhedsvæsenet iland udnævne en tilforordnet Læge for at studere Epidemiens Gang og Udvikling og med Nøiagtighed holde Generalinspektøren behørig underrettet herom. Denne Læge skal derhos være paalagt andre Gjøremaal, der kan tjene til den bedst mulige Varetagelse af Sundhedspleiens Tarv.

Kapitel VI.

K a r a n t æ n e.

Art. 44. Til Gjennemførelse af dette Reglements Forskrifter med Hensyn til Karantæne anvendes følgende Betegnelser og konventionelle Termini:

Smittet Havn er en saadan, hvori en pestartet Sygdom optræder epidemisk.

Mistænkt Havn er 1) en saadan, hvori der forekommer spredte Tilfælde af pestartet Sygdom; 2) en saadan, der staar i uhindret og stadig Forbindelse med smittede Steder; 3) saadanne som ikke tilfredsstillende beskytter sig mod smittede Havne i Overensstemmelse med de i dette Reglement indeholdte Forskrifter.

Smittet Fartøi er et saadant, paa hvilket der er indtruffet Tilfælde af pestartet Sygdom.

Mistænkt Fartøi er 1) et saadant, der kommer fra smittet eller mistænkt Havn, men ikke under Reisen har haft Tilfælde af pestartet Sygdom; 2) et saadant, der kommer fra smittefri Havn, men som under Reisen har anløbet en smittet eller mistænkt Havn; 3) Fartøi, der under Reisen eller ved Ankomsten kommunikerer med smittet eller mistænkt Fartøi, som er kommet fra ukjendt Sted; 4) Fartøi, ombord paa hvilket der er indtruffet Dødsfald af ikke nærmere angiven Sygdom eller gjentagne Tilfælde af Sygdom af mildere Art; 5) Fartøi, der ikke medfører Sundhedspas saavel fra Afgangshavnen som fra anløbne Havne, behørig viseret i Overensstemmelse med Art. 27, 29 og 30.

Gjenstande, som er mistænkte eller som kan mistænkes for at indeholde eller udbrede Smitte:

- 1) Bomuld, Hamp, Uld, Lin og Silke. Alt i ubearbejdet Stand.
- 2) Haar, Tagl og Fjær i naturlig Tilstand;
- 3) Breve, Aviser, tillukkede Papirer, Vædske og Sække med Undtagelse af saadanne, som er blevne desinficerede, og Postforsendelser;
- 4) Utilberedte Huder og Skind, bløde eller tørre, samt Skind med Haarene paa og garvede;
- 5) „Crina vegetal“ (et fint Græs), Hø, Urter, Kløverhø, presset eller i Baller;
- 6) Brugte Møbler, brugte Toiletsager og Matter; Møbler stoppede med Bomuld, Hamp, Uld, Lin, Silke eller Tagl, nye eller brugte;
- 7) Alle Slags Klæder og deres Tilbehør samt alt, der udgjør Bagage;
- 8) Horn eller friske Dele af Dyr;

- 9) Frugter, Grønsager og Haveprodukter samt friske Melkevarer;
- 10) Tøistykker og Filler i Almindelighed;
- 11) Tørret Kjød.

De i No. 8, 9, 10 og 11 nævnte Gjenstande maa ikke modtages, naar de kommer fra smittede eller mistænkte Steder.

Erklæring om hvorvidt en Havn skal ansees smittet eller mistænkt, afgives af Regjeringen efter Forslag af Sundhedsinspektøren for Havnevæsenet og kundgjøres officielt.

Art. 45. De Fartøier, der afgaar med brasilianske Havne som Maal, og som vil nyde godt af de samme Fordele som Postbaadene, skal underkaste sig, hvad der foreskrives i nærværende Sundhedsreglement, der skjælnes mellem tre Slags Fartøier:

- 1) Dampskibe, som medfører mindre end 100 Fordækspassagerer;
- 2) Transportskibe for Emigranter; hertil regnes Dampskibe, der nyder godt af Postbaadsprivilegierne og medbringer mere end 100 Fordækspassagerer;
- 3) Seilskibe.

§ 1. Fartøier, der hører til 1ste og 2den Klasse, skal have Læge ombord samt være forsynede med:

— Rum til Desinfektion ved Hjælp af overmættet Vanddamp under høit Tryk;

— Forraadskammer til desinficerende Stoffe og Desinfektionsredskaber i Overensstemmelse med, hvad der i nærværende Reglement foreskrives;

— Bog til Optegnelse af, hvad der udleveres fra Apotheke; i denne noteres de Droguerivarers og Mediciners Kvantum og Gehalt, der findes ombord ved Afreisen fra Afgangshavnen, tilligemed hvad man for at komplettere samme har anskaffet i anløbne Havne;

— Registreringsbog til Lægerecept; Bog over, hvad der angaar Syge; i denne skal med størst mulig Nøiagtighed anføres alle indtrufne Sygdomstilfælde og deres Behandling;

— Liste over Passagererne med Opgave over Navn, Alder, Kjønn, Nationalitet, Livsstilling samt det Sted, hvorfra de kommer;

— Folkeliste;

— Manifest over Ladningen.

§ 2. De Bøger, der omhandles i foregaaende Paragraf, skal være aabnet, rubriceret og stemplet paa Bladene af den brasilianske Konsul i Afgangshavnen, hvorhos de Blade, der angaar hver Reise, skal være overstrøget af vedkommende Sundhedsmyndighed i Ankomsthavnen.

For disse Bøgers Legalisering skal Skibsførerne ikke betale Sportler.

Ifald der ikke findes brasiliansk Konsul i Afgangshavnen, eller hvis denne er fraværende, befølges i Henseende til Bøgernes Legalisering den i Art. 27 givne Forordning med Hensyn til Udfærdigelse af Sundhedspas.

§ 3. Alle Fartøiets Papirer underkastes vedkommende Konsulatfunktionærs Undersøgelse i Afgangs- eller Anløbshavnen og Sundhedsmyndighedens i Ankomsthavnen, idet denne først og fremst drager Omsorg for ved Viseringen af Sundhedspasset i samme at give Oplysning om den fuldstændige eller delvise Tilstedeværelse af de i denne Artikels § 1 angivne Bøger.

Art. 46. Der findes i Republiken to Slags Karantæne:

- a) Observations-Karantæne;
- b) streng Karantæne.

§ 1. Observationskarantænen bestaar deri, at Fartøiet beslaglægges i saa lang Tid, som der udkræves til den strenge Sundhedsbesigtigelse ombord.

§ 2. Den strenge Karantæne har to Øiemed: 1) At konstatere, hvorvidt nogen af de Passagerer, som kommer fra smittet eller mistænkt Sted, medbringer pestartet Sygdom i uudviklet Tilstand.

2) At foretage Desinfektion af de Gjenstande, som mistænkes for at kunne indføre og forplante Smitte.

Art. 47. Observationskarantænen skal, hvad Udførslen angaar, bestaa i den strenge Undersøgelse, som omhandles i Art. 14 § 5, og som foretages ved Karantænestationen af den Læge, der er Bestyrer af Hospitalet, paa følgende Maade: Undersøgelse af samtlige Fartøiets Bøger, Optegnelse af de Medikamenter, som findes i Apotheket samt Optegnelse af Anmærkninger fra vedkommende Bog, der omhandler Stoffenes Udlevering og den Bog, der indeholder, hvad der angaar de Syge, i den Hensigt at angive, hvilke Stoffe der er blevet anvendt gjentagende og i større Mængde ved Behandling af de forskellige Sygdomme, der er indtruffet ombord under Reisen; Opraab af Besætningen og Passagererne efter de behørigte Fortegnelser, og Angivelse af Grunden til deres Fravær, som savnes; Forespørgsler i den Hensigt at bringe den fulde Sandhed frem; skriftlige Anmærkninger, der ansees paakrævede for at frigjøre sig for Ansvar for den Sygebehandling, der bliver foreskrevet for Skibet; Konstatere af Fartøiets Sundhedstilstand og Anvendelse af alle de Midler, som Omstændighederne maatte tilsige, for at bringe de virkelige Forhold for Dagen.

Dersom Lægen ved Karantæneanstalten, efterat Undersøgelsen er fuldbyrdet, som Følge af grundede Betænkkeligheder ikke vil paalægge det mistænkte Fartøj den i dette Reglement foreskrevne Behandling, kan han belægge Fartøiet med Beslag i den Tid, der medgaar til at raadspørge Chefen for det maritime Sundhedsvæsen. Raadslagningen skal finde Sted med størst mulig Fortgang og Hurtighed, og hvad nævnte Chef meddelelser, skal besejles.

Art. 48. Den strenge Karantæne skal paalægges:

1) smittede Fartøier;

2) Fartøier, ombord paa hvilke der er indtruffet ikke nærmere angivne Sygdomstilfælde, der ved Sundhedsbesigtigelsen ikke har kunnet bestemmes.

Art. 49. Den strenge Karantæne skal vare i en bestemt Tid, og medfører, at Passagerer og Ladning bringes iland til Karantæneanstalten, desinficeres og derefter, naar der ikke længere er Grund til at befrygte, at de skal udbrede Smitte, atter gives fri.

Art. 50. Naar der paa Karantæneanstalterne ikke findes Plads disponibel til at indtage flere, kan den strenge Karantæne gennemføres ombord, idet man i saa Fald lader Fartøiet erstatte Karantæneanstalten.

Hvis det paa Grund af, at Fartøiet medfører en stor Mængde Passagerer, skulde vise sig umuligt at iverksætte den foreskrevne Desinfektion, skal Passagererne og Ladningen eller blot en af Delene overflyttes til et andet Fartøj. Denne Overflytning skal ikke paadrage Sundhedsautoriteterne nogen extra Bekostning, men alle Udgifter derved skal ske for det i Karantæne liggende Fartøis Regning.

Art. 51. Den fastsatte Tid for streng Karantæne skal være den længste Tid, der medgaar, før den pestartede Sygdom bryder ud, som man vil forebygge, det vil sige: 8 Dage for gul Feber og Cholera morbus samt 20 Dage for orientalsk Pest.

Karantænetiden for andre pestartede Sygdomme afhænger af tilfældige Omstændigheder og foreskrives af Sundhedsautoriteterne.

Denne fastsatte Tid kan regnes paa to Maader:

a) tagende sin Begyndelse fra den Dag, da det sidste Tilfælde indtraf under Reisen;

b) tagende sin Begyndelse fra den Dag, paa hvilken Passagererne gaar iland til Karantæneanstalten.

§ 1. Den strenge Karantænes Begyndelse regnes fra den Dag, da det sidste Tilfælde indtraf under Reisen, naar følgende Betingelser er opfyldte:

I. Fartøiet tilfredsstiller Fordringerne i Art. 45, §§ 1, 2 og 3.

II. Det beviser for vedkommende lokale Myndighed Korrektheden af de Oplysninger, som er blevet denne meddelt.

§ 2. Hvis under de i foregaaende Paragraf angivne Omstændigheder den Tid, der er hengaaet fra det sidste Sygdomstilfælde til Fartøiets Ankomstdag, er ligesaa stor eller større end den, der medgaar til Pestsygdommens Udbrud, er Passagererne berettigede til fri Praktika, og hvis Skibet ikke medfører mistænkelige Gjenstande, skal dette ogsaa tilstedes fri Praktika.

Medfører derimod Fartøiet mistænkelige Gjenstande, selv om det ogsaa er skeet under saadanne Forholde, at Passagererne eller Besætningen ikke har kunnet smittes deraf, og er disse Gjenstande endnu ikke blevet desinficerede, eller ansees Desinfektionen utilfredsstillende, tilstaaes Fartøiet først fri Praktika, naar de nævnte Gjenstande er blevne desinficerede.

Iagttages ikke denne Artikels Forskrifter i Henseende til de Fordringer, som Fartøiet maa tilfredsstille, for at Tiden for Karantænen skal regnes fra den Dag, det sidste Tilfælde indtraf under Reisen, skal Karantænen regnes i Overensstemmelse med Forskrifterne under Bogstav b) i denne Artikel.

§ 3. Dersom den Tid, der er forløbet, siden det sidste Tilfælde af pestartet Sygdom, er mindre end den længste Tid for Sygdommens Udbrud, og dersom Fartøiet desuden befinder sig i de Omstændigheder, der omhandles i § 1, har Passagererne at gennemgaa en Kompletteringskarantæne, der varer saamange Dage, som der mangler for at frembringe den nævnte Maximaltid for Sygdommens Udbrud.

Denne Kompletteringskarantæne skal finde Sted paa Karantæneanstalten, undtagen forsaavidt der ikke findes disponibel Plads, i hvilket Tilfælde Karantænen tillades gennemgaaet ombord.

§ 4. Hvis Fartøiet ved Ankomsten skulde medføre Personer angrebne af pestartet Sygdom, skal de Syge indtages paa flydende Sygehus og de øvrige Passagerer underkastes den strenge Karantæne paa flydende Karantæneanstalt.

Karantænen skal i dette Tilfælde tage sin Begyndelse den Dag, da Passagererne indlægges paa nævnte Karantæneanstalt.

§ 5. Hvad der er fastsat i foregaaende Paragraf, forordnes ogsaa for de Fartøier, som har havt Tilfælde af pestartet Sygdom, hvis disse ikke er blevne meldte ved Ankomsten, eller de i denne Artikels § 1 opstillede Fordringer ikke er blevne tilfredsstillende.

§ 6. Et saadant mistænkt Skib, som har tilendebragt Reisen fra smittet eller mistænkt Havn til Ankomsthavnen i mindre end Maximaltiden for den Pestsygdoms Udbrud, som man søger at bekjempe, skal ligeledes paabydes Kompletteringskarantæne i Henhold til § 3.

§ 7. Et saadant mistænkt Fartøi, der har tilbagelagt Reisen i længere Tid end den ovennævnte Maximaltid for Sygdomsudbruddet, skal underkastes Observationskarantæne, under hvilken man befølger den i Art. 47 beskrevne Fremgangsmaade. Medfører saadant Fartøi mistænkelige Gjenstande, som ikke har smittet Passagerer og Besætning, men som endnu ikke er blevet desinficeret, skal det underkastes den strenge Karantæne for at udføre eller tilendebringe Desinfektionen, der først skal paabegyndes, efterat de Passagerer, der gives fri Praktika, har forladt Fartøiet.

Ifald der er Mulighed for Smitte, befølges Forskrifterne i denne Artikels sidste Del.

Art. 52. Dersom et Fartøi, der er i saadanne Omstændigheder, at det hjemfalder til den strenge Karantæne, medfører Passagerer og Ladning med forskellige Havne som Maal, skal blot de Passagerer og den Del af Ladningen, der er bestemt til vedk. Havn, sendes iland til Karantæneanstalten dersteds, medens derimod for den øvrige Dels Vedkommende Reisen fortsættes.

Hvis der i Karantæneanstalten ikke findes Plads disponibel, iagttages det i § 50 angivne.

Under disse Omstændigheder skal det paa den Sundhedsbillet, som Fartøiet medtager, anmerkes, at dette ikke er underkastet Sundhedsforanstaltningerne.

Art. 53. Fartøi, der medfører Passagerer og Ladning til Brasilien og som ikke vil underkaste sig Karantæne og de andre Sundhedsforanstaltninger, der findes angivet i det foregaaende Reglement, saavelsom de, der ved Ankomsten meddeler Sundhedsmyndighederne usandfærdige Oplysninger, skal betale de Bøder, hvortil de hjemfalder, og nægtes Adgang til Republikens Havne, saalænge de har samme Fører, for hvem Straffen skal være stedsevarende.

Undtagelsesvis kan ogsaa et saadant Fartøi nægtes at løbe ind i Republikens Havne, som medfører et stort Antal Passagerer og befindes at være sterkt inficeret, har havt mange Dødsfald under Reisen og derfor truer med at forplante Ondet iland.

Art. 54. Hvis der, medens Fartøiet befinder sig i Observationskarantæne, viser sig Tilfælde af pestartet Sygdom ombord, skal Fartøiet underkastes den strenge Karantæne.

Art. 55. Naar en Havn erklæres smittet, bevirker dette, at de derfra afgaaede Fartøier belægges med Sundhedsinterdikt; dette gjælder for en Tid af 20 Dage med Hensyn til orientalsk Pest og 8 Dage med Hensyn til gul Feber og Cholera morbus, idet disse Tider regnes tilbage før den Dag, da det første Tilfælde optraadte.

Art. 56. De Personer som er angrebne af pestartet Sygdom ombord paa Fartøier, der er underkastet hygieeniske Foranstaltninger, eller de, som allerede er gaaet iland til Karantæneanstalterne, skal forflyttes til et flydende Sygehus; de, som er angrebne af smitsom Sygdom, skal behandles paa et isoleret Sted, og de, som er angrebet af almindelige Sygdomme, paa et under Karantæneanstalten sorterende Sygehus, hvor de efterat være blevet kurerede fremdeles skal være hjemfaldne til den Karantæne, som de maatte være blevne ilagt, forsaavidt det ikke har været muligt at overflytte dem til et Sygehus iland paa den Tid, da Karantænen for den Gruppe, de tilhørte ophævedes.

Art. 57. For at en Havn skal kunne erklæres fri (for Smitte), udkræves det, at der er forløbet saamange Dage uden Tilfælde af Pestsygdom, som i nærværende Reglement angives at være Maximumstiden for vedkommende Sygdoms Udbrud.

Kapitel VII.

Karantænehusene.

Art. 58. Der skal i Brasilien findes to Slags Karantænehuse: faste, der fortrinsvis skal være beliggende paa Øer i Nærheden af den indenlandske Kyst, og flydende, indrettede i Epidemitider i tilstrækkeligt Antal til at tilfredsstille Karantænevæsenets Behov.

Art. 59. I de faste Karantænehuse indtages blot saadanne Passagerer, der skal gennemgaa streng Karantæne, men ikke viser Symptomer paa Pest eller smitsom Sygdom.

Art. 60. Paa de flydende Karantænehuse modtages saadanne Passagerer, som nylig har været i Berøring med Personer angrebne af Pestsygdom.

Ved nylig stedfunden Berøring forstaaes den, der er foregaaet i de sidste 8 Dage for gul Febers Vedkommende og ligeledes for Cholera morbus samt i 20 Dage, forsaavidt angaar orientalsk Pest.

Art. 61. Ved de faste Karantænehuse skal der findes nærliggende Sygehuse til Behandling af almindelige Sygdomme og isolerede til Behandling af smitsomme Sygdomme.

Art. 62. Ved alle Karantænestationer skal der findes et eller flere flydende Sygehuse, de saakaldte Karantænesygehuse, hvor de Personer skal modtages, der er angrebne af Pestsygdom og kommer fra Karantænehusene, saavel faste som de flydende, fra smittet Fartøi eller fra hvilket somhelst andet Sted.

Art. 63. Ved Karantænehusene, de faste saavelsom de flydende, skal den almindelige Grundsætning for Isolering strengt iagttages, og denne skal anvendes med Hensyn til de forskjellige Grupper af Passagerer, der er ankomne til Anstalten den samme eller en anden Dag. Hver Gruppes Isolering medfører ogsaa det respektive Tjenerpersonales.

Art. 64. Saavel Karantænehusene som Sygehuse skal være forsynede med Kammer til Desinfektion ved Hjælp af overmættet Vanddamp under Høitryk.

Art. 65. Bagage, Klæder og andre Gjenstande, som medføres af de Personer, der lægges i Karantæne, skal omhyggelig desinficeres, naar de indtages i de Anstalter, ved hvilke de skal gennemgaa Rensningskuren; disse Operationer skal gjentages ved hvert Tilfælde af pestartet Sygdom, som forekommer blandt Karantænepassagererne inden en Gruppe.

I dette Tilfælde skal Karantænen for denne Gruppe blive forlænget, regnet fra den Dag, da det sidste Tilfælde indtraf, og fra den derved forårsagede Desinfektion.

Art. 66. De, der kommer sig af Pestsygdommen, skal, forinden de tilstedes frit Praktika, gennemgaa en Karantæne af samme Varighed som Maximumstiden for den Sygdoms Udbrud, med hvilken de har været behæftede; denne Karantæne skal gennemgaaes paa flydende Karantænehuse.

Art. 67. Udslibningen af Bagage, Klæder og andre Gjenstande, der tilhører Passagerer, som har gennemgaaet Karantæne paa flydende Karantænehus, maa under ingen Omstændigheder finde Sted uden Desinfektion ved Udslibningen.

Art. 68. Arbeidet ved Republikens Karantænehusene deler sig i det administrative og Lægens Arbejde.

§ 1. De administrative Funktioner bestaar i: Vedligeholdelsen af Bygningen og dens Tilbehør;

Udlevering af Livsfornødenheder, Vand og Lys, Sengklæder, Mad og Bad for dem, der er indlagt paa Karantænestationen;

disse Gjenstandes Fordeling til Lokaliteter, der er adskilte fra Bygningen, paa saadan Maade, at ingen Berøring maa finde Sted mellem Personer, der til forskellige Tider, fra forskellige Steder og fra forskellige Fartøier er indlagte paa Karantænestationen;

Ydre og indre Opsyn med Karantænen i Hensigt at forebygge Uordener, Tumult og Stridigheder og Anvendelse af passende Midler til disses Undertrykkelse, dersom de skulde opstaa;

de Syges Overførelse til Karantænesygehuse og Hospitalerue;

Karantænehusets Bogførsel;

Begravelsesbureauet;

Opbevaring og Optegnelse af samt Tilsyn med Efterladenskaber;

Inddrivelsen af Desinfektions- og Karantæneafgifterne;

De forankrede Fartøiers Undersøgelse.

§ 2. Lægens Funktioner er følgende:

Lægebesigtigelse af de i Karantæneanstalten værende Personer;

de Syges Behandling;

Angivelse af Karantænernes Varighed i Tid og deres Forlængelse;

Visering og Udfærdigelse af Sundhedspas, Udlevering af Billetter, der medgiver fri Praktika; Tilstedelse af fri Praktika for Personer, Ladninger og Fartøier, som har gennemgaaet behørig Sundhedsforanstaltninger.

Art. 69. I den administrative Afdeling skal det ordinære Personale bestaa af: en bestyrende Læge, en Kontorist, en Magasinforvalter, en Forvalter for Desinfektionsafdelingen, en Portner samt Opsynsmænd og Betjente efter Behov.

Ved Lægeafdelingen skal der findes det Antal Læger, Apothekere og Sygepassere, som Omstændighederne paakræver, naar Karantænehusene er i Virksomhed.

Art. 70. Med Undtagelse af [det administrative Forretningspersonale skal alt Karantænepersonale være tilforordnet, ansat og afskediget efter Forretningernes Behov.

Art. 71. De i Karantænehusene indtagne Personer skal deles i 3 Klasser, betegnede med Ordenstal, og hver Klasse skal have særskilt Bolig og Behandling.

Fordelingen skal foretages paa en saadan Maade, at de i Karantæne lagte Personer kommer til at bebo adskilte Bygninger eller Afdelinger af Bygninger, hvor de, der indkommer paa forskjellig Dag, fra forskjelligt Sted eller Fartøi, bliver fuldstændig adskilte.

Art. 72. De i Karantæne lagte Personer skal søge at overholde de i dette Reglement givne Forskrifter og de Raad, de faar af Karantæneanstaltens Administration, og de har Ret til for nævnte Administration at angive,

hvad der synes dem at være nødvendigt saavel til deres Bekvemmelighed som til deres Helbred.

Art. 73. Det skal tilstedes de i Karantæne lagte Personer:

1. I sit Eie at beholde de Værdigjenstande, som de medfører samt sin Bagage, efterat de er blevet desinficerede;

2. Altid, naar dertil er Foranledning, at begjære Lægebesøg og ligesaa den Medicin, der udfordres;

3. at faa til Selskab Personer af sin Familie eller Vennekreds paa Betingelse af, at disse underkaster sig den samme Karantæne som den, hvem den er paalagt, og betaler den samme Afgift og nyder de Bekvemmeligheder, som Karantæneanstalten forskaffer dem;

4. i Tilfælde af Sygdom at tilkalde en Læge, som nyder deres Fortrolighed, og at behandles af ham, idet ogsaa denne Læge forbliver i Karantæne.

Art. 74. De i Karantæne lagte Personer er forpligtede til at betale de Afgifter, som findes opførte paa den dette Reglement vedføjede Tabel, i disse er Beløbene til Læge- og Apothekerhjælp, der er dem ydet, medregnet.

Art. 75. Til Karantænehusene skal der altid, om fornødiges, afgives Tjenestepersonale fra Toldvæsenet og det offentlige Postvæsen med det Opdrag at udføre de Forretninger, som paahviler dem ved deres respektive Afdelinger.

Art. 76. Karantænehusenes Administration skal til sin Disposition have den Militærstyrke, der udkræves til Opretholdelse af Orden og Disciplin blandt de Personer, der er lagt i Karantæne.

Art. 77. Generalinspektøren for Havnesanitetsvæsenet skal udarbejde det indre Reglement for Karantænehuset og undergive dette Regjeringens Approbation.

Kapitel VIII.

Sømandshospitalerne.

Art. 78. I de brasilianske Havne skal der findes de Hospitaler, som tiltrænges for at yde Søfolk Lægehjælp i Epidemitider; disse Sygehuse skal være underlagte Generalinspektøren for Havnesundhedsvæsenet og skal have en særskilt Bestyrelse, der udnævnes af Generalinspektøren.

Kapitel IX.

Bøder og Hjælpemidler i Form af Ansøgninger.

Art. 79. De i de følgende Paragrafer nævnte Handlinger skal straffes med de der anførte Bøder:

1. For en Skibsfører, der afviger fra Sandheden i de Oplysninger, han ved Ankomsten giver med Hensyn til, hvad der er indtruffet ombord: Bod 200 Milreis.

2. For at fordølge Patienter ombord, i hvilkensomhelst Sygdom; deres Overflytning til Sygehus iland uden erholdt Tilladelse af vedkommende Sundhedsmyndighed; Tilkaldelse af Læge ombord uden saadan Tilladelse: Bod 200 Milreis, og hvis Sygdommen er pestartet 500 Milreis for hver Patient.

3. For ikke inden den fastsatte Tid at opfylde de af Sundhedsmyndighederne paabudte Foranstaltninger i Henseende til Desinfektion og Hygiene

eller Undladelse af at foretage Flytning fra bestemt Forankringsplads: Bod 100 Milreis og dobbelt for Gjentakelsestilfælde.

4. For Fartøi, belagt med Interdikt, der tillader Personer, som ikke hører til Sundhedsvæsenet, at gaa ombord eller fra Borde: Bod 200 Milreis for hver Gang dette indtræffer.

5. For Fartøi, belagt med Interdikt, der skifter Forankringsplads uden at have erholdt Tilladelse af vedkommende Sundhedsmyndighed: Bod 200 Milreis;

6. For Fartøi, belagt med Interdikt, der foretager noget Slags Arbeide med Losning eller Ladning: Bod 200 Milreis;

7. For Fartøi, som ikke medfører Sundhedspas fra Afgangshavnen eller mellemliggende Havne i Overensstemmelse med Art. 27: Bod 200 Milreis;

8. For Bestyrer af Sygehus, der modtager nogen Syg fra Fartøi, uden at Forskrifterne i Art. 23 er opfyldte: Bod 200 Milreis;

9. For Læge, der overskrider Forskriften i Art. 20: Bod 200 Milreis.

10. For Fartøi, der ikke overholder Betingelserne for en af vedkommende Sundhedsmyndighed given Tilladelse: Bod 200 Milreis.

Art. 80. Forseelser mod nærværende Reglement, for hvilke der ikke findes anført nogen særlig Bødestraf, belægges med en Mulkt af 20 til 50 Milreis og dobbelt saameget i Gjentakelsestilfælde.

Art. 81. Bøder paalagte Fartøier, som er forankrede i en indenlandsk Havn, skal inddrives gennem Toldvæsenet eller vedkommende Oppebørselsmyndighed, til hvilken Sundhedsinspektøren afgiver behørig Meddelelse, og disse Autoriteter kan ikke give sit Minde til nogen Forretning, der ligger inden deres Virkekreds, førend Bodene er bleven erlagt.

Art. 82. Bøder, der er blevet ilagt Fartøier beliggende ved Karantænehusenes Forankringspladse, skal inddrives paa den i foregaaende Artikel angivne Maade, forsaavidt Fartøiet efter at have udstaaet Karantænen skal lade eller losse i den Havn til hvilken Karantænehuset hører; i modsat Fald skal de inddrives af Bestyreren af denne Anstalt.

Art. 83. Er Bod paalagt under de i foregaaende Artikels sidste Del omhandlede Omstændigheder, skal alt Arbeide med Varers Ladning eller Losning forhindres, indtil Bodene er bleven betalt; er dette Arbeide allerede færdigt, skal Karantænelægen ikke udfærdige Sundhedspas, ei heller give Fartøiet Billet, der berettiger det til fri Praktika, saalænge nævnte Bod ikke er bleven betalt.

Art. 84. Dersom Fartøiet afgaar uden at betale Bodene, kan ikke noget Fartøi, der tilhører samme Selskab eller Eier, eller Fartøi ført af samme Person, udføre noget Arbeide med Ladning eller Losning i den Havn, hvori Bodene paalagdes Fartøiet, i hele den Tid, da Bodene henstaar ubetalt.

Art. 85. Appel af foretagne Handlinger og fattede Beslutninger sker: fra vedkommende Sundhedsmyndigheder til Sundhedsinspektørerne i de respektive Staters Havne; fra Havnenes Sundhedsinspektører til Generalinspektøren og fra denne til Ministeren; fra Assistenterne hos Havnenes Sundhedsinspektører til de respektive Inspektører; fra Generalinspektøren for Havnesundhedsvæsenet til Justits- og Indenrigsministeren.

Art. 86. Begjæringerne om Anke skal indleveres inden 5 Dage regnet fra den Dag, da Mulkten blev forkyndt, og være behørig begrundede og dokumenterede:

§ 1. Ansøgningerne skal indleveres direkte til Afgjørelse af vedkommende Myndighed, hvis saadan findes paa Stedet, men i modsat Fald til vedkommende underordnede Myndighed.

§ 2. Ansøgningerne skal afgjøres efter modtagne Oplysninger fra vedkommende underordnede Myndighed, som inden otte Dage har at afgive sin Udtalelse.

§ 3. Dersom der findes behørig Dommermyndighed paa mere end et Sted, skal den Myndighed, til hvilken Ansøgningen er indleveret, oversende denne til samme, ledsaget af behørige Oplysninger, med første Post, der afgaar efter den i foregaaende Paragraf nævnte Tid.

Papirerne skal sendes rekommanderede.

§ 4. Ansøgningerne skal kun ved Ilæggelse af Mulkt eller anden Straf og de øvrige udtrykkelig undtagne Tilfælde have opsættende Virkning.

Kapitel X.

Almindelige Regler.

Art. 87. Følgende Funktionærer skal udnævnes af Føderalregjeringen ved Dekret: Generalinspektøren og Sundhedsinspektørerne for Statens Havne og efter Forslag af Generalinspektøren, disses Assisterter (alle Læger), Sekretæren og Funktionærerne ved Generalinspektionen; af Ministeriet og i Henhold til de respektive Inspektørers Forslag Amanuenserne ved Generalinspektionen samt Assisterterne og Sekretærerne ved Staternes Inspektioner.

Det øvrige Tjenestepersonale ved Føderativstatsinspektionen udnævnes af Generalinspektøren, og Sundhedstilsynsmændene af Staternes Inspektører.

Art. 88. De af Republikens Sø- og Flodhavne, hvis kommercielle Udvikling kræver Opnævnelse af Sundhedsmyndighed, skal betjenes af Sanitetsfuldmægtige med samme Rettigheder og Pligter som Assisterterne hos Staternes Inspektører.

Sanitetsfuldmægtigerne skal udnævnes efter Forestilling fra Inspektøren, idet denne godtgjør Udnævnelsens Nødvendighed for Ministeren, som derpaa godkjenner Beslutningen og fastsætter Lønningen i Overensstemmelse med vedkommende Anvisning i Loven om Udgiftsbudgettet.

Art. 89. Den af Sanitetsfuldmægtigerne udførte Tjenestegjøren skal gjøre dem fortrinsberettigede fremfor andre Læger til at faa Ansættelse i Poster i Sanitetsvæsenet.

Art. 90. Paa Steder, hvor der ikke findes behørig Sanitetsmyndighed, skal Politimyndighederne vaage over, at dette Reglement efterleves.

Art. 91. I ethvert Tilfælde, hvori Toldvæsenet har Grund til at antage, at et forankret, under Losning værende Fartøis Sundhedstilstand giver Grund til Mistanke, skal det herom underrette Sanitetsmyndighederne.

Art. 92. Generalinspektøren for Havnenes Sanitetsvæsen skal affatte Instruktioner til Iagttagelse ombord paa de i Havnene liggende Fartøier;

disse Instruktioner, i fransk, engelsk, tysk, italiensk og spansk Tekst, skal uddeles til Skibsførerne ved Ankomsten. De Artikler i nærværende Reglement, som det i Særdeleshed er vigtigt for Skibsførerne at kjende, skal ligeledes trykkes og uddeles saavel blandt Kapteiner som blandt Konsuler, baade fremmede, der er stationerede inden Republiken, og brasilianske.

Art. 93. De indenlandske Fartøier, der allerede nyder Postbaadprivilegium eller for Fremtiden ansøger om saadant, skal afgive Erklæring om, at de i alle Dele underkaster sig dette Reglements Forskrifter med Hensyn til alle Artikler, som angaar de Fordringer, de maa tilfredsstille for at nyde godt af de Fordele, som angives i Kapitlet om Karantæne og navnlig:

1. At de har befulgt alle Forskrifter i Art. 45 § 1.
2. At de altid, naar saa behøves, stiller en Tur- og Returbillet gratis til vedkommende Sanitetsmyndigheds Disposition for den Læge, som er anmodet om at gaa ombord i Fartøiet.
3. At de Forskrifter efterleves, som af den tilforordnede Læge skriftlig opstilles til Sundhedens Vedligeholdelse ombord.

Kapitel XI.

O v e r g a a n g s b e s t e m m e l s e .

Art. 94. Sanitetsvæsenets Personale inden Republikens Havne samt deres respektive Indtægter skal være de samme som nu for Tiden, indtil ny, særlig Lovbestemmelse herom udfærdiges.

Art. 95. Hermed stridende Bestemmelser tilbagekaldes.

Kjøbenhavn.

Skrivelse dateret 21 Oktober 1895.

Herved har jeg den Ære at indberette, at det under 12 Oktober er forordnet, at paa Oplags- og Garantibeviser, der i Henhold til den i Generalkonsulatets sidste Aarsberetning omhandlede Lov af 15 Februar 1895 udfærdiges af Kjøbenhavns Frihavnsaktiebolag i Anledning af Oplægning i Frihavnen af Varer, der alene er generisk bestemt med Hensyn til Mængde, Art og Beskaffenhed, skal der, naar disse Varer bestaar af Korn, efter Tilladelse af vedkommende Minister kunne indføres en Bestemmelse, hvorved Frihavnsaktieselskabet tilstaaes Ret til med 8 Dages Varsel paa den i Lovens § 16 omhandlede Maade at opsige det ved saadanne for Korn udstedte Oplags- og Garantibeviser stiftede Opbevaringsforhold.

Indhold: **Adelaide** S. 752. — **Aden** S. 756. — **Hamburg** S. 748. — **Havre** S. 750. — **Helsingfors** S. 754. — **Kjøbenhavn** S. 776. — **New York** S. 717 og 735. — **Quebec** S. 747. — **Rio de Janeiro** S. 757.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1894 m. M.,

No. 17.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1895.

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

Indberetning til Departementet for det Indre fra kommerciel Stipendiat Max Hjorth, om Handelsforhold i Cuba og Mexico

dateret 1 September 1895.

Mexico.

K l i p f i s k .

Ifølge Opgave for Aaret 1890, som er de seneste jeg har kunnet samle for denne Artikels Vedkommende, opgik den hele Import af norsk Vare til 130 681 Kilos.

Dette er da ogsaa næsten al den tørrede Fisk, som kommer til Mexico med Undtagelse af et ubetydeligt Kvantum af presset og saltet Fisk fra de Forenede Stater og som emballeres i Pakker à 1 Kilo.

Grunden til at der ikke indføres mere af norsk Vare eller rettere at Konsumenten er saa indskrænket, maa vel nærmest ligge i den excessive Told, som den beskattes med, nemlig 12 Cent pr. Kilo, saa at Massen eller den lavere Del af Befolkningen ikke har Raad til at købe den, da den resulterer dyrere end Kjød eller ethvert andet gjængse Levnedsmiddel.

Al Fisk, som gaar til Mexico kjøbes væsentligst gennem Hamburgerhuse og kommer da ogsaa med de tyske regelmæssige Dampskiblinier. Yderst lidet kjøbes i London og Liverpool og næsten Ingenting har været gjort direkte med Exportørerne i Norge.

Sendelserne betales kontant af Importøren mod Konnossement og øvrige Skibningsdokumenter, og efter hvad jeg har faaet opgivet mig og selv har undersøgt, saa kjendes ikke her til Konsignationer af denne Vare.

I de hede Egne, d. v. s. i Kystbyerne langs den mexikanske Bugt, kan naturligvis Fisken ikke holde sig i længere Tid, men i selve Hovedstaden Mexico og i den Mængde større og mindre Byer, som ligger oppe paa Plateauet og har et jævnt tempereret og tørt Klima hele Aaret rundt kan Fisken, emballeret i almindelige Kasser, magasineres for saagodtsom hvilken-somhelst Tid, naar den kommer frem i god Stand.

Den vigtigste Tid for Konsum og Salg er Maanederne September, October og November.

Den mexikanske Regjering har i den sidste Tid gjort alt muligt for at opbølge al Handel og Industri og har vist sig særdeles venligsinde mod alle Forslag, som har kunnet give en Forøgelse i Omsætningen med fremmede Lande, saa jeg tror at der muligens ved et ret fremsat saadant fra vor Side, man skulde kunne opnaa en betydeligere Nedsættelse af Tolden, saa Varen ikke længere blev en Luxusartikel, men en for Landets Befolkning lige saa almindelig og nødvendig, som den nu er for Spanien og de spanske Kolonier.

Samtidigt som Traktaten mellem de forenede Riger og Mexico forfalder og skal fornyes, vilde det derfor utvivlsomt være af største Gavn for vort Land, om der optages Underhandlinger med den mexikanske Regjering, som kunde lede til en Forandring af de nuværende Forholde, hvorved vi, eftersom andre Lande ikke indfører samme Artikel og der saaledes fra Mexicos Side ikke behøves nogen direkte Henvendelse til dem for Forandring af Toldtarif i denne Henseende, kunde faa nyde godt af en lavere Toldbeskatning.

Norge har vistnok idag mange Markeder for sin Fisk og mange Exportører kan synes at det er godt nok, som vi har det nu, men jeg vover her at sige, at det vilde være Skam om man ikke gjorde et reelt Forsøg paa at aabne i Mexico et Marked, som uden Tvivl med Tiden vilde komme til at blive ligesaa stort eller ialfald tilnærmelsesvist med det man nu har i de spanske Kolonier herude.

Tr æ l a s t.

Da Naturen har begavet Landet med et Klima som omfatter alle Zoners, helt fra det tropiske til det evigt kolde og Jordbunden saagodtsom overalt er rig, har man i Overflod af alle Sorter Træ, fra Palmen indtil de af Kulden forkrøblede, og iethvert Fald nok af Materiale til at forsyne Landets Behov og alligevel kunne afse ikke saa smaa Kvantiteter aarligaars til Export, specielt da af de finere Træsorter saasom Farvetræ etc, hvoraf der udførtes i 1890 for mellem 2 à 3 Millioner Dollars til England, de forenede Stater, Frankrige og Tyskland.

Paa flere Steder er det til og med gaaet saa langt i det Sidste, at Befolkningen istedenfor at bryde sig om sine Mais- og Kornmarker, som tidligere stadig har givet dem i Overflod, har fundet det mere regningssvarende at beskæftige sig med Export af Træ og isteden importere sin Mais fra de Forenede Stater.

Der kommer dog fra Tid til anden en enkelt Last fra Nordamerika, bestaaende af større Bygningsmateriale, men dette er som sagt undtagelsesvis, og liden Udsigt er der derfor fortiden til at man skulde kunne faa indført vort Produkt, om det vistnok i Kvalitet kan konkurrere.

H e s t e s k o s ø m.

Baade fra Norge og Sverige er der gjort Forsøg paa at faa indført Hestekosøm, og med Tiden tror jeg nok at det vil kunne gaa for sig i større Skala. Det gjælder her bare at faa overbevist Folket om vort overlegne Fabrikat, og at det igrunnen er billigere i Længden at købe god

Vare lidt dyrt end daarlig Vare som ikke holder ud i lang Tid, sprækker eller generer Hestens Hov.

Den Søm, som nu er eftersøgt overalt i Mexico, er mærket „Globe“.

Nogle sagde mig, at det var et tysk Fabrikat — sælges ialfald af Hamburgerhuse — andre at Hamburg opkjøbte Varen i Sverige og at det var svensk Produkt. Dette sidste vil jeg imidlertid nødigt tro, da den Prøvesøm, jeg fik derover var saa defektiv i Forhold til vore norske, at man knapt kunde tro den var et Produkt frembragt ved Maskineri, om ikke Fabrikstempleet stod paa hver Søm. Den var baade riflet, skarpkantet og sprø.

For at vinde Terræn med en Gang i Mexico maatte jeg altsaa behøve at anmode eller rekommendere vore Fabriker til at gjøre daarlig og billig Søm, men da dette vel knapt skulde svare til at opbjelpe en Industri, hvor vi overalt ellers, specielt i Europa har faaet aabnet os regelmæssige Markeder og vort Produkts Godhed er udisputerligt, faar man hellere vente til at man med nogle Aars Anstrængelse kan faa Kjøbere og Forbrugere til at foretrække det solide og reelle.

P a p i r.

Den væsentligste Import af Pakpapir kommer fra de Forenede Stater. Endel kommer jo ogsaa fra Tyskland og Sverige, men i ringere Skala. Det svenske Papir, som benyttes er fra „Munksjö Pappersbruk“, dog sælges det ikke direkte, men gennem Hamburgerhuse. Papirposer kommer næsten udelukkende fra de Forenede Stater, Skrivepapir fra Tyskland, Frankrige og England og en Masse Cigarretpapir udelukkende fra Spanien og Frankrige.

Jeg har tidligere anmodet Fabriker i Norge om Prøver paa de forskjellige Sorter af det som fabrikeres, men har endnu ikke modtaget nogle saadanne, saa jeg kan ikke dennegang ytre mig om, hvorvidt det kan nytte for os at optage Konkurrencen med de øvrige Lande, ei heller kan jeg opgive Priser paa denne eller andre Artikler, hvortil der nu kjøbes, da Kursen paa Udlandet eller rettere det mexikanske Sølv er altfor instabilt til at kunne give den rette Idé.

Kurs og Pengespørgsmaal kommer jeg tilbage paa senere i denne Beretning.

T r æ m a s s e

kommer væsentligst gennem tyske Huse, hvadenten det er tysk, norsk eller svensk Fabrikat, samt endel fra Belgien og Østerrige. I den sidste Tid ved jeg dog at flere Kjøbere har begyndt at foretrække os i den Retning, og at endel Partier er bleve placerede direkte til noksaa gode Priser, ialfald over de, som faaes for tysk Vare. Jeg ved at nogle norske Fabriker i flere Aar har havt en og anden Kunde og har faaet undtagelsesvis Ordres, men jeg kommer altid paa den Tanke at — „skulde det ikke gaa an med vor billige Arbeidsstok at kunne følge med de andre producerende Lande i Priser og tage Broderparten af det Hele paa vor Side? Vore Maskiner leverer alle Sorter Dimensioner som andre Lande leverer, og Raamaterialet ligger jo saagodtsom ved Haanden.

Fyrstikker.

Landet selv har en hel Del Fabriker, som forarbejder de almindelige Voxfyrstikker efter italiensk Mønster, og den høie Told paa udenlandsk Vare hindrer i betydelig Grad Indførselen eller gjør den næsten umulig.

Det kan være, at der kommer til Mexico endel Fyrstikker af skandinaviske Fabrikat men solgte via London, dog paa mine Reiser i Landet har jeg mærkværdigt nok, ikke truffet paa noget Produkt i denne Artikel som har været udenlandsk.

Amerikanske Træfyrstikker skal alligevel finde Indpas i nogle Distrikter i den nordlige Del, men i ringe Skala.

De største Forbrugere af denne Vare, skulde jo nærmest være Kaféerne og Restauranterne, men her har de optaget samme System som i New-York eller de Forenede Stater, hvor der paa „Barerne“ staar en liden Gaslampe med Tændstift af Spiritus for den, som har Brug for Fyr, altsaa ingen Fyrstikker paa Bordene til Kundernes Disposition.

Befolkningen er engang bleven vant til dette og forlanger ikke for Øieblikket at faa det bedre indrettet.

Vogne.

Indførsel af finere Vogne gjøres fra Frankrige og endel fra de Forenede Stater.

Tolden er dog noksaa høi, nemlig 60 Cents mexikansk pr. Kilo for Voiturer, som ikke veier over 100 Kilos og 55 Cents pr. Kilo for en Vogn fra 100—250 Kilos.

Om de ikke er beslaaede eller maledede betales 30 Cents pr. Kilo for Vogn indtil 100 Kilos og 25 Cents pr. Kilo for Vogn fra 100 til 250 Kilos.

Vore Karrioler eller Gigger med bevægeligt Sæde og som forøvrigt er indrettede paa den mest praktiske Maade, tror jeg sikkert skulde kunne finde et rimeligt Marked her, om Forsøg gjøres.

Man maatte da nærmest først gaa til Hovedstaden Mexico, hvor de rige Familier og Noblessen holder til, og lidt efter lidt paa Landbefolkningen til at sætte Pris paa et let Kjøretøi. Rigtignok benyttes derimod idag Ridehest til enhver Ting som skal hentes eller faaes udenfor Huset, men man kan jo tænke sig at mange, f. Ex. ældre Mennesker som behøver en lindrigere Bevægelse, kan foretrække en let Vogn, hvorpaa de ogsaa samtidigt kan have Varer, som er indkjøbte.

Alle tohjulede Kjøretøier, som jeg saa derover, være sig af allerbedste amerikanske Konstruktion, havde en stadig rystende Bevægelse for vedkommende, som sad i Vognen, hvilket jo skulde være ophævet ved den Konstruktion som nu er givet til vore moderne Karrioler.

Naar man ved, at der fra andre Lande gjøres Export af Vognartikler og til og med i noksaa stor Skala, saa synes jeg at det ogsaa kan være paa Tide at vi forsøger. Udenfor en og anden Karriol som findes i England, tror jeg ikke at der eksisterer noget Exemplar udenlands af norsk Vare, ialfald har jeg ikke faaet vide eller hørt Tale om noget af den Slags i den 12 Aars Tid jeg har opholdt mig udenfor Norge, i Europa og Amerika.

Træhuse

har været indførte fra de Forenede Stater og Mexikanerne skal være ganske tilfredse med de Modeller, som sendes derfra. Jeg har ikke kunnet faa mig opgivet nogle Priser for Leverance derfra, men har hørt at de skal være meget billige.

Om man hjemme kunde sende ud Kataloger til Hoteller og private Folk over de, som vi forarbejder, er det meget muligt at der kunde komme Efterspørgsler, som kan lede til Forretning, thi derover findes mange Europæere bosatte, som muligens vilde foretrække vore norske Huse ved det Renomé, de allerede har faat hjemme i Europa.

En Agent vilde desuden med Lethed kunne meddele vore Fabriker, om den for Klimaets Skyld skulde behøves anden Sort Konstruktion end den, som nu leveres for Troperne.

Spiger.

De konkurrerende Lande i denne Artikel er de Forenede Stater, Tyskland, England og Frankrige. Om Sverige er med om Konkurrancen kan jeg ikke nu med Bestemthed sige. Varen kan være kommen via Hamburg eller forstaaes af Kjøbmanden at være fra Tyskland og derfor høitidelig forklares som tysk Produkt til den som spørger om dets Oprindelse.

Alle de nævnte Lande leverer Varen muligens til billigere Priser, end jeg tror vore Fabriker kan nøie sig med, ialfald hvad de almindelige Dimensioner angaar, men det er dog muligt, at enkelte større Dimensioner af norsk Fabrikat skulde kunne finde Afsætning, som f. Ex. de, der er bestemte til Brug ved Skibsbygning, Skibes Reparering eller hvor det gjælder Nagling af større Tømmer og Planker.

Omenskjønt jeg ikke just tror, at Omsætningen heri vil blive af nogen større Betydning for det første, kan det jo ikke skade at henvise vore Exportører til vore Konsuler i Byerne langs Mexicos Kyst, hvor de maa faa opgivet Navne paa de vigtigste Skibshandlere og Forbrugere deraf.

Med denne Artikel som med Hestekosøm, er det Kvaliteten som absolut maa paaberaabes og bevises.

Konserver.

Mexico og dets Befolkning har den Fordel for Spaniens og de spanske Koloniers at have hentet en god Del af kulinarisk Forstand fra Mellem- og Nord-Europa, samt de Forenede Stater, saaledes at de virkelig kan sætte Pris paa en Ret uden at Olien og Hvidløgen er Hovedbestandelen. Man kan derfor paa Restauranter etc. støde paa Hermetik med ægte norsk Etikette, og Æren at have indarbejdet denne Artikel maa jeg tilskrive Firmaet Larsen & Co. i Mexico, som arbejder ihærdigt for at fortrænge vore Konkurrenter paa dette Omraade, saavelsom paa andre.

At dømme efter de Forsøg, som er gjort, tvivler jeg ikke om at Arbeidet vil krones med Held, og at et Marked med stor og naturlig Søgning vil blive opnaaet.

Geværer.

Jeg havde med mig et Gevær af Krag-Jørgensens System og det nødvendige Kvantum af skarpe Patroner for at fremvise det til de militære

Myndigheder, og efter at være bleven modtagen i Audiens hos Republikens President, fik jeg Meddelelse fra Krigsministeriet om, at det antog mit Tilbud om Aflæggelse af Prøve, og at en speciel Kommission, bestaaende af 1 General, 3 Oberstløjtnanter og nogle Kapteiner, var nedsat i den Anledning.

Omendskjønt jeg her havde at konkurrere med flere Geværer af andet System og specielt med et nyt mexikansk, hvis Overlegenhed naturligvis enhver Mexikaner ønskede at se, maatte alligevel Indberetningen om de foretagne Prøver uvilkaarlig være givet i Favør af Krag-Jørgensen, thi efter et Par Maaneders Forløb ved min Tilbagekomst til Habana, fik jeg telegrafisk Anmodning om Offerte af foreløbig 8 000 Geværer og tilsvarende Kvantum Ammunition.

Prisen pr. Gevær, som jeg havde forlangt, og hvorpaa der fra Mexico ikke gjordes Ophævelser, var betydelig højere end den som Fabriken forlangte, men definitivt Kontrakt strandede desværre derigjennem, at Fabriken eller dens Agenter i Udlandet ikke var leveringsdygtige førend i Slutten af indeværende Aar, medens Mexico forlangte Leverance i April og Mai Maaned.

Flere Geværer og Karabiner med Ammunition er imidlertid paa Forlangende nedsendt for videre Prøvning, og mine Underhandlinger med den mexikanske Regjering er endnu ikke afsluttede, saa der fremdeles kan være Haab om at det med Tiden vil lykkes mig at kunne tilføre det Krag-Jørgensenske Gevær-Kompagni en lønnende Kontrakt.

Den militære Opgave for Vaabenets Indførsel skulde efter Prøverne at dømme være gjort med Held, og den Rekomendation og store Udbredelse som ved en eventuel Kontrakt vilde blive givet officielt til et norsk Produkt, maa jo ubetinget bidrage sit til at vort Land eller dets Navn bliver videre kjendt og ogsaa i Kredse, hvor man tidligere ei engang har havt Idé om at Norge eksisterer.

A n m. Ved samme Leilighed vil jeg ikke undlade at meddele, at samtidig som jeg opholdt mig i Mexico, ankom der fra Kina en Kommission for at underhandle med den mexikanske Regjering om Oprettelse af en Slags Traktat og Emigrantlov. Kommissionens Sekretær, ansat i Habana under den kinesiske Legation i Madrid, var en personlig Ven af mig, og da jeg syntes det passede godt at faa vist Kineserne Geværet, fik jeg Anmodning om at møde op i deres Hotel, hvor jeg gjen-nemgik det med dem i mindste Detail og aflagde Prøve paa Hurtigheds-skydning etc. med blinde Patroner.

Visiten varede i flere Timer, da hver især, 7 Stykker vilde prøve det. Tolken udtalede tilslut for mig Kommissionens Tak for at have vist den en saa sindrig Opfindelse, og da jeg dertil gav dem en Exemplar af den Rapport over Geværet, som var sendt mig fra Krigsministeriet i Washington over Prøverne i de Forenede Stater og i hvilken Bog ogsaa var Tegning og Forklaring over det japanesiske Gevær „Murato“, som dengang konkurrerede sammen med Krag-Jørgensens, behøvede man ikke at kunne kinesisk for at forstaa deres Begeistring og Taknemlighed.

Bogen blev sendt til Shanghai og den kinesiske Minister i Washington skal være bleven anmodet om at undersøge nærmere.

Lidt om Mexicos Financer.

Blandt de mange Reformer, som er foretagne i de sidste Aar i Administrationen, er der faa af større Betydning for Landet end Reorganisationen af Finansministeriets Bogførselssystem og den deraf følgende Forbedring ved Aflæggelse af Regnskab over Landets Finanser.

Tidligere, d. v. s. før Aaret 1880, var Indtægts- og Udgiftsposter kun publicerede afvekslende med længere Mellemlum og med meget faa Detaljer, som neppe kunde kaldes et Opgjør, der gav Idé om Landets virkelige finansielle Stilling.

Siden den Tid er der dog gjort de største og mest rosværdige Anstrængelser for at sikre et hurtigt og ærligt Opgjør, med det Resultat, at man i 1893 for første Gang i Mexico kunde fremlægge for Congressens Medlemmer, og i betimelig Tid til at tjene som Støtte ved Debatten om Budgetterne, en fuldstændig Fremstilling, som giver i mindste Detalje Opgave over Indtægt og Udgift for foregaaende Budgetaar samt det virkelige Beløb af Statsgælden.

Det vilde imidlertid blive altfor vidtløftigt her i en almindelig Indberetning at omhandle den hele Publikation, et Verk, der indeholder den nøiagtigste Analyse af de forskellige Poster og deres Oprindelse, hvorfor jeg kun skal indskrænke mig til at sige, at hvemsomhelst der nu har ofret noget Studium paa dette Felt, maa uden Tvivl være kommen til det Resultat, at Mexico, saaledes som det er idag, er gaaet ind i en fuldstændig ny Era i dets finansielle Historie.

Consolidationen af Statsgælden har for altid sat en Stopper for de ruinerende og demoraliserende Transaktioner i Regjeringspapirer, hvilke tidligere bidrog mere end noget andet til at hindre en Løsning af Landets finansielle Vanskeligheder.

Den ødsle Maade hvorpaa der tidligere blev meddelt Concessioner og Understøttelser til Jernbaner og andre offentlige Arbejder, er bleven heldigt kontrolleret i Tid, og omendskjönt Regjeringens løbende Forpligtelser endnu kan være betydelige paa dette Omraade, er dog deres Antal blevet hurtigt reduceret, derved at en stor Del af disse Concessioner er fortabte og annullerede paa Grund af, at Betingelserne hvorunder de var givne ei har været overholdt.

Vel har Sølvets Fald i Værdi og dets hastige Fluktuationer været utvivlsomt skadelig for Mexico — (Kursen er for nærværende circa 90 % Gevinst for de Forenede amerikanske Staters Dollar eller Guld forøvrigt) — men kun den Kjendsgjerning, at Pengesystemets Basis er metallisk, sætter uvilkaarlig Landet paa et solidere Standpunkt, end de fleste af de andre Spansk-Amerikanske Republikker og sikrer det mod de elendige Konsekvenser, som sædvanlig følger med eller er egne for Papirpenge-Cirkulationen herude.

Sølvets Fald i Værdi kan dog her kaldes et blandet Onde — det har nemlig ogsaa gjort sit gode for Landet — idet det har været et direkte Middel til at anspore eller tilskynde Exporten af andre Artikler end netop mineralske Produkter. — Samtidig hermed har Mine-Industrien mærkværdig nok ikke aftaget — tvertom — den har aldrig været saa blomstrende som netop nu.

Øgningen af Landets Indtægter er stadig bleven større og har ikke vist nogen mærkbar Fluktuation, hvilket vel maa være et Bevis for at den nu-

værende Administration har forstaaet at bekjæmpe de største Vanskeligheder og skabt for Landet den fornødne progressive Udvikling og deraf følgende Velstand.

Det har i Aarrækker kunnet arbeide sig fremover i største Ro uden at forstyrres af indre eller ydre politiske Tvistigheder, saa der ikke længere nu, som tidligere, vil være at befrygte, at et personelt Ombytte i dets Regjering skulde materielt kunne forandre den nuværende gode Tilstand.

Under saadanne Omstændigheder er det eiendommeligt, at Kursen paa de mexikanske Laan og dets Garantier noteres under endel af de andre Spansk-Amerikanske Republikers, men dette er vel kun noget forbigaaende og som med Aarene vil rette paa sig.

I Indbyggerantal og Fladeindhold indtager Mexico respektivt 2den og 3die Plads. Tætheden af dets Befolkning er dog saa meget større end nogen af de øvrige, visende circa 15 Beboere paa hver engelsk Kvadratmil mod Republiken Uruguay som er No. 2 paa Listen og som kun kommer op med 9.5.

Længden af Mexicos Jernbanenet udgjorde i 1892 circa 6 600 engelske Mil og kommer ind som No. 2, idet den Argentinske Republik da havde ca. 6 850 eng. Mil; men med Hensyn til Telegraflinier er Mexico langt fremfor alle de andre med vel sine 10 000 eng. Mil, iberegnet offentlige og private Linier.

Med Hensyn til den finansielle Betingelse er Mexicos Statsgjæld, naar den fordeles paa hvert Individ, mindre end Halvparten af det Beløb, som kommer paa hvert af de øvrige Republikers, desuden er Landet mere økonomisk regjeret og Indbyggerne lettere beskattede end de fleste, for ikke at sige alle andre Lande i Verden.

Grunden til at de mexikanske Laan eller Landets Garantier betragtes med nogen Ligeegyldighed paa Verdensmarkedet, maa man kanske derfor søge i dets Behov af større og mere aktiv Forretningsforbindelse med Europa.

Ved Keiserdømmets Fald og dets Brud af diplomatiske Forbindelser med Europas Mægter, som derved opstod, begyndte Mexico nemlig at dyrke et nærmere kommercielt Bekjendtskab med de Forenede Amerikanske Stater, dels paa Grund af Ligheden i deres politiske Institutioner, dels ogsaa af Harme mod Europa, uden derfor at der mellem begge disse Republikker eksisterede nogle virkelige internationale Sympatier, og Resultatet af denne Tilnærmelse viste sig da ogsaa snart, idet Hoveddelen af dets Handel gik over i Nordamerikanernes Hænder.

Senere Tilfælder har imidlertid betydelig modificeret denne Tilbøielighed til at give deres Naboer i Nord Preferencen i Handel og øvrige Foretagender, og den nuværende Regjering optræder derhos idag med den største og strængeste Upartiskhed i alle disse Sager.

I Begyndelsen af denne Indberetning har jeg tilladt mig at henstille til rette Vedkommende ved Fornyelsen af vor Handelstraktat at forsøge faa Tolden paa Klipfisk reduceret, saa det bliver muligt for os, at skabe os et større Marked derover, og at dømme efter de Samtaler jeg har havt den Ære at blive tilstaaet af mexikanske Autoriteter paa dette Omraade, tror jeg nok det vil være muligt at kunne komme til en god Forstaaelse.

Arbeidet kan være vanskeligt nok, men efter min Formening er det absolut en Prøve værd.

Traktaten mellem de Forenede Riger og Mexico er dateret den 29de Juli 1885 og ratificeredes den 10de December 1886. Den lyder paa en Varighed af 10 Aar og 1 Løbeaar over den Tid. Opsigelsesfristen er 12 Maaneder.

Jeg har havt Anledning til at gaa igjennem Traktaten og dens Paragrafer; allesammen saa velstuderede og affattede, som det paa nogen Maade har været muligt at faa dem paa den Tid, da den opgjordes, men naar man tager i Betragtning, at Mexico, som er et ivrigt fremadstræbende Land i alle Retninger, har eller herefter agter at underhandle med andre Nationer med Hensyn til Traktater, (i 1885 havde Landet Traktat med de Forenede Amerikanske Stater, Frankrige, England, Tyskland, Spanien & Guatemala, senere eller i 1888 med Japan), saa kan i dets Ordlydende et eller andet Land faa daarligere Vilkaar end de nu eksisterende, og dermed skulde ikke vi være tjent, thi i vor Traktat staar vi ikke optagne som at blive behandlede efter de mest favoriserede Lande, men kun i Lighed med hvilket-somhelst andet.

Mexicos Regjering kan altsaa i et givet Tilfælde behandle norske eller svenske Sager vilkaarlig, enten give os vor Ret efter Betingelserne for det mest favoriserede Land eller efter det mindst favoriserede.

Jeg haaber, at jeg ikke er gaaet udenfor mit Omraade som kommerciel Stipendiat ved at paapege dette.

Under mit Ophold i Mexico stod Kursen saaledes, at 1 amerikansk Dollar (Kr. 3.80) svarede til \$ 1.80 mexikansk.

Cuba.

De norske Artikler, som jeg omhandlede i min tidligere Indberetning fra Habana af 31te Mai 1894 har i det væsentligste ikke undergaaet nogen Forandring i denne Tid; -- de foreligger delvis som Prøver eller der gjøres Forsøg med dem for at komme til noget endeligt Resultat.

Curbanerne ønsker nemlig og kanske mere end Spanierne at have Tiden for sig, naar der er Spørgsmaal om noget nyt, enten dette nu kan være paa Grund af det tropiske Klimat eller en nedarvet Forsigtighed til at betragte alt nyt med lidt skjæve Øine, det ved jeg ikke, men sikkert er, — og denne Mening deles fuldkommen af de øvrige Udlændinge, — at vil man have noget igjennem herude, maa man først og fremst udruste sig med en temmelig god Portion Taalmodighed; thi et stærkt Pres for at komme til et hurtigt Opgjør er her noget som aldeles ikke passer, men tvertom hindrer en i at komme til Maalet.

Habana Kommune er kommen saa langt, at den har gjort det første Skridt til at faa Byen reguleret eller ialfald tilstaaet en bekjendt Nord-amerikansk Ingeniør Mr. Byrne, at fremkomme med Planer og Karter samt Forslag til Byens Drænering. Jeg har da heller ikke tabt Anledningen til at opsøge nævnte Ingeniør, med hvem jeg i Parenthes sagt, senerehen daglig var sammen i det Private, og naar Tiden er inde for en definitiv Afslutning, har jeg da ogsaa sikret mig gjennem hans Indflydelse at faa Preferencen ved Anbud paa Leverance af den fornødne Gadesten.

Uden Tvil vil han gjøre hvad han kan for at hjælpe os til at faa det norske Produkt ind. Fabriken Nordens „Kobberstof“ prøves af forskjellige Dampskibslinier.

Den Papirfabrik, fra hvilken jeg havde Prøver med, var endel dyr i sine Noteringer, saa jeg maatte henvende mig til andre i Haab om at komme ind paa dette Omraade.

For Bergensk Røgesild har jeg allerede kunnet aabne et Marked med regelmæssige Sendelser. Disse blev dog desværre afbrudte paa Grund af at der ikke kunde skaffes mere i Sommermaanederne. Til Høsten eller Vinteren skal vi da haabe paa, at det vil begynde igjen, thi Varen er virkelig ved Fremkomsten noget „non plus ultra“ i sit Slags.

Smør haaber jeg ogsaa at kunne faa indført ligesom condenseret usukret Melk.

Endvidere tror jeg bestemt at der kan gøres noget i norsk Marmor og vil se til at faa nedsendt endel Prøver af Mosaikstykker og større Fliser, som der anvendes til Gulvenes Belægning og Trappeopgangene.

Hvad færdiglavede Træhuse angaar, saa er jeg bleven anmodet om at fremkomme med Tegninger og Beskrivelser.

Hver og en Udenforstaaende der kjender til, at vi i snartsagt 50 Aar har haft et betydeligt Marked paa Cuba og specielt da Habana for vor Klipfisk, vil kanske antage at der ikke skulde behøves nogen videre Granskning af Forholdene derover i denne Branche, og at vor Export dertil foregaar i skønneste Orden uden den mindste Resiko, og at vor Vare dernede behandles med den største Forsigtighed og saa samvittighedsfuldt, som man vel kan forlange.

At dette desværre ikke er Tilfældet, har jeg haft en Mængde direkte Beviser paa under mit Ophold i Habana, og at der netop for denne Artikels Vedkommende kræves en fuldstændig Reform for at forbedre vort Marked er da ogsaa udisputerligt.

Jeg er netop kommen hjem fra Cuba og Mexico for at forsøge rette paa disse Forholde og har ogsaa i den Anledning besøgt alle de exporterende Byer, hvor hver især har udtalt for mig, at noget bør gøres i denne Retning, samt haaber, og vil give sin Støtte til, at det Forslag jeg kommer til at fremsætte vil blive enstemmigt antaget.

At det forøvrigt og netop i denne Branche har vist sig at have været af nogen Nytte et Besøg i Habana eller paa Cuba, maa fremgaa af det Faktum, at min Afhandling angaaende den hele Import af Fisk til Øen fra alle Lande, og som Svar paa en Anmodning fra Bergens Børskomite, er af denne bleven trykt specielt og sendt rundt til de Interesserede, foruden at samme ogsaa er optagen i Indredepartementets „Beretninger om Handel og Skibsfart“ No. 9 af iaar.

Da jeg ogsaa havde med mig til Habana et Gevær af Krag-Jørgensens System, fandt jeg snart Anledning til at skaffe mig Audiens hos Generalguvernøren, og i hans Palads havde jeg da Anledning til at fremvise det i detalje og prøve det med blinde Patroner i Guvernørens og hans Stabs Nærværelse. Resultatet blev en Anmodning til mig om at sende dem nogle Geværer med skarp Amunition som Prøve, samtidig som der blev udtalt for mig deres største Anerkjendelse over Mekanismens Sindrigheid. Geværerne og Karabiner er da ogsaa netop ankomne til Habana og under forhaanden-værende Situation paa Cuba tvivler jeg ikke paa at der vil gøres de fornødne Prøver, over hvilke der i mit Fravær vil komme Besked gennem vort Generalkonsulat dersteds.

Lidt om Export.

I mine tidligere Skrivelser har jeg gjort opmærksom paa, hvor vanskeligt det er at faa nogle rigtige Opgaver over Landets Export og Import samt finansielle Stilling, og naar man altsaa i det væsentligste bliver henvist til private Kilder, saa er det klart, at det er næsten umuligt at undgaa en eller anden Feil.

Jeg har dog gjort mit Bedste for at være saa precis som mulig, og tror, at jeg saa omtrentlig er kommen til de rette Tal.

Sukkerhøsten for Sæsonen 1893—1894 er anslaaet omtrent til 1 030 000 Tons og var en af de største, man nogensinde har kjendt til. Af dette Kvantum gik næsten 970 000 Tons alene til de Forenede Amerikanske Stater; de øvrige circa 60 000 Tons er fordelte paa Spanien, Canada og England.

Om Prisen paa Sukker derfor havde kunnet holde sig, vilde det da ogsaa have været et ualmindeligt godt Aar, men uheldigvis for de, som er interesserede i Rørsukker var Afkastningen af Rødbetesukker ligeledes enorm og som Følge deraf trykkedes Priserne ned til et Minimum, hvortil de sjelden eller aldrig har været.

Den hele Sukkerhøst i Verden for 1894—95 skal have været:

Lande.	Tons.
Betesukker.	
Tyskland	1 900 000
Østerrige-Ungarn	1 100 000
Frankrige	830 000
Rusland og Polen	630 000
Belgien	285 000
Holland	90 000
Øvrige Lande	140 000
Total Betesukker	4 975 000
Rørsukker.	
Cuba	1 000 000
Java	470 000
Louisiana	325 000
Brasilien	250 000
Philipinerne	225 000
Hawai	140 000
Mauritius	120 000
Demerara	115 000
Egypten	75 000
Peru	70 000
Portoriko	60 000
Barbados	60 000
Trinidad	45 000
Guadelupe	40 000
Réunion	38 000
Martinique	35 000
Jamaica	30 000
Antillerne	27 000
Total Rørsukker	3 125 000
Total Sukkerproduktion (Bete- og Rørsukker)	8 100 000

Under saadanne Omstændigheder og da Sukkerindustrien paa Cuba er uden Sammenligning den mest betydelige, gaaende op til næsten $\frac{1}{3}$ af hele Verdens Rørsukkerhøst, er det let at forstaa, at Øen har lidt i betydelig Grad ved de nedtrykte Priser.

Penge er knappe og dyre og Plantageeierne ved næsten ikke hvorifra de skal kunne skaffe sig de fornødne Midler til at fortsætte sine Operationer.

Andre og kompetente Folk i Habana har dog forsikret mig om at det hele er noget Forbigaaende og at Cuba godt kan holde ud i Konkurrencen lige saa længe, som nogen af de øvrige producerende Lande. Endvidere skal flere Fabriker i Danmark og Tyskland have ophørt, da de kun skulde gaa med Tab for Interessenterne efter de nuværende Priser, og Markedet skulde da komme til at nivilere sig selv og et normalt Forhold atter indtræde for denne Artikel.

T o b a k. Denne Vare har nok nu paa Slutten været i en noget daarlig Forfatning og adskillige Fabriker har ogsaa maattet reducere sin Virksomhed, dog tror jeg at der netop i det sidste er blevet lidt bedre i denne Branche gennem en noget større Efterspørgsel fra Europa.

Den væsentligste Export har tidligere gaaet til de Forenede amerikanske Stater, men den høie Told, som der nu er sat paa Tobak, har naturligvis ogsaa havt sin Indflydelse paa Cubas Exportmarked.

Antallet af Havana Cigarer som er blevne exporterede i de sidste 6 Aar er omtrent saaledes:

i 1889	250 500 000	Stykker
- 1890	211 800 000	—
- 1891	196 600 000	—
- 1892	166 700 000	—
- 1893	147 400 000	—
- 1894	134 200 000	—

Regner man den Nedgang, der for hvert Aar har fundet Sted, viser der sig for alle disse Aar en samlet Deficit af circa 390 Millioner Cigarer, hvilke regnet efter en Gjennemsnitspris à \$ 40 pr. 1000 udviser en Minskning paa circa 15 600 000 Dollar i den Periode.

Af Bladtobak i Baller udførtes i 1893 ca. 13 Millioner Kilos, af Løstobak ca. 280 000 Kilos samt af Cigarretter omtrent 43 Millioner Pakker, alt til en samlet Værdi af circa 12 Millioner Dollars.

Forøvrigt er de vigtigste Exportartikler:

Bananer, Apelsiner, Cocos, Honning, Svamp, Alcohol, Mahogany, Ceder, Ibenholt, levende Dyr, Huder, Jernmalm, Mangan etc.

Værdien af den hele Export beløb sig i 1893 til circa 101 Million Dollar, samtidigt som Øens Import var for circa 70 Millioner Dollar og som da væsentlig kommer fordelt paa alle fornødne Industrivarer fra Amerika og Europa.

Af vore Aviser ved Alle, at der for Øieblikket hersker politiske Stridigheder paa Øen. Cubanerne vil forsøge at afkaste sig Spaniens tunge Aag, frigjøre sig for sandsynligvis at ville danne en egen Nation i Lighed med de Spansk-Amerikanske Republiker, og til Dato ser det ud til at Spanien

som gjerne vil ofre det Yderste for at beholde denne rige Besiddelse, ikke har kunnet udrette noget for at dæmpe Opstanden.

Jeg har tidligere daglig kunnet følge med i deres Krigsoperationer, men i den sidste Tid har det hændt at Aviserne derifra er komne med 2 à 3 Spalter „in blanco“, — udstrøgne eller konfiskerede af den spanske Øvrighed.

Af Handelsrapporter, som jeg ugentlig modtager fra forskjellige Byer, og af Breve fra større Forretningsfolk i Habana, ser jeg dog, at Stridighederne endnu ikke har havt nogen Indflydelse paa det kommercielle Omraade.

Alle Handelsoperationer foregaar i samme Udstrækning som tidligere og der forsikres mig at der ikke er nogen Anledning til at befrygte nogen Forandring heri.

Den paa Cuba brugelige Mynt er Gulddollar lig 5 Pesetas spansk Guld. Efter pari Kurs er £ 1 lig med 8 4.44 Guld. I den sidste Tid har £ været noteret med en Avance af indtil 19 %.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1894 m. M.,

No. 18.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1895.

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

Wellington (New Zealand).

Beretning dateret 19 August 1895.

Der ankom fra fremmede Steder med Ladning to norske Seilskibe dr. 1 050 Ton, og i Ballast 2 dr. 1 549 Ton. Bruttofragter £ 2 171. Et svensk Skib dr. 939 Ton ankom i Ballast.

Med Ladning afgik til fremmede Steder 5 norske Seilskibe dr. 3 096 Ton. Bruttofragter for 4 Seilskibe £ 5 212.

Antwerpen *).

Konsulatafgifterne i 1894 udgjorde frcs. 19 217.87, hvoraf frcs. 12 397.85 falder paa norske og frcs. 6 820.02 paa svenske Skibe. Ved Hovedstationen erlagdes tilsammen frcs. 15 118.25, hvoraf frcs. 9 337.60 af norske og frcs. 5 780.65 af svenske Skibe, samt ved Vicekonsulsstationerne tilsammen frcs. 4 099.62, hvoraf frcs. 3 060.25 af norske og frcs. 1 039.37 af svenske Skibe.

Expeditionsafgifter, norske frcs. 1 117.80, svenske frcs. 405.90, ialt frcs. 1 523.70.

*) Se Hefte 10 pag. 503.

Fiume.

Der ankom fra fremmede Steder med Ladning 4 norske Skibe dr. 1 966 Ton, hvoraf 3 Dampskibe dr. 1 384 Ton, og i Ballast 3 Dampskibe dr. 726 Ton. Der afgik til fremmede Steder med Ladning 6 norske Skibe dr. 2 023 Ton, hvoraf 1 Seilskib dr. 687 Ton, og i Ballast 1 Dampskib dr. 678 Ton. Bruttofragter for ankommende Seilskibe Kr. 8 900, do. Dampskibe Kr. 13 150, afgaaede Seilskibe Kr. 8 200, Dampskibe Kr. 25 300.

Af svenske Skibe ankom 1 dr. 498 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe Kr. 166.98, af svenske Kr. 31.62.

Aaret frembød Intet af særlig Interesse; Fragterne er altid trykkede, saavel for Damp- som Seilskibe. Skibsfarten var i det Hele lidet gunstig, og den monopoliseres af det ungarske Dampskibsselskab *Adria*, der uden Subventionen, 550 000 Floriner, ikke vilde kunne bestaa.

Af de 7 norske Dampskibe, og et Seilskib, som ankom hertil, afgik 6 med Træløst og 2 i Ballast til meget lave Fragter, der saavidt dækkede Udgifterne.

Ind- og Udførselen gaar stedse frem; da Jernbanestationen og tilhørende Pakhuse er altfor smaa, forbereder Regjeringen paa Ny en stor Udvidelse.

Loven om Postsatser er endnu ikke afgjort mellem de to Regjeringer, og vil sandsynligvis ikke blive det paa et Aars Tid.

A. F. Luppis.

Hamilton (Bermudasøerne).

Der ankom to norske Seilskibe dr. 1 125 Ton med Kul fra England. Bruttofragt £ 800. Begge afgik i Ballast. Konsulatafgift £ 3.18.8.

Et svensk Skib ankom, dr. 346 Ton. Erlagt Konsulatafgift £ 1.4.2.

Tripoli.

Aarsberetning dateret 12 Januar 1895.

Der ankom til Tripolis Havn fra fremmede Lande i Ballast 2 norske Dampskibe dr. 2 017 Ton. Heraf afgik med Ladning 1 dr. 1 029 Ton. Et dr. 988 Ton afgik i Ballast, men indtog Ladning paa Kysten.

Der er ingen Handel mellem dette Land og Norge. Ingen svenske Skibe ankom.

Erlagte Konsulatafgifter £ 3.12.

Messina. *)

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Lire 1 529.50 ved Vicekonsulatst. Lire 6 310.94, hvoraf tilfaldt Konsulen Lire 3 155.47. Af svenske Skibe ved Hovedst. Lire 190.95, ved Vicekonsulatst. Lire 353.50, hvoraf tilfaldt Konsulen Lire 176.75. Ialt tilfaldt Konsulen Lire 5 052.67. Expeditionsafgifter af norske Exp. L. 484.40, svenske L. 14.

*) Se Hefte 6 Pag. 277.

Rio de Janeiro.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hoved- stationen	1	395	-	-	1	395	-	-	696
- Sverige til Hoved- stationen	8	2 389	-	-	8	2 389	-	-	4 368
- Sverige til Vicekon- sulsstationerne	4	1 169	-	-	4	1 169	-	-	2 300
- andre Lande til Ho- vedstationen	118	64 761	1	197	119	64 958	-	-	83 384
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	342	139 606	21	5 715	363	145 321	-	-	162 547
Ialt	473	208 320	22	5 912	495	214 232	23	7 958	253 295
II. Afgaaede.									
Til fremmede Lande fra Hovedstationen . . .	42	12 367	91	55 724	133	68 091	-	-	12 460
„ fremmede Lande fra Vicekonsulsstationerne	103	31 315	259	117 512	362	148 827	-	-	34 339
Ialt	145	43 682	350	173 236	495	216 918	22	7 513	46 799

For Havari eller Ordre ankom 12 norske Skibe dr. 5 672 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter ved Hovedst. £ 232. 7. 11, ved Vicekonsulst. £ 519. 16. 6.

Af svenske Skibe ankom 88 dr. 32 576 Ton.

Opgave mangler fra Vicekonsulerne i Macau og Rio Grande Rio do Norte.

Papeete (Tahiti).

Aarsberetning dateret 10 Juli 1895.

Der ankom i Ballast fra fremmede Havne 2 norske Seilskibe dr. 986 Ton. Begge afgik med Ladning til fremmede Havne.

Fra Tahiti udførtes i 1894: Kopra til Værdi Rm. 1 260 000, Bomuld M. 102 000, Perlemoderskal M. 1 360 000, Kaffe M. 13 000, Vanille M. 113 000, Uld M. 500, Svampe M. 3 600, Kokusnødder M. 25 000, Bomuldsfrø M. 30 000, Bivox M. 700, gammelt Kobber M. 2 300, Apelsiner M. 55 000, Huder M. 550, Trepang M. 520. Hele Udførselens Værdi var ca. 3 Mill. Mark.

A. Grenfeil.

Cadiz.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter Kr.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	5	2 659	4	692	9	3 351	-	-	1 350
” Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	15	6 203	-	-	15	6 203	-	-	46 175
” Sverige til Vicekon- sulsstationerne . . .	2	1 130	-	-	2	1 130	-	-	29 900
” andre Lande til Ho- vedstationen	13	4 191	20	5 455	33	9 646	-	-	37 050
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	9	3 609	5	4 228	14	7 837	-	-	38 600
Ialt	44	17 792	29	10 375	73	28 167	43	19 522	153 075
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hoved- stationen	7	2 500	-	-	7	2 500	-	-	31 800
- Norge fra Vicekon- sulsstationerne . . .	-	-	1	411	1	411	-	-	-
- andre Lande fra Ho- vedstationen	30	8 648	5	1 970	35	10 618	-	-	137 040
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	21	11 492	10	3 678	31	15 170	-	-	91 500
Ialt	58	32 640	16	6 059	74	28 699	42	18 926	260 340

For Havari eller Ordre ankom 41 Skibe dr. 19 444 Ton.

Madras.

Hertil ankom fra fremmede Havne 2 norske Dampskibe, hvoraf med Ladning et dr. 1 839 Ton og i Ballast et dr. 1 639 Ton. Sidstnævnte afgik i Ballast, førstnævnte med Ladning, begge til fremmede Havne. Erlagte Konsulatafgifter £ 11. 19. 2.

Guayaquil (Ecuador).

Ingen norske Skibe ankom hertil i 1894.
Der ankom et svensk Skib dr. 426 Ton.

Danzig.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedst.	6	784	-	-	6	784	-	-	6 604
” Sverige til Hoved- stationen	1	60	1	520	2	580	-	-	203
” — til Vicekon- sulsstationen	1	90	-	-	1	90	-	-	462
” andre Lande til Ho- vedstationen	36	10 785	6	1 169	42	11 954	-	-	115 990
	44	11 719	7	1 689	51	13 408	29	8 323	123 259
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedst.	10	2 393	1	456	11	2 849	-	-	11 562
” Sverige - —	3	655	1	838	4	1 493	-	-	2 172
” andre Lande Hoved- stationen	33	7 867	2	1 108	35	8 975	-	-	64 815
” andre Lande til Vice- konsulsstationen . .	-	-	1	90	1	90	-	-	-
	46	10 915	5	2 492	51	13 407	29	8 323	78 549

Af svenske Skibe ankom 248 dr. 49 221 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter: Af norske Skibe ved Hovedstationen Kr. 769.15, ved Vicekonsulatst. Kr. 5.71. Af svenske Skibe Kr. 2 481.20.

Nassau (Bahamaøerne).

Fra fremmed Havn ankom i Ballast et norsk Seilskib dr. 309 Ton, hvilket afgik med Ladning til Rotterdam. Bruttofragt 30 sh. pr. Ton under Dæk, 20 sh. over Dæk. Erlagte Konsulatafgifter £ 1.1.7.

Fra Vicekonsulen paa Turks Island er ingen Rapport modtaget.

Rangoon*)

Erlagte Konsulatafgifter i 1895: af norske Skibe £ 65.16.8. Af svenske Skibe £ 7.4.7.

*) Se Hefte 5 Pag. 239.

Valparaiso.

I 1893 ankom til Hovedstationen fra fremmede Steder med Ladning 2 norske Seilskibe dr. 3 513 Ton, Bruttofragt £ 4 550, og til Vicekonsulaterne med Ladning 3 do. dr. 4 173 Ton og i Ballast 5 dr. 6 473 Ton, ialt 10 dr. 14 159 Ton. Der afgik fra Hovedstationen med Ladning 1 dr. 1 333 Ton og i Ballast 1 dr. 2 180 Ton, og fra Vicekonsulatstationen med Ladning 5 dr. 6 454 Ton og i Ballast 3 dr. 4 192 Ton, ialt 10 dr. 14 159 Ton. Erlagte Konsulatafgifter ved Hovedstationen £ 12.5.8, ved Vicekonsulatstationen £ 29.8.7.

I 1894 ankom til Vicekonsulatstationen Iquique med Ladning 5 norske Seilskibe dr. 7 586 Ton, Bruttofragt £ 6 050. Der afgik fra samme Sted med Ladning 5 dr. 7 586 Ton. Erlagte Konsulatafgifter £ 26.3.9.

For Havari eller Ordre ankom i 1893 2 norske Skibe dr. 2 238 Ton og i 1894 3 dr. 4 054 Ton.

Af svenske Skibe ankom i 1893 2 dr. 2 539 Ton. Erlagte Konsulatafgifter £ 9.4.0. I 1894 ankom 1 dr. 1 265 Ton. Erlagt Afgift £ 4.10.5.

Yokohama.

Til Havnen ankom 14 norske Dampskibe dr. 9 526 Ton.

Port au Prince (Haiti).

Fra fremmede Lande ankom i Ballast 18 norske Skibe dr. 8 966 Ton og med Ladning 27 dr. 12 449 Ton. Fra Norge ankom i Ballast 1 Skib dr. 633 Ton. Af de ankomne var 20, dr. 9 525 Ton, Dampskibe.

Til fremmede Lande afgik med Ladning 19 norske Skibe dr. 9 628 Ton, og i Ballast 27 dr. 12 420 Ton.

Mexiko.*)

Til Coatzacoalcas ankom fra fremmede Havne 10 norske Skibe dr. 3 647 Ton hvoraf med Ladning 2 dr. 858 Ton. De to sidstnævnte afgik til fremmede Havne i Ballast, Resten med Ladning. Af de ankomne var 2 Dampskibe dr. 858 Ton.

*) Se Hefte 6 Pag. 284.

Levuka.

Der ankom 3 norske Seilskibe dr. 1 972 Tons fra fremmede Lande, der alle afgik til fremmede Lande i Ballast.

Wilhelmstad (Curaçao).

Hertil ankom kun et svensk Skib, men intet norsk.

Brisbane.

Hertil ankom fra fremmed Havn et norsk Seilskib dr. 689 Ton med Ladning. Bruttofragt £ 1 050. Det afgik til fremmed Havn i Ballast. Erlagt Konsulatafgift £ 2 . 6 . 6.

Manila.

Der ankom fra fremmede Havne med Ladning 2 norske Dampskibe dr. 3 957 Ton og i Ballast 2 Skibe dr. 2 222 Ton, ialt 4 dr. 6 179 Ton, hvoraf 3 Dampskibe dr. 5 068 Ton; deraf afgik til fremmede Lande i Ballast 1 dr. 1 958 Ton, Resten med Ladning.

Belize (Br. Honduras).

Der ankom fra fremmede Havne 79 norske Skibe dr. 27 161 Ton, hvoraf med Ladning 38 dr. 12 119 Ton, og Dampskibe 39 dr. 12 273 Ton. Der afgik til fremmede Lande 79 norske Skibe, hvoraf med Ladning 77. Af svenske Skibe ankom 5 dr. 1 623 Ton.

Barbadoes.

Fra Norge ankom i Ballast 8 norske Skibe dr. 3 648 Ton. Fra fremmede Lande ankom med Ladning 15 Skibe dr. 7 176 Ton og i Ballast 180 dr. 76 305 Ton. Ialt 213 dr. 92 504 Ton, hvoraf 7 Dampskibe dr. 5 065 Ton.

Der afgik til Norge i Ballast 8 norske Skibe dr. 3 648 Ton og til fremmede Lande med Ladning 15 dr. 7 176 Ton og i Ballast 180 dr. 76 305 Ton, ialt 213 dr. 92 504 Ton.

Af svenske Skibe ankom 33 dr. 11 861 Ton.

Caracas*).

Til Porto Cabello ankom fra Cardiff med Kul 3 norske Seilskibe dr. 1110 Tons, der afgik i Ballast til fremmede Havne.

Larnaca (Cypern).

Beretning dateret 22 Juni 1895.

Blandt Indførselsartikler i 1895 kan nævnes: Smør Cwt. 400, Værdi £ 1454, Ost Cwt. 49, £ 131, Øl, Gallons 4209 og Flasker 144, £ 400, Bomuldsgarn Oker 64,796, £ 4352, Kobber Cwt. 93, £ 255, Jern og Staal Cwt. 1333, £ 486, Skind og Huder Cwt. 754, £ 236, Læder Cwt. 580, £ 3207, Træ, £ 191, Bomuldsvarer £ 8567, Sække 24339, £ 480, Uldvarer £ 4140, Knivsmedarbejde m. M. £ 254, Jernvarer £ 797, Maskiner £ 1426, Tønder 5419, £ 1516, Cement Cwt. 353, £ 34, Cigaretpapir, £ 527, Ler- og Glasvarer £ 692, Træ- og Voxfyrstikker Gros 3686, £ 261, Olier og Farver Cwt. 174, £ 182, Petroleum Gallons 55969, £ 1400, Sæbe Cwt. 872, £ 1021, Skrivesager £ 497.

1 Kile er omtrent lig en engelsk bushel, og en Oke = $2\frac{3}{4}$ lbs.

Ingen norske Skibe ankom.

San Francisco.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. \$ 139.96 ved Vicekonsulaterne \$ 104.43, hvoraf tilfaldt Konsulen \$ 52.22. Ialt tilfaldt Konsulen \$ 192.18. Expeditionsafgifter, fælles \$ 202.50.

Bombay.

Der ankom med Ladning 6 norske Dampskibe dr. 7608 Ton og 2 Seilskibe dr. 2605 Ton. Bruttofragter for 7 Skibe £ 5664 og Rs. 66000.

Der afgik med Ladning til fremmede Steder 2 Seilskibe dr. 2612 Ton og i Ballast 6 Dampskibe dr. 7600 Ton.

Indhold: Antwerpen S. 791. — Barbados S. 797. — Belize (Br. Honduras) S. 797. — Bombay S. 798. — Brisbane S. 797. — Cadiz S. 794. — Caracas S. 798. — Danzig S. 795. — Fiume S. 792. — Guayaquil (Ecuador) S. 794. — Hamilton (Bermudassøerne) S. 792. — Larnaca (Cypern) S. 798. — Levuka S. 797. — Madras S. 794. — Manila S. 797. — Messina S. 792. — Mexiko S. 796. — Nassau (Bahamasøerne) S. 795. — Papeete (Tahiti) S. 793. — Port au Prince (Haiti) S. 796. — Rangoon S. 795. — Rio de Janeiro S. 793. — San Francisco S. 798. — Tripoli S. 792. — Valparaiso S. 796. — Wellington (New Zealand) S. 791. — Wilhelmstad (Caracas) S. 797. — Yokohama S. 796.

*) Se Hefte 9 pag. 473.

